

## 📍 FOCUS

Subventions de soutien régional mobilité et sécurité routière, bilan des appels 2021, nouveautés pour 2022

## 📍 ACTUALITÉS

Bruxelles Ville 30 - bilan après 6 mois et perspectives

## 📍 ECHO DE LA RÉGION

Un webinaire sur l'état de la mise en œuvre du plan Good Move

# MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DOSSIER FOCUS : SUBVENTIONS DE SOUTIEN RÉGIONAL  
MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TRIMESTRIEL N° 62



**BRUXELLES MOBILITÉ**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



**BRULOCALIS**  
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Sophie van den Berghe, Jean-Michel  
Reniers, Delphine Bauchau

RÉDACTION :

F. Godart, A. Carlino, A. De Séjournet,  
C. Macharis, D. Bauchau, F. Moreau,  
I. Keseru, K. De Mesmaeker,  
L. Vanhaverbeke, M. Gerez, N. Ramos,  
P. Delvaux, S. Tori, S. Van Den Berghe

PHOTO DE COUVERTURE :

Pro Velo

<https://www.provelo.org/>

Cette publication est le fruit d'une  
collaboration entre la Région de Bruxelles-  
Capitale et l'Association de la Ville et des  
Communes de la Région de Bruxelles-  
Capitale, ASBL

BRULOCALIS, ASSOCIATION VILLE ET  
COMMUNES DE BRUXELLES

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles

Tél 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

[jean-michel.reniers@brulocalis.brussels](mailto:jean-michel.reniers@brulocalis.brussels)

[www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels)

BRUXELLES MOBILITÉ

Place Saint-Lazare 2, 1035 Bruxelles

Tél 0800 94 001

[mobilite@sprb.brussels](mailto:mobilite@sprb.brussels)

[www.mobilite.brussels](http://www.mobilite.brussels)

## SOMMAIRE

FOCUS

SUBVENTIONS DE SOUTIEN RÉGIONAL  
MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bilan des appels 2021, nouveautés pour 2022 ..... 04

ACTUALITÉS

BRUXELLES VILLE 30 - BILAN APRÈS 6 MOIS ET PERSPECTIVES ..... 07

ÉCHO DE LA RÉGION

UN WEBINAIRE SUR L'ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE  
DU PLAN GOOD MOVE ..... 09

ACTUALITÉS

COVID-19, ACCÉLÉRATEUR DE LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE ? ..... 14

ACTUALITÉS

QUEL FUTUR POUR LA MOBILITÉ À BRUXELLES ? ..... 16

NOS COMMUNES

LES CEMA À LA DÉCOUVERTE DE LA MOBILITÉ LOUVANISTE ..... 23

ACTUALITÉS

PRO VELO PROPOSE AUX COMMUNES LE CONCEPT VAE  
Faites vivre à vos habitants une expérience  
positive à vélo électrique ! ..... 25

ACTUALITÉS

BE HAPPY SHOPPING. Le nouveau guide pratique des commerces  
accessibles pour tous ..... 27

LU POUR VOUS

WEBINAIRE « MOBILITÉ PARTAGÉE DANS LES PROJETS DE LOGEMENT » .... 31

ÉCHO DE LA RÉGION

« DÉJOUÉZ LES PRONOSTICS » UNE CAMPAGNE DIFFÉRENTE  
CONTRE LA CONDUITE SOUS INFLUENCE ..... 32

## EDITO

Une nouvelle année commence, c'est l'occasion de faire le bilan de l'année écoulée et de développer de nouvelles perspectives pour 2022.

Ainsi, dans ce numéro, nous ferons le premier point après six mois de politique Ville 30 à Bruxelles. Le bilan positif : la mesure est bien respectée, le nombre d'accidents graves a baissé, la sécurité routière s'est améliorée.

Les occasions pour monter des projets de mobilité sont toujours au rendez-vous pour cette année 2022, et ce grâce aux subventions de soutien régional mobilité et sécurité routière. L'année 2021 a été un franc succès avec 8,6 millions d'euros octroyés aux communes. Pour 2022, le catalogue s'est fait une beauté avec quelques nouveautés telles que la possibilité de rentrer des projets concernant les chantiers, l'ajout de la marche dans le volet vivre, la possibilité de financer des drop zone et stationnement vélo, de nouvelles conditions à remplir pour les marquages cyclables et les rues cyclables...

Dans ce numéro, vous pourrez également retrouver le bilan sur la mise en œuvre du plan Good Move. Lors du webinaire sur le sujet on y a discuté des bornes de recharge pour véhicules électriques, des échanges entre Régions bruxelloise et flamande sur les projets de mobilité, du Plan d'action sécurité routière et le Plan régional de politique de stationnement...

Autre webinaire ayant connu un heureux succès et une belle participation, celui sur le futur de la mobilité à Bruxelles ! Les orateurs, tous plus inspirants les uns que les autres, nous ont présenté entre autres, la nouvelle approche de la mobilité en tant que service (le concept de la MaaS), des technologies telles que les voitures autonomes et bien d'autres innovations que vous pourrez retrouver dans l'article.

2021 a été également l'occasion pour les Cemas de se retrouver ! Les mesures sanitaires adoucies, nous avons pu organiser une journée de terrain à Leuven. Beaucoup se sont retrouvés mais ce fût surtout une chance pour les « nouveaux », arrivés durant la période Covid, de se rencontrer en chair et en os. Après une belle balade à vélo depuis Bruxelles, nous avons découvert Leuven, sa politique de mobilité, son approche des mobipunten et nous avons échangé autour de nos pratiques en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

2022, c'est aussi une année pleine d'avancées en matière d'accessibilités, grâce, entre autres, au nouveau guide Be Happy Shopping. Ce guide récence les espaces ouverts au public tel que les commerces et restaurants qui sont accessibles à tous, il détaille également les caractéristiques qui font qu'un espace est considéré comme accessible, permettant d'accueillir les clients dans des conditions idéales impliquant la prise en compte des besoins de chacun et les bons réflexes à avoir en la matière.

Autre sujet au centre des préoccupations pour l'année à venir : la mobilité partagée dans les projets de logements. Vous trouverez toutes les réponses à vos questions sur le sujet dans le guide bruxellois paru récemment.

Pour finir, nous vous proposons de découvrir la campagne de sensibilisation de Bruxelles Mobilité concernant la conduite sous influence.

Nous vous souhaitons une excellente reprise et une année remplie d'innovations et de projets de mobilité durable,

Bonne lecture à tous !

La Rédaction



> Sophie VAN DEN BERGHE, conseillère mobilité Brulocalis ; Nina RAMOS, conseillère mobilité Brulocalis ; Françoise GODART, cellule sécurité routière, Bruxelles Mobilité

# SUBVENTIONS DE SOUTIEN RÉGIONAL MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## Bilan des appels 2021, nouveautés pour 2022

Une fois encore, les subsides régionaux de soutien aux actions communales en matière de mobilité et de sécurité routière ont remporté un franc succès. Près de 8,6 millions d'euros ont été octroyés aux communes en 2021. L'appel pour 2022 a été lancé en novembre et offre de nombreuses possibilités aux communes d'être soutenues dans leur effort pour améliorer la mobilité et la sécurité routière.

### UN BILAN 2021 TRÈS POSITIF POUR LE VOLET MOBILITÉ DURABLE

En juillet a eu lieu le dernier jury pour les appels à projets « **mobilité durable** ». Ce sont près de 987.000€ qui ont été alloués aux communes par la Région pour ces types de projets, soit près d'une fois et demie de plus qu'en 2020 !

Depuis quelques années déjà, Brulocalis gère avec Bruxelles Mobilité les appels à projets de sensibilisation à la mobilité durable en région bruxelloise. Ceux-ci ne cessent d'évoluer et de prendre de l'ampleur. Les possibilités de financement augmentent, une plus grande flexibilité est proposée et les communes en tirent profit.

Depuis 2020, les communes ont l'opportunité de présenter des projets « innovants ». Quatre projets avaient été introduits en 2020, et en 2021, un tiers du budget total y est alloué. Des nouvelles initiatives sont prises et pourront être testées grâce aux subsides. Si l'évaluation est positive, ces projets

pourront être reproduits dans d'autres communes. A titre d'exemple : le développement d'un quartier scolaire à Anderlecht, des aménagements et de la réappropriation de l'espace pour les modes actifs à Forest, un vélo-salon pour aller à la rencontre des citoyens à Berchem-Sainte-Agathe, une vélothèque scolaire à Bruxelles-Ville, un accompagnement au transfert modal lors d'un chantier à Jette ou une maison de la mobilité à Etterbeek.

Les « Vollenbikes », journées de sensibilisation au vélo, des communes de Saint-Gilles et de Forest deviennent des événements de plus en plus importants et ont un impact significatif en matière de sensibilisation au vélo et de mise en selle. La Ville de Bruxelles s'est également lancée cette année dans un Vollenbike de grande ampleur.



> Vollenbike à Saint-Gilles



> Vélo cargo – Ganshoren – Projet cycl'organique

L'engouement pour les vélos-cargos continue et les subsides complètent le projet Cairgo Bike issu d'un financement européen et piloté par Bruxelles Mobilité. Six communes se sont lancées dans l'achat de vélos-cargos en 2021 avec l'aide des subsides.



> Rangs vélos - Schaerbeek

La mobilité scolaire n'est pas en reste, 40% du total des subsides alloués concernent la mobilité scolaire: 10 communes ont demandé des subsides pour l'encadrement de 21 rues scolaires ainsi que pour de nombreux rangs piétons et vélos.

Au total, 17 communes ont introduit des projets dans le cadre de l'appel régional « mobilité durable ».

## BELLE AUDIENCE POUR LES SUBVENTIONS « SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

Depuis 2016, la Région soutient les communes en leur octroyant une partie des moyens du Fonds de sécurité routière sous la forme de « subsides d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière sur les voiries communales ».

S'inscrivant dans le Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2011-2020 encore en vigueur au moment de rédiger ces lignes, l'appel à subsides entend, depuis sa première édition, donner aux communes les moyens d'accélérer la mise en œuvre de mesures infrastructurelles nécessaires pour répondre au mieux aux enjeux importants de sécurité routière et tendre le plus possible vers la « vision zéro » (0 victime d'accident de la circulation).

Alors que les piétons sont surreprésentés dans les accidents en Région de Bruxelles-Capitale, que la vitesse est un facteur aggravant des accidents pour l'ensemble des usagers et en particulier ceux impliquant des usagers vulnérables, chaque appel reprend de manière systématique les thématiques

que sont la *sécurisation des traversées piétonnes*, la *sécurisation des abords d'école* et la *maîtrise des vitesses*. En 2018, l'appel a été élargi à la résolution des zones à concentration d'accidents (ou ZACA), pour permettre aux communes, en tant que gestionnaires de leurs propres voiries, de traiter ces zones « anormalement » accidentogènes le plus rapidement possible. En 2019, la *pérennisation de rues scolaires* a également été proposée aux subsides afin, entre autres, de sécuriser les déplacements des enfants aux abords immédiats des implantations scolaires. Enfin, en 2021, le passage à la « Ville 30 » a conduit la Région à décliner la thématique de la maîtrise des vitesses sous cet angle particulier.

D'année en année, le succès de ces appels annuels est grandissant, de même que les budgets qui sont octroyés. En 2021, ce ne sont pas moins de +/- 5,4 millions qui ont été alloués (contre +/- 1,9 million en 2016) pour la concrétisation de 54 projets, très diversifiés, sur le territoire de 14 communes.

Ont ainsi été subsidiés, par exemple : la mise en œuvre de marquages visant le renforcement de la visibilité du 30km/h, la pose de dispositifs ralentisseurs, l'aménagement de chicanes, la pose de radars préventifs et répressifs, la reconfiguration de carrefours par compactage et création d'oreilles, la pose de barrière ancrées au sol visant à faciliter la gestion des rue scolaires, la réalisation d'extensions de trottoir, la mise en œuvre de plateaux ralentisseurs, la mise en œuvre de marquages A23, la mise en œuvre d'éclairage dirigé, l'implantation de radars préventifs, la mise en œuvre d'avancées et d'oreilles de trottoir, la suppression du stationnement masquant en amont des traversées piétonnes, la création de trottoirs traversants ou de traversées surélevées, etc.



> Sécurisation abord d'école à Schaerbeek

## SUCCÈS DES SUBVENTIONS « EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES » :

La Région finance également l'achat d'équipement et de chantiers d'infrastructures à travers cette subvention. En 2021, 17 communes<sup>1</sup> ont participé à l'appel à candidature. Au total, 2.214.622,50 euros ont été octroyés aux communes pour différents projets, notamment pour du stationnement vélo sécurisé, non sécurisé, du mobilier urbain pour piétons, des infrastructures de résilience de l'espace public et de ludicité de l'espace public) et 1 million d'euros a été attribué pour le PAVE de la commune d'Uccle.

La commune d'Uccle a remis un très beau projet de ludicité de l'espace public en 2021. Celui-ci consistait en l'aménagement d'une plaine de jeux sèche et humide dans le cadre d'un projet plus important d'aménagement du carrefour Saint-Job/Chênaie/Repos. Le projet de réaménagement prévoit de remettre à découvert le ruisseau (autrefois relié aux égouts), de créer une zone humide en prévention des inondations, de reconstruire le carrefour pour plus de lisibilité. Au centre de ce projet se trouve une plaine de jeux, l'idée est de créer deux zones : une zone sèche, plus classique avec des jeux d'enfants et accessible, et une zone de jeux d'eau, située près du ruisseau avec un circuit d'eau, des barrages et un moulin à eau.

1. Anderlecht, Auderghem, Berchem-Sainte-Agathe, Bruxelles-Ville, Etterbeek, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek, Saint-Gilles, Schaerbeek, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre

### ET POUR 2022 ?

Pour son appel 2022, la Région dispose encore d'une enveloppe conséquente pour permettre la poursuite de ces efforts en matière de mobilité et

de sécurité routière. Comme chaque année, le catalogue des subventions évolue en fonction des besoins. Parmi les principales nouveautés pour 2022 :

- La possibilité d'entrer des projets dont l'objectif est d'encourager la marche (« mobilité durable » - Vivre la ville) ;
- La possibilité de profiter d'un chantier pour faire découvrir aux habitants des nouveaux modes de déplacement (« mobilité durable » - Vivre la ville) ;
- Plus de moyens pour les projets liés aux vélos-cargos (cyclogistique communale) (« mobilité durable » - Vivre la ville) ;
- Possibilité de financer des drop zones + stationnement vélo (« équipements et infrastructures ») ;
- Nouvelles conditions à remplir pour l'instauration d'une rue cyclable (« équipements et infrastructures ») ;
- Nouvelles conditions à remplir pour les marquages cyclables (« équipements et infrastructures ») ;
- Priorisation des aménagements piétons aux abords des arrêts des transports en commun (« équipements et infrastructures ») ;
- ...

Le catalogue a été présenté en novembre 2021 et les communes sont invitées à introduire leurs projets. L'ensemble des conditions et les formulaires à remplir se trouvent sur le site de Brulocalis (voir lien ci-dessous). L'échéance pour le volet « équipements et infrastructures » et le volet « sécurité routière » est fixée au 1<sup>er</sup> mars 2022. Concernant le volet « mobilité durable », l'échéance est le premier lundi de chaque mois entre janvier et juillet.

### > Plus d'infos

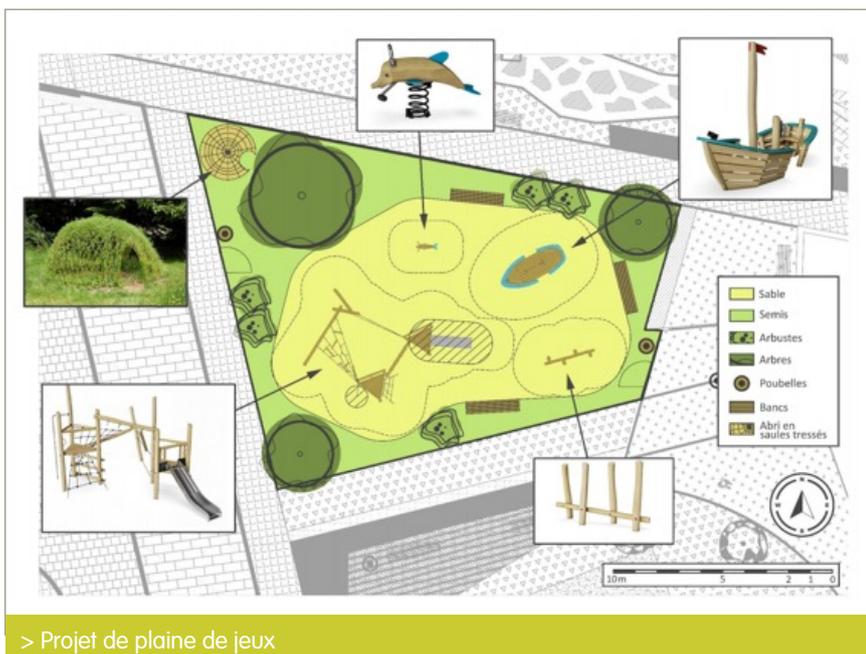
Tableau synoptique des subsides (voir volet mobilité et liens vers le catalogue (pdf et word)) : <https://brulocalis.brussels/fr/subsides/tableaux-synoptiques.html>

### > Contacts :

« Sécurité routière » : informations concernant la procédure de sélection et expertise SR : [Infra\\_SR@sprb.brussels](mailto:Infra_SR@sprb.brussels), pour le suivi administratif : [mscorier@sprb.brussels](mailto:mscorier@sprb.brussels)

« Infrastructures et équipements » : Thao Nguyen : [tnguyen@sprb.brussels](mailto:tnguyen@sprb.brussels)

« Mobilité durable » : Nina Ramos et Sophie Van Den Berghe ([mob@brulocalis.brussels](mailto:mob@brulocalis.brussels))



> Projet de plaine de jeux

> Kristof DE MESMAEKER, Direction Mobilité et Sécurité routière – Bruxelles Mobilité

# BRUXELLES VILLE 30 - BILAN APRÈS 6 MOIS ET PERSPECTIVES

Ce 1<sup>er</sup> janvier 2021, rouler à 30 km/h devenait la règle générale dans les rues de la capitale. Quelques mois après ce changement majeur, Bruxelles Mobilité tirait un premier bilan positif au niveau du respect de la mesure et de la réduction des accidents. Qu'en est-il aujourd'hui ?

## Le bilan des 6 premiers mois de 2021 confirme les premières tendances notamment en termes d'amélioration de la sécurité routière.

Elke Van den Brandt, ministre de la Mobilité et de la Sécurité routière : *«On commence petit à petit à le voir : la Ville 30 porte ses fruits. C'est encore une évaluation intermédiaire dans une période inhabituelle, et il y aura encore beaucoup de travail dans les prochains mois et années. Mais la diminution du nombre de morts et de blessés graves montre que cela va dans la bonne direction. Les accidents font moins de victimes lorsque la vitesse diminue. Nous le savions, et nous le voyons maintenant dans les chiffres. Je veux remercier les automobilistes car un effort de leur part signifie des vies sauvées, jour après jour.»*

## MOINS D'ACCIDENTS GRAVES

Le premier bénéfice attendu de la Ville 30 était clairement une amélioration de la sécurité routière. Et cela continue à être le cas ! L'analyse du dernier baromètre sécurité routière nous permet de tirer un bilan très positif : moins d'accidents, moins de

blessés graves et de décès ! La catégorie d'usagers pour laquelle la baisse des accidents est la plus importante est d'ailleurs celle des occupants des voitures.

Pour des raisons évidentes dues au confinement strict de mars à mai 2020, nous comparons les chiffres du premier semestre de 2021 à la moyenne des années 2016-2020, et nous pouvons constater une réduction de 20% du nombre d'accidents à Bruxelles.

La diminution du nombre de blessés graves/morts est encore plus évidente : -25% ! Il n'y a jamais eu aussi peu d'accidents graves, pas même en 2020 avec le confinement.

Si on examine le tableau complet pour l'ensemble des blessés par mode de transport, on peut constater une réduction du nombre de blessés pour toutes les catégories d'usagers, excepté les cyclistes. Ceci est évidemment à mettre en perspective avec l'explosion du nombre de nouveaux cyclistes ces deux dernières années à Bruxelles.

Année	2016 Q1&2	2017 Q1&2	2018 Q1&2	2019 Q1&2	2020 Q1&2	Moyenne 2016-2020	2021 Q1&2
# Accidents	1946	1924	1890	1895	1473	1826	1550

Année	2016 Q1&2	2017 Q1&2	2018 Q1&2	2019 Q1&2	2020 Q1&2	Moyenne 2016-2020	2021 Q1&2
# morts	3	6	7	8	10	6,8	4
# blessés graves	81	100	77	77	70	81	61
total	84	106	84	85	80	87,8	65

Type d'utilisateur	Moyenne '16-'20 Q1&2 # blessés	Moyenne '16-'20 Q1&2 % blessés	2020 Q1&2 # blessés	2020 Q1&2 % blessés	2021 Q1&2 # blessés	2021 Q1&2 % blessés
Piéton	524	24%	362	21%	368	21%
Cycliste	389	18%	460	27%	543	31%
Cyclomoteurs/moto	320	15%	249	14%	275	15%
Voiture	779	36%	549	32%	451	25%
Autre	144	7%	106	6%	141	8%
<b>Total</b>	<b>2155</b>	<b>100%</b>	<b>1726</b>	<b>100%</b>	<b>1778</b>	<b>100%</b>

## IMPACT SUR LA QUALITÉ DE VIE ? DES MESURES ENCOURAGEANTES DU NIVEAU DE RÉDUCTION DU BRUIT

Passer de 50 à 30 km/h diminue de moitié les nuisances sonores dues au trafic routier : entre 2,5 et 3,9 dB(A) selon le type de revêtement. Les mesures effectuées par Bruxelles Environnement semblent bien confirmer ce postulat : si on compare la situation dans deux voiries « exemples » : chaussé de Wavre et av. du Port, qui sont passées à 30km/h entre 2017 (année de référence - cartographie du bruit) et 2021, Bruxelles Environnement constate des différences pour l'indicateur global pondéré sur 24h  $L_{den}$  de -1,7 dB(A) à -3,3dB(A), ce qui améliore de manière perceptible la qualité de vie des riverains.

Alain Maron, ministre de l'Environnement : «*Le bruit est une préoccupation majeure des Bruxellois. Celui-ci est majoritairement lié au transport routier et a un impact important sur notre santé. Les études réalisées sur nos routes ces derniers mois par Bruxelles Environnement démontrent qu'apaiser le trafic est un élément clé pour améliorer la qualité de vie des habitants de notre ville et que la zone 30 est un important levier pour y arriver.*»

## L'ENJEU ACTUEL : UN MEILLEUR CONTRÔLE ET MOINS DE TOLÉRANCE POUR LES EXCÈS DE VITESSE !

Lors de notre bilan intermédiaire au printemps 2021, nous avons constaté une **diminution visible et constante de la vitesse moyenne sur l'ensemble des voiries**, qu'il s'agisse de voiries limitées à 30km/h ou 50 km/h. Les vitesses moyennes semblent aujourd'hui se maintenir à ces niveaux plus bas.

Il est essentiel de continuer à maintenir l'information des usagers sur le respect par défaut du 30km/h et le contrôle des automobilistes ! Bruxelles Mobilité a récemment réuni les acteurs concernés (parquet, communes, zones de police) et signé des

conventions pour installer **12 nouveaux radars** (1 radar tronçon et 11 radars fixes) sur deux zones de police : la zone Bruxelles-Ouest et la zone Midi.

En outre, la création du nouveau parquet national de police annoncée récemment par le ministre de la Justice entraînera progressivement une réduction drastique de la tolérance à l'égard des excès de vitesse constatés dans la Ville 30.

> Delphine BAUCHAU, Attachée - Dir. Autorité organisatrice de la mobilité – Bruxelles Mobilité

## UN WEBINAIRE SUR L'ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN GOOD MOVE

Bruxelles Mobilité a organisé un rendez-vous virtuel consacré aux avancées du Plan régional de mobilité (PRM), auquel de nombreux acteurs impliqués dans la mise en œuvre du plan étaient invités. Autre formule que le forum Good Move du mois de mars 2021, qui proposait notamment des ateliers pour discuter de la révision de l'ordonnance mobilité, cette rencontre-ci a permis en 2h de tout savoir sur l'état de la mise en œuvre du plan, en balayant l'essentiel des sujets et en approfondissant certains autres.

Ce webinaire s'est tenu le 29 juin 2021, et plus de 100 participants de diverses entités étaient connectés sur Teams : les communes, Bruxelles Fiscalité, Perspective, Urban, Brupartners, parking.brussels, les opérateurs de transport public, la police, le secteur associatif, le Conseil de l'environnement, le MOW Vlaanderen, Brulocalis, les syndicats, BePark, BECI, Febetra, l'UCM... et Mme la ministre Elke Van den Brandt et des membres de son cabinet. Vous trouverez une évocation des avancées de ces 18 derniers mois dans le domaine de la mobilité dans l'encart en page p.12.

Lors de ce rendez-vous, certaines thématiques ont été mises en lumière, nous vous en livrons ici un aperçu : les bornes de recharge pour véhicules électriques, les échanges entre Régions bruxelloise et flamande sur les projets de mobilité, le Plan d'actions régional de sécurité routière et le Plan régional de politique de stationnement.

### CHARGE.BRUSSELS

« Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques » est l'une des 50 actions du PRM, incluse dans le focus Good Choice. Cette mesure a pour objectif de faire évoluer le parc automobile vers des technologies moins dommageables pour l'environnement et plus adaptées au milieu urbain, même si en substance, le plan Good Move a pour ambition de réduire l'usage de la voiture en général !

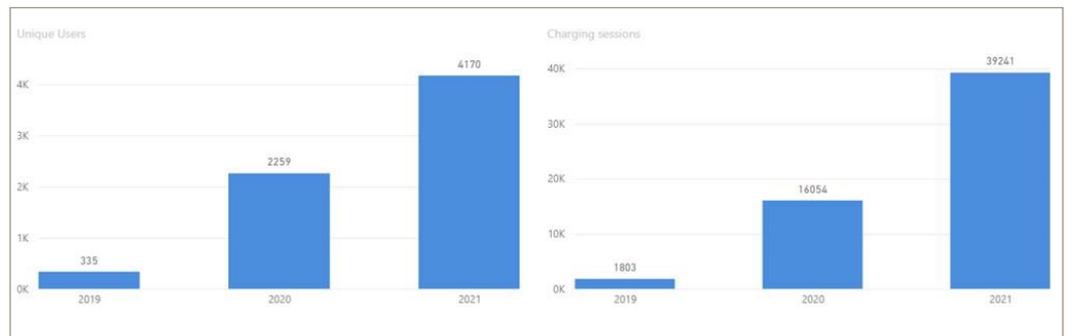
Cette volonté d'évolution du type de motorisation des véhicules autorisés à circuler en RBC était déjà annoncée dans la [Déclaration de politique générale 2019-2024](#) du Gouvernement bruxellois et a été réitérée à la fin du mois de juin 2021 : une sortie du diesel en 2030, et de l'essence en 2035. En juin 2020, le Gouvernement bruxellois avait d'ailleurs déjà approuvé une [Vision sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques](#), qui jetait les balises pour l'installation de 11 000 bornes (ou 22 000 points de recharge) accessibles au public sur le territoire bruxellois. A



noter que le déploiement hors voirie y est privilégié par rapport à une localisation de l'infrastructure dans l'espace public.

Cette sortie progressive des véhicules à motorisation thermique implique de mener à bien et même de stimuler le développement d'une offre de recharge de véhicules électriques accessible au public. Ainsi, depuis l'inauguration de la première borne de recharge électrique en février 2019, Bruxelles Mobilité, qui pilote le projet « *charge.brussels* », en collaboration avec Bruxelles Environnement, a accéléré le mouvement en 2020 et début 2021. Notre capitale accueillait fin octobre, 185 bornes (ou 370 points de recharge) sur les 250 qui sont prévues par le biais de la concession régionale actuellement en cours, attribuée à l'opérateur *TotalEnergies* (précédemment *Pitpoint Clean Fuels*).

La collaboration avec les communes bruxelloises pour le déploiement des bornes est primordiale à l'égard de plusieurs aspects : les communes et la Région déterminent ensemble les emplacements pour atteindre un équilibre sur le territoire de la capitale et travaillent main dans la main



> Nombre de clients individuels et nombre de sessions de recharge en 2020 et mi-2021  
Source : TotalEnergies (06/2021)

pour obtenir les autorisations administratives. L'expérience engrangée avec le projet *charge.brussels* a cependant permis d'identifier que des freins retardaient la mise en place des bornes, et des pistes ont été approfondies pour simplifier les démarches administratives (les permis d'urbanisme, les autorisations de chantier et de voirie...). Par rapport aux premières installations, le temps nécessaire à la pose effective d'une borne a déjà diminué de moitié (passant de 6 à 3 mois). Le travail de simplification des procédures administratives étant une clé essentielle pour être à la hauteur des ambitions de la Région, il doit se poursuivre avec tous les acteurs concernés.

D'autres initiatives vont également participer au développement d'une infrastructure de recharge : le projet « *Chargyclick* », piloté par Sibelga, prévoit le placement de 250 bornes supplémentaires dans le courant de l'année 2022. Et à partir de 2023, Sibelga poursuivra le déploiement homogène sur tout le territoire bruxellois de l'infrastructure de recharge pour atteindre les objectifs régionaux.

Il est en effet primordial que Bruxelles poursuive l'accélération du développement de son offre d'infrastructure de recharge. Selon les données d'exploitation des bornes *charge.brussels*, le nombre de clients individuels entre 2020 et mi-2021 a presque doublé, et le nombre de sessions de recharge a lui été multiplié par 2,4 sur la même période. Sur le premier semestre de 2021, 3,0M de km ont été parcourus grâce aux bornes électriques déployées dans le cadre du projet. L'équivalent de 75 fois le tour de la Terre ! Il est donc évident que la mise à disposition de bornes de recharge accessibles au public doit s'accélérer : pour atteindre l'objectif d'installation de 11 000 bornes en 2035, le taux de croissance moyen nécessaire est d'environ 30% par an. Un défi de taille !

## COLLABORATION AVEC LA RÉGION FLAMANDE

Depuis début 2020, des représentants de Bruxelles Mobilité et d'autres experts de la

Région bruxelloise (issus de parking.brussels, de la STIB, de Perspective...) se concertent régulièrement en fonction des sujets avec leurs homologues flamands de la Vervoerregio Vlaamse Rand, de la Vervoerregio Leuven, du département Mobiliteit en Openbare Werken, de la Werkvennootschap, de De Lijn... Les thématiques abordées sont variées : la MaaS, les véhicules partagés, le projet de tarification kilométrique SmartMove, le mobiliteitsplan du Vlaamse Rand, le projet « *Werken aan de Ring*<sup>1</sup> », les projets de développement d'infrastructure vélo (dont le RER vélo), la mise en œuvre du Brabantnet<sup>2</sup> (dont la liaison interrégionale Ringtrambus), la mise en place de Hoppinpunten<sup>3</sup> (« Points mob »), le tracé du tram NOH, l'étude sur la zone Heysel... Les experts des Régions bruxelloise et flamande poursuivent ainsi la collaboration rapprochée entamée depuis longtemps concernant notamment leur modèle respectif des flux de déplacements (le modèle de simulation multimodal MUST1 en l'occurrence pour Bruxelles Mobilité).

Bruxelles Mobilité et la Région flamande ont concrétisé par ailleurs début octobre 2021 leur dernière collaboration en date : le lancement conjoint de l'enquête « déplacements » (onderzoek verplaatsingsgedrag) auprès de ménages flamands (8 000 questionnaires) et bruxellois (8 000 également) visant à analyser leurs comportements de mobilité. Ce sondage constituera une mise à jour de l'enquête BELDAM (BELgian DAily Mobility) de 2009.

## LES DOCUMENTS RELATIFS À LA MOBILITÉ EN CO-CONSTRUCTION RÉGION – PARTENAIRES

Un processus participatif est déjà engagé entre la Région et les communes sur la révision de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et plus précisément sur le **contenu et l'élaboration des plans communaux de mobilité**<sup>4</sup>. Ces plans vont évoluer vers des programmes d'actions qui serviront d'outil de suivi à la fois pour la Région et

1. *Werken aan de Ring* vise à améliorer l'infrastructure du Ring d'une manière globale pour tous les modes de transport (transport public et vélo compris) pour les tronçons nord, ouest et est.
2. Le Brabantnet est issu de l'Accord de coopération de 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale. Il est composé de trois lignes de transport public :
  - le Sneltram, qui relie le Fort de Breendonk (A12) à Bruxelles-Nord,
  - le Luchthaventram, de Bruxelles-Nord à Brussels Airport, et
  - le Ringtrambus, de l'UZ Brussel (Jette), via Vilvoorde, à Brussels Airport.
3. Les « Points mob » sont des plaques tournantes de différentes fonctions de mobilité, comme par exemple les park & ride (P+R) et les gares, alliant réseaux et services de mobilité, dans le but de favoriser l'intermodalité.
4. Voir l'article du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière N°61, *Un premier forum de co-construction de la mise en œuvre du plan Good Move !*

les communes. Des bilatérales sont programmées avec les communes intéressées pour bien appréhender les différents enjeux.

Autre document en cours de co-construction entre la Région et les acteurs de la sécurité routière : le **Plan d'actions régional de sécurité routière**. Son élaboration a débuté en octobre 2020 par des ateliers dirigés d'une part vers les partenaires et d'autre part vers les citoyens. La *Vision zéro* (0 tué et 0 blessé grave en lien avec un déplacement dans l'espace public régional) en 2030 a été confirmée lors de ces échanges. Une première version du plan d'actions, déclinée en fiches opérationnelles (ressources budgétaires et humaines, pilotes, partenaires, planning de mise en œuvre, objectifs quantifiés et indicateurs de suivi) a été soumise cet été aux acteurs concernés pour avis. Le document final a été approuvé par le Gouvernement bruxellois le 16 décembre 2021.

Le deuxième document réglementaire en cours de révision et d'élaboration participative après l'ordonnance mobilité concerne le **Plan régional de politique du stationnement** (PRPS). En effet, depuis 2013, la situation en termes de mobilité a évolué : d'une part concrètement sur le territoire de la Région, et d'autre part, avec l'approbation du plan Good Move, et des ambitions qui y sont déterminées pour la capitale. Il est donc essentiel que ce premier plan stratégique de politique du stationnement soit mis à jour. Cette révision impliquera une déclinaison, d'une part par commune au travers du volet stationnement de leur plan communal de mobilité (ou de leur futur programme d'actions) et de leur plan d'action communal de stationnement ; et d'autre part, par secteur et type de véhicule. Les analyses et concertations qui seront menées dans le cadre de l'élaboration du PRPS se déclineront dans les futurs arrêtés<sup>5</sup> de l'ordonnance stationnement, également en cours de révision.

La méthodologie d'élaboration de cette nouvelle version du PRPS, ainsi que des arrêtés, a commencé avec l'évaluation en 2021 de l'actuel PRPS et de l'atteinte de ses objectifs, ainsi que l'analyse du retour des expériences des différents partenaires qui interviennent concrètement dans la mise en œuvre de la politique du stationnement. A ce titre, les communes ont été invitées cet automne à alimenter les réflexions de la Région par plusieurs moyens : réponses à un questionnaire qui leur a été transmis par Brulocalis, suivi d'ateliers traitant spécifiquement des arrêtés « zones, tarifs et dérogations » et « parkings publics ».

Dans la foulée, 2022 verra le lancement de la deuxième étape de la deuxième étape : l'élaboration conjointe du nouveau PRPS sur base de toutes les informations et données chiffrées récoltées en 2021. La concertation continuera donc pendant tout le processus de réflexion de cette nouvelle stratégie de stationnement, mais se fera aussi par la suite lors de la mise en œuvre du nouveau plan. Des ateliers spécifiques seront organisés avec les différents partenaires : les communes, parking.brussels, la Commission régionale de la Mobilité, le secteur des taxis, des autocars, des poids lourds, les opérateurs... La vision régionale en matière de mobilité sous-tendra cependant ces discussions, à savoir la réduction de l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public, et le report de celui-ci vers les parkings hors voirie.

Ce rendez-vous virtuel sur la mise en œuvre du plan Good Move fut donc l'occasion pour l'équipe régionale en charge de la stratégie de mobilité de présenter les dernières avancées en la matière et de mettre en valeur le travail collaboratif qui est (et sera) dorénavant privilégié depuis le succès du processus de co-construction du PRM avec tous les acteurs concernés. Dès que les conditions sanitaires le permettront, Bruxelles Mobilité organisera une fois par an un colloque, et un nouveau webinaire, tous deux dédiés aux actualités Good Move !

> **Plus d'infos :**

[Plus d'info dans les numéros 60 et 61 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, et dans les Newsletters Good Move \(février, mars, mai, juillet, septembre, octobre et décembre \)](#).

5. L'AGRBC du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement, l'AGRBC du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation et l'AGRBC du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.

## APERÇU DE L'ÉTAT DE SANTÉ 2021-2022 DU PLAN GOOD MOVE

### GOOD NEIGHBOURHOOD

- Outre la mise en place de la Ville 30, l'apaisement des quartiers se poursuit grâce à la mise en œuvre de contrats locaux de mobilité (CLM). La fin de l'année 2021 verra la finalisation des cinq premières études de circulation et le démarrage des cinq suivantes. Un nouvel appel à projets auprès des communes sera lancé en 2022 pour sélectionner les dix CLM suivants.
- Des subventions ont été octroyées aux pouvoirs locaux pour permettre l'aménagement transitoire d'espaces sécurisés (zones de rencontre, rues cyclables, élargissement de trottoirs...) et récréatifs (via également des subventions aux associations grâce à l'appel à projet « Bruxelles en vacances » ou « Inspirons le quartier » - en collaboration avec Bruxelles Environnement).
- Un premier partenariat avec une entreprise publique (parking.brussels, VGC et BePark) a été conclu en mai 2021 dans le but de réduire l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public.

### GOOD NETWORK

- Pilier de la mise en œuvre sur le terrain du plan Good Move, la spécialisation multimodale des voiries a franchi une étape importante en juillet 2021 avec l'approbation des cartes fixant les cinq réseaux de transport.
- Le contexte particulier de la crise sanitaire a contribué à la mise en place de mesures transitoires, telles que les « pistes cyclables corona », qu'il faut maintenant pérenniser via l'introduction de demandes de permis d'urbanisme, là où c'est nécessaire.
- La réalisation d'ouvrages d'art, tels que les ponts Suzan Daniel et Gosselies, ainsi que les passerelles Comte de Flandre et Porte de Ninove sur le canal Bruxelles-Charleroi vont inévitablement améliorer les déplacements cyclo-piétons à ces endroits. Pour 2022, on notera la poursuite de l'aménagement cyclable de la Petite Ceinture et la réalisation d'une cyclostrade le long de la L28 (Bockstael - Birmingham) .
- Le déploiement du plan bus se poursuit avec la nouvelle ligne 74 (phase 1 : dépôt Erasme – Uccle Stalle) notamment. L'année 2021 voit l'arrivée des nouvelles rames de métro M7 depuis juillet et la poursuite des travaux pour la future ligne 3 du métro (Bordet-Albert) avec par exemple ceux réalisés aux stations Horta et Parvis de Saint-Gilles.
- L'entretien du réseau se poursuit avec un programme d'asphaltage (8 millions €) et de rénovation de trottoirs (6 millions) et avec de nombreuses interventions de végétalisation de l'espace public, tant en termes d'abattage que de plantation (1.150 arbres plantés le long des voiries régionales).

### GOOD SERVICE

- Le test de l'application MaaS développée par la STIB, Move Brussels, se poursuit. La version grand public est prévue pour 2022. Des avancées concrètes ont été faites avec l'appui de l'International Transport Forum dans la définition des étapes pour aboutir à la création d'une plateforme technologique publique et régionale.
- Un nouveau et premier Masterplan stationnement vélos a été approuvé en juillet 2021. A noter, les trois nouveaux parkings sécurisés pour vélos hors voirie à Ixelles, Etterbeek et Schaerbeek via un partenariat public-privé entre Cycloparking et BePark. Le développement du stationnement pour vélos est également repris dans le deuxième Plan d'action contre le vol de vélos adopté début septembre aux côtés d'autres mesures pour endiguer le phénomène de vol.
- Le projet Cairgo Bike (logistique urbaine) se poursuit et se renforce grâce aux nombreux partenaires rassemblés pour développer un ensemble de services axés sur les besoins des utilisateurs (entreprises et particuliers).

- La STIB, Bruxelles Mobilité et les communes ont réaménagé l'année dernière 72 arrêts de bus et de tram. Un dispositif technique visant à améliorer l'accessibilité des trams aux PMR a également été identifié. Celui-ci sera progressivement déployé sur l'ensemble du réseau de trams.
- 2021 a vu s'achever la rénovation des stations de métro De Brouckère et Clemenceau. Les stations Parc, Gare centrale et Roodebeek sont toujours en cours de travaux.
- A la station de prémétro Albert, c'est un Hub Mobilité qui s'est ouvert pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité de tous.
- Du côté du secteur des taxis, des chèques-taxis pour les PMR bruxelloises qui ne peuvent pas se déplacer en transports publics et dont les revenus sont modestes, sont octroyés au public cible en collaboration avec les communes participantes.

### GOOD CHOICE

- En juillet 2021, la diminution importante du tarif de l'abonnement scolaire annuel de la STIB pour les élèves et étudiants entre 18 et 24 ans a remporté un grand succès.
- La collaboration avec Bruxelles Fiscalité et Bruxelles Environnement est active concernant le projet de tarification kilométrique *SmartMove*. Ce projet implique aussi des négociations avec le Fédéral, la Région wallonne et la Région flamande, notamment sur les impacts de la réalisation de cette mesure.
- Les campagnes de sensibilisation ont battu leur plein en 2021. On peut épingler entre autres la retentissante campagne de sécurité routière « *Déjouez les pronostics* », qui sensibilise les jeunes à la conduite sous influence ; et la campagne de mise en valeur de la marche Les Pieds©. Sans oublier les traditionnels rendez-vous avec la Semaine de la mobilité, les actions « A l'école/Au travail sans voiture », l'« Opération cartable » et le « *Join the Move Tour* », nouveau cette année.

### GOOD PARTNER

- A noter, le lancement en septembre de « BE4MOVE », une nouvelle plateforme de concertation intra-belge comprenant le SPF Mobilité et Transports, Bruxelles Mobilité, le SPW Mobilité et Infrastructures, et le Département Mobilité en Openbare Werken. Celle-ci vise à renforcer la coordination des points de vue belges avant de les défendre au niveau européen.
- L'intégration tarifaire entre les quatre sociétés de transport sur la zone de la Région de Bruxelles-Capitale est effective depuis février 2021, et une extension de la zone est discutée dans le cadre du Comité de pilotage RER.
- Avec le soutien de Bruxelles Mobilité, la Région accueille depuis mai 2021 une nouvelle association chargée de promouvoir la marche à Bruxelles et de fédérer les acteurs concernés : Walk Brussels.
- A noter que la composition de la Commission régionale de la Mobilité a été renouvelée en septembre 2021.
- Le développement d'une pratique commune dans la conception de projets d'aménagement sur l'espace public se verra renforcée en 2022 par la parution prochaine du guide « Le bon aménagement cyclable au bon endroit » (BABE).

### GOOD KNOWLEDGE

- Outre l'enquête « déplacements », la Région va améliorer ses données grâce au premier Baromètre de la mobilité sur la perception que les usagers ont de l'offre actuelle de mobilité et de la sécurité routière.
- 2021 a également vu naître une [synthèse du plan Good Move](#) et le [film](#) qui lui est dédié. La parution régulière d'une [newsletter sur la mise en œuvre du plan](#) complète le dispositif de Bruxelles Mobilité visant à communiquer sur le plan Good Move.

> Sara TORI, Alice de SÉJOURNET, Cathy MACHARIS, Imre KESERU, Lieselot VANHAVERBEKE (MOBI-VUB)

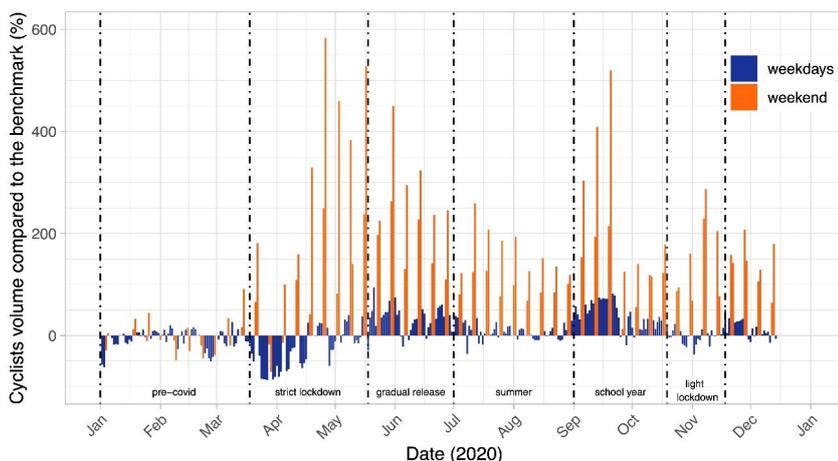
# COVID-19, ACCÉLÉRATEUR DE LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE ?

Comment la crise du COVID-19 peut-elle être un catalyseur de mobilité durable à Bruxelles ? Par cette question, les chercheurs de MOBI-VUB veulent découvrir les impacts de la crise du coronavirus sur la mobilité dans la capitale et dans quelle mesure dans laquelle la crise peut avoir une influence positive sur la transition vers la mobilité durable.

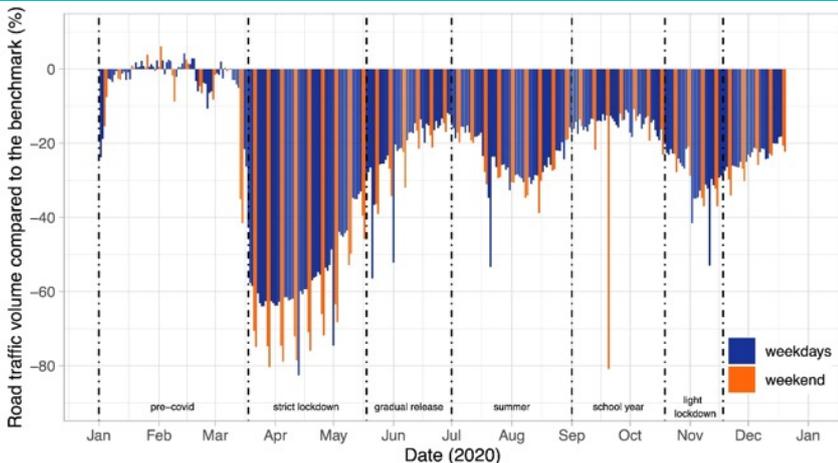
La transition écologique est sans aucun doute une priorité. En matière de mobilité, la réflexion sur cette transition a déjà débuté à Bruxelles (notamment avec le Plan régional de Mobilité Good Move), mais les défis sont encore de taille. Une raison à cela est que les habitudes vont devoir changer de manière radicale à moyen terme. Pour soutenir ces changements, les principes du cadre des 7A de

la mobilité durable peuvent être suivis. Ce cadre comprend les éléments suivants :

- *Awareness* : communication à propos des coûts sociaux négatifs de la mobilité et du transport pour créer une prise de conscience à ce propos.
- *Avoidance* : éviter les déplacements inutiles.
- *Act and shift* : promouvoir le transfert modal, ou promouvoir la mobilité en dehors des heures de pointe.
- *Anticipation of new technology* : prévoir les nouvelles évolutions technologiques qui peuvent soutenir la transition vers la mobilité durable.
- *Actor involvement* : associer les acteurs au processus de transition.
- *Acceleration* : disposer d'un cadre politique qui montre la voie vers la mobilité durable.
- *Adaptation of behaviour* : le changement de comportement individuel.



> Figure 1 : volume de cyclistes en fonction des mois durant l'année 2020



> Figure 2 : volume de trafic routier en fonction des mois de l'année 2020

Le cadre de nos analyses était celui des 7A. Afin de vérifier si et comment la crise du COVID-19 peut avoir une influence sur la transition vers un système de mobilité durable, nous avons appliqué une approche méthodologique mixte pour cette étude. Le premier volet était quantitatif, et nous avons examiné l'utilisation des principaux modes de transport à Bruxelles entre le 18 mars et le 18 novembre 2020. Le deuxième volet était une analyse qualitative dans laquelle nous avons analysé des articles de Bruzz, Le Soir et De Morgen.

En matière d'*Awareness*, nos analyses démontrent qu'un glissement s'est opéré d'une conscience négative des citoyens à propos des coûts sociaux, vers une conscience positive. Et ce, parce que pendant le confinement strict, on a pu voir à quoi pourrait ressembler une ville sans circulation et sans pollution de l'air.

Pour *Avoidance*, nous constatons que les mesures politiques en vue de lutter contre la propagation du coronavirus ont eu une influence significative sur la mobilité à Bruxelles. À l'exception des déplacements à vélo (+64 % ; voir figure 1), tous les modes de transport ont en effet connu une

importante diminution (par ex. -55 % pour la circulation automobile, voir figure 2). Le télétravail a peut-être connu un tournant, étant donné qu'il est devenu la norme du jour au lendemain. Par ailleurs, l'e-commerce est également monté en flèche. Le télétravail et l'e-commerce peuvent permettre d'éviter certains déplacements, engendrant une influence positive éventuelle sur la durabilité de la mobilité.

Pour **Act and shift**, nous constatons que la majorité des mesures entrées en vigueur à Bruxelles sont conformes à ce « A ». Par exemple, la fermeture de rues et de parcs à la circulation motorisée et l'aménagement de pistes cyclables. Cela peut surtout avoir une influence positive sur le nombre de cyclistes. Pendant le confinement strict, le nombre de cyclistes a considérablement augmenté pendant le week-end, ce qui est un signe de cyclisme récréatif. Avant et après les vacances d'été, cette tendance apparaît également en semaine, ce qui peut signifier que le vélo est de plus en plus utilisé pour les déplacements domicile-travail.

Au niveau **Anticipation of new technology**, nous constatons une importante augmentation de l'achat de voitures électriques (+170 %) en 2020. Les nouvelles technologies de l'information peuvent également aider à renforcer le « A » d'Évitement, en permettant le télétravail et l'e-commerce. La pandémie a donc accéléré le développement de certaines technologies numériques et peut, en ce sens, contribuer à éviter certains déplacements.

**Actor involvement** a joué un rôle important durant la crise. Nous avons vu dans les articles de presse que la plupart des personnes concernées adoptaient une attitude positive vis-à-vis des mesures politiques en faveur de la mobilité. Cependant, la majorité des personnes interrogées dans les articles sont des politiciens, ce qui peut donner une image faussée. Nous constatons également que l'attitude positive des personnes concernées change avec le temps. La plupart des propos positifs datent du début de la crise, alors que les sentiments négatifs sont apparus après l'été. Par exemple, c'était particulièrement frappant dans la discussion symbolique relative à la fermeture du bois de La Cambre à la circulation motorisée. En considérant que les mesures ont souvent été mises en œuvre à court terme, il n'y a pas eu de temps pour des études de faisabilité, une concertation avec les personnes concernées ou un planning participatif. Étant donné que la plupart des mesures sont également temporaires, nous

pouvons nous demander si ce caractère temporaire, lié à l'implémentation rapide, met en péril leur survie.

Il convient de se demander combien de temps ces changements subsisteront. Nous répondons à cette question à l'aide des deux derniers « A ». Pour **Acceleration**, il sera important de disposer d'un cadre politique centré sur la mobilité durable. Pendant la crise du coronavirus, Bruxelles a pu compter sur le Plan régional de Mobilité Good Move. Good Move a permis aux instances publiques d'instaurer rapidement des mesures. Nous constatons également que de nombreux changements sont en cours à Bruxelles, comme la généralisation de la Zone 30 et l'interdiction des véhicules diesel d'ici 2030. Ces mesures peuvent soutenir le glissement initié par la crise du COVID-19. Il est cependant important de continuer à impliquer les acteurs si nous voulons avoir un impact permanent. En effet, les mesures soutenues par les personnes concernées ont une plus grande probabilité de réussite. Par ailleurs, un cadre politique post-COVID doit également comprendre des accords clairs en matière de télétravail, afin de capitaliser sur les nouvelles relations de confiance entre travailleurs et employeurs. Un dernier aspect est qu'il est important de continuer à investir dans les transports publics, afin que les véhicules bondés ne soient plus qu'un souvenir du passé.

Le dernier « A » concerne **Adaptation of behavior**. Une étude psychologique a révélé que les habitudes sont constituées par la répétition d'actes dans un contexte cohérent. Le confinement strict a été la période la plus extrême de la crise du coronavirus, mais il n'a pas été assez long pour permettre d'intégrer entièrement les modifications du mode de vie. Nous constatons toutefois que le coronavirus a engendré de nombreuses adaptations et que certains ont vu les avantages que cela peut apporter. Il y a une relation bilatérale entre les attitudes et le comportement en matière de mobilité et de transport. Il y a des gens qui adoptent une attitude positive vis-à-vis du vélo et des transports en commun, mais qui n'utilisent pas souvent ces modes de déplacement. Les gens dont les attitudes et le comportement ne concordent pas (les « utilisateurs dissonants ») passeront plus facilement à un autre moyen de transport. La forte augmentation du nombre de cyclistes peut donc être due à une réévaluation des attitudes et du comportement : des gens qui voulaient mais n'osaient pas faire du vélo ont pu profiter d'un environnement cycliste plus sûr et plus facile avec les adaptations en

matière de mobilité. Et les gens dont l'attitude et le comportement concordent changeront moins de comportement à long terme et auront donc probablement des habitudes de déplacement stables. Un mouvement opposé s'est produit pour les transports publics : les usagers ont ressenti un environnement moins sûr en raison de la crise, dû au risque (supposé) pour la santé. Cependant, nous pouvons partir du principe, ou tout de même espérer, que le sentiment d'insécurité de la pandémie disparaîtra et que les utilisateurs des transports publics se retrouveront à nouveau dans une situation de mobilité « consonante ».

Personne ne peut prédire ce que l'avenir nous réserve, mais la crise du COVID-19 a engendré une importante désorganisation de la vie quotidienne. La crise peut donc offrir une opportunité de passer à un système de mobilité durable, ainsi qu'à une ville plus vivable.

#### > Plus d'infos :

Macharis, C., Tori, S., de Séjournet, A., Keseru, I., & Vanhaverbeke, L. (2021). Can the COVID-19 Crisis be a Catalyst for Transition to Sustainable Urban Mobility? Assessment of the Medium- and Longer-Term Impact of the COVID-19 Crisis on Mobility in Brussels. *Frontiers in Sustainability*, 2, 725689.

<https://doi.org/10.3389/frsus.2021.725689>

Macharis, C. (2021). Met een factor 8 naar de mobiliteit van de toekomst. Oostkamp, Belgium: Stichting Kunstboek <https://mobi.research.vub.be/en/new-book-by-cathy-macharis-met-een-factor-8-naar-de-mobiliteit-van-de-toekomst>

> Philippe DELVAUX, chargé de l'information à Brulocalis

# QUEL FUTUR POUR LA MOBILITÉ À BRUXELLES ?

Le 21 octobre dernier, Brulocalis et Ethias organisaient un colloque en ligne sous le titre « Quel futur pour la mobilité à Bruxelles ? ».

La mobilité constitue un enjeu important en vue d'assurer tout à la fois le développement socio-économique des villes et la transition climatique.

Les politiques de mobilité aux niveaux communal, régional, belge et européen visent aujourd'hui à rationaliser l'utilisation de la voiture individuelle au profit de modes de transport plus durables (marche, vélo, transports en commun, véhicules partagés et électriques, etc.).

Cette tendance se remarque déjà en Région de Bruxelles-Capitale depuis quelques années avec un taux de motorisation plus faible que dans le reste du pays, une part modale de la voiture en baisse ainsi qu'une hausse significative de l'usage du vélo et de la marche. L'arrivée de nombreux nouveaux acteurs de la micromobilité (vélos, trottinettes ou scooters en libre partage...) et de nouvelles technologies (voitures autonomes, IA, 5G...) bouleverse les équilibres. Ces nouvelles offres transforment les exigences de la part des usagers ainsi que leurs modes de déplacements en ville. La diversité des services de mobilité disponibles peut entraîner une plus grande complexité chez l'utilisateur qui doit trouver la meilleure alternative pour effectuer son trajet.

Pour favoriser la transition, les acteurs de la mobilité doivent changer leur perspective du système de mobilité et l'axer davantage vers l'utilisateur en proposant par exemple des systèmes de transport intégrés et lisibles permettant le passage d'un mode de transport à l'autre pour un même déplacement (intermodalité) et des hubs de mobilité multimodaux.

Les défis sont de taille. Quelle est la situation en Région de Bruxelles-Capitale ? Et quels rôles les communes peuvent-elles jouer pour favoriser les changements ?

Brulocalis, en partenariat avec Ethias, a organisé un colloque online le 21 octobre dernier pour apporter des éléments de réponse.

Dans le cadre de cet article, nous nous concentrerons, après une introduction effectuée par Mme Elke Van den Brandt, Ministre chargée de la Mobilité, sur la « Mobility as a Service », un concept présenté d'une part par M. David Schoenmaekers, du SPF Mobilité et Transports et d'autre part par Martin Lefrancq, de Bruxelles Mobilité, qui expose son développement en Région de Bruxelles-Capitale.

> Voir aussi

David Dessers, Echevin de la mobilité à Louvain nous a présenté les mobypunten de sa ville. Nous vous renvoyons à cet égard à un autre article de ce numéro, faisant le compte-rendu de la visite d'étude à Louvain des conseillers en mobilité, organisée il y a peu par Brulocalis.



 BRUXELLES MOBILITÉ  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

 BRUXELLES MOBILITÉ  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

# L'AVENIR DE LA MOBILITÉ REPOSE SUR L'INTERMODALITÉ

## Propos de la ministre de la mobilité lors du colloque. Elke Van den Brandt :

« Aujourd'hui, notre mobilité est pensée par le choix d'un mode quasi exclusif de déplacement, sans intégrer les possibilités offertes par l'intermodalité. Il faut donc inscrire cette dernière dans notre culture.

Car en effet, nombre de déplacements voient se succéder plusieurs modes de transport successifs, tandis que bien d'autres gagneraient à être repensés à l'aune du mode le plus adapté : ainsi on pourrait préférer la marche pour un déplacement court, opter pour le vélo ou les transports en commun selon la météo, et réserver seulement la voiture aux trajets qui nécessiteraient le déplacement d'objets encombrants. Il faut donc poser son choix selon les objectifs et les conditions du déplacement.

On pourra dès lors s'attendre à un bénéfice indirect, à savoir que le comportement dans le trafic routier bénéficiera d'une évolution de nos mentalités et de nos attitudes : un automobiliste sera en effet d'autant plus sensible aux autres usagers de la voirie qu'il utilisera lui-même en d'autres circonstances et de plus en plus souvent ces autres modes.

L'objectif de l'intermodalité n'est pas d'évacuer complètement l'automobile, mais bien de trouver le mode juste. »

## L'OFFRE

**Elke Van den Brandt :** « Pour relever le défi de l'intermodalité, il faut travailler l'offre et plus spécifiquement sa lisibilité, pour que celle-ci réponde au mieux aux divers besoins et aux passages d'un mode à l'autre et ce pour les divers tronçons d'un déplacement.

Prenons l'exemple des transports en commun : si nous sommes tous relativement bien au courant de l'offre de la STIB... il n'est pas sûr que celle de la SNCB bénéficie à Bruxelles de la même notoriété. Pourtant Bruxelles abrite pas moins de 35 gares ferroviaires, qui ne sont pas suffisamment connues des Bruxellois ni utilisées par eux. Il en est de même des taxis qui restent trop peu utilisés par les Bruxellois alors même que certains déplacements pourraient le justifier.

*Et pensons enfin à toutes les solutions de mobilité partagée qui ont émergé ces dernières années et pour lesquelles une amélioration de la lisibilité de l'offre constitue une partie de la solution. »*

## LA MOBILITÉ DE DEMAIN ALLIERA HIGH- ET LOW-TECH.

**Elke Van den Brandt :** « Au premier rang de cette dernière, il y a évidemment et tout simplement la marche, qu'il faut plus promouvoir : elle est écologique et économique, ne pollue pas, est toujours là, n'a pas besoin de recharge, offre des occasions de socialisation et de redécouverte de son quartier et se révèle bonne pour la santé. Sa marge d'amélioration dans la part modale est notable.

De l'autre côté du spectre, de nombreuses solutions high tech émergent ces dernières années, qu'il s'agisse d'applications multimodales ou d'évolutions inhérentes aux modes eux-mêmes. Pensons à l'électrification des parcs automobiles ou de transports en commun et au succès grandissant des vélos électriques. Pensons aussi aux voitures, vélos ou trottinettes partagés dont le déploiement a été rendu possible par l'émergence de solutions technologiques (de géolocalisation, d'open data, de cartographie dynamique...). Enfin, la technologie nous renvoie aux données. Nous sommes aujourd'hui en mesure de récolter toutes les données nécessaires pour appuyer nos politiques, et cela dans le respect des règles relatives à la vie privée. On peut donc déterminer les besoins de la population en termes de déplacements pour adapter l'offre. Ce sont les données qui nous permettent de synchroniser au mieux les séquences de feux rouges, ou de réaliser des plans et horaires dynamiques de la STIB. »

## TOUT CECI NOUS AMÈNE À LA QUESTION DE CE QUE SERA LA VILLE DE DEMAIN.

**Elke Van den Brandt :** « Ce sera une ville vivante où nous voudrions vivre et travailler et que nous souhaiterions visiter. Bruxelles a beaucoup de potentiel.



Nous devons cependant activer le levier de la mobilité pour l'améliorer. Convaincre une partie des citoyens, tant Bruxellois que visiteurs, de délaissier leur voiture au profit d'autres modes fera gagner beaucoup d'espaces publics qui pourront mieux être réaffectés et rendront la ville plus attrayante.

Nous y gagnerons aussi en qualité de vie, ne fut-ce que par la baisse du niveau sonore pour une ville apaisée et l'amélioration attendue de la qualité de l'air. Enfin tout le monde y gagnera en termes de sécurité, dès lors qu'on peut miser sur une baisse tant du nombre que de la gravité des accidents de circulation. Bref, les paramètres de mobilité permettent de résoudre de nombreux problèmes.

Et pour rencontrer ces défis et travailler au mieux la mobilité, la participation des communes est et sera importante. Région et communes peuvent et doivent travailler main dans la main. »

> David SCHOENMAEKERS, SPF Mobilité et Transport

# LE CONCEPT DE MOBILITY AS A SERVICE (MaaS)

Le concept de MaaS date du milieu des années 2000 et vient d'évolutions similaires dans le milieu des télécoms qui offraient un paquet de services mélangeant téléphonie, télévision et internet. Cette idée a été importée dans le milieu des transports, pour offrir un paquet de solutions de mobilité.

La mobilité en tant que service (MaaS) se veut « sans couture », c.-à-d. que le voyageur ne doit pas s'apercevoir des changements d'opérateurs de mobilité lorsqu'il utilise un système serviciel, et ce de son point de départ à son point d'arrivée et quel que

soit le nombre de transports qu'il prenne ou leur type. Il faut faciliter la vie de l'utilisateur pour qu'il ne doive pas maîtriser trop d'environnements différents. C'est une question d'amélioration de l'expérience client.

## LA MaaS : PRINCIPE ET OBJECTIFS

La MaaS est une application intégrant et combinant différents modes de transport, publics et privés, au sein d'une plateforme technologique au moyen de laquelle l'utilisateur peut accéder à l'ensemble de l'offre de mobilité intégrée, calculer et gérer les itinéraires les plus efficaces pour ses déplacements sur base de critères prédéterminés, ainsi que réserver et payer les différents modes de transport.

(Good Move, p.254)

Le concept de Mobility as a Service (MaaS) s'inscrit comme la nouvelle tendance dans le domaine de la mobilité et entend faire évoluer la manière dont les personnes se déplacent par le biais d'une offre de transport qui intègre tous les modes de déplacement et toutes les étapes du voyage pour une mobilité « de porte à porte » : du calcul d'itinéraire à la réservation et au paiement. La MaaS représente en quelque sorte la promesse de pouvoir se déplacer librement d'un point A à un point B en prenant le(s) mode(s) de transport le(s) plus adapté(s) à son déplacement.

La mise en œuvre de cette approche servicielle doit veiller à :

- Ne pas augmenter la demande globale de mobilité ;
- Développer l'offre et orienter la demande vers une mobilité partagée optimisant les ressources ;
- Préserver l'accessibilité des services à tous les publics ;
- Éviter que les nouveaux services (autopartage, voiture de transport avec chauffeur (VTC), navettes autonomes) ne supplantent les modes de déplacement plus efficaces tels que la marche, le vélo ou le transport public.

La contrainte imposée pour certains par la Low Emission Zone (LEZ) sera considérée comme une opportunité pour orienter la population vers le concept MaaS et la diminution de la possession de voitures.

Pour mener à bien ses ambitions, la Région renforcera son action au travers de trois dimensions :

- L'intégration de services de mobilité (information, billettique, tarif) numériquement et physiquement ;
- La qualité des réseaux et des services publics pour assurer la meilleure lisibilité et accessibilité de ceux-ci ;
- L'interconnexion des différents services par le développement de pôles d'échange.

(Good Move, p.119)

## LES QUATRE PILIERS MaaS

Dès lors, une application pensée MaaS repose sur quatre éléments :

- la **personnalisation** par laquelle le voyageur va configurer ses préférences, tant pour le choix des modes que pour le paramétrage de ces derniers (par exemple « éviter le vélo quand il pleut ») ou du trajet (par exemple « éviter les autoroutes »)
- un **système de planification** du voyage, lui aussi paramétrable (préférer le trajet le plus direct ou le plus sécurisant), débouchant sur des itinéraires cartographiques dynamiques et descriptifs ;
- un système unique et intégré de **réservations** (par exemple pour les trains et les modes partagés) et de paiement quels que soient les (divers) modes de transport, dans un environnement sécurisé et qui débouche sur la création d'un ticket unique de voyage ;
- et enfin, un service **d'orientation et d'informations adaptatives en temps réel**, pour aider le voyageur pendant son déplacement.

## ROME NE S'EST PAS CONSTRUITE EN UN JOUR

Et donc ces systèmes peuvent connaître différents niveaux d'intégration, qu'on classe comme suit :

- 0 : lorsque les systèmes des divers modes de transport restent indépendants les uns des autres ;
- 1 : lorsque l'intégration se limite à l'information, par exemple relativement aux tarifications ou à la planification multimodale d'un voyage. Pour le reste, chaque système reste indépendant ;
- 2 : lorsqu'on y ajoute l'intégration d'un système de réservation et de paiement d'un voyage spécifique ;
- 3 : à ce niveau, on peut parler d'intégration de l'offre de services puisqu'on souscrit à des offres couplées, par exemple en regroupant divers abonnements ;
- 4 : l'intégration MaaS est complète lorsque des acteurs extérieurs l'appuient, comme le niveau politique (par son pouvoir de réglementation).

L'écosystème MaaS est donc un environnement relativement complexe qui relie d'une part les différents opérateurs de mobilité (ceux du carsharing, des vélos/trottinettes partagés, de la location de pair à pair de véhicules, du fleet & ride sharing, mais aussi des ressources logistiques crowdsourcées...) et d'autre part des ressources applicatives (paiement non seulement du moyen de transport mais aussi du parking... ou d'un péage urbain ou routier, sans compter les bornes de rechargement...) à d'autres types de services (l'information sur le trafic en temps

réel par exemple via les flux de données du trafic ou ceux de gestion des feux...), le tout en offrant une porte d'entrée unique à l'utilisateur. Et bien entendu, ce type d'approche peut encore être étendu et intégrer d'autres services.

Le tout dépend de diverses couches (et des données qu'elles génèrent) reposant les unes sur les autres que sont la plateforme de service, les modes de transport, l'état de la flotte et les infrastructures.

Le concept traduit bien une inversion de paradigme : là où l'approche publique classique partait d'une offre de services dans laquelle devait s'insérer le citoyen, on en arrive à un modèle où ce sont les besoins de ce dernier qui construisent l'offre.

Les avantages de l'approche MaaS sont résumés comme suit par la MaaS Alliance : « MaaS aims to provide an alternative to using the private car that may be as convenient, more sustainable, help reduce congestion and constraints in transport capacity and be even cheaper. »

Par cette approche, la mobilité durable se trouve au confluent non seulement de questions **d'environnement** et de **santé publique**, de **sécurité** et de sûreté, d'**économie**, mais aussi d'**inclusion sociale** par le fait qu'elle améliore pour tous la visibilité de l'offre.

L'approche MaaS aide également à rencontrer des objectifs politiques :

- pousse fortement à la **multimodalité** et au shift modal
- participe (en aidant au shift modal) à la **réduction des accidents** et à l'amélioration de la sécurité routière
- participe (en aidant au shift modal) à la **diminution de la pollution**
- participe (en aidant au shift modal) à la **fluidification de la circulation** et à la diminution de la congestion
- **améliore** la disponibilité et le confort de **l'offre** (tout via une application)
- pourrait (sous réserve cependant) diminuer l'impact du trafic motorisé sur l'espace public et donc sur le parking en voirie
- et enfin, offre des opportunités d'**innovation**, de valorisation économique et d'emploi

## POURQUOI LE PROJET MAAS SE RÉALISE-T-IL SI LENTEMENT ?

La première raison tient à l'offre alternative à la voiture individuelle. **La MaaS ne modifie pas l'offre elle-même**. Or l'offre est une condition essentielle, qu'il s'agisse de la qualité des transports en commun ou des solutions de mobilité partagée et de

*« Pour aboutir à un meilleur écosystème, nous devons adapter notre propre écosystème ».*

micro-mobilité. Un autre facteur de ralentissement tient aux **nœuds intermodaux**, les « mobility hubs » pour la confluence des plateformes des divers opérateurs.

On relève aussi toute la **complexité de la relation triangulaire entre d'une part les autorités, d'autre part les opérateurs de transport et enfin les services MaaS**, relations qui comprennent un volet **commercial** dans lequel la collaboration se dispute à la compétition (la collaboration inter-opérateurs n'est rien moins qu'évidente si on veut bien se souvenir qu'ils sont en concurrence et qu'une solution commune pourrait donc faire perdre des clients de l'un au profit de l'autre), et un volet technique qui implique un vaste échange de données dont la finalité de l'usage diverge chez les uns et les autres.

Du côté des **utilisateurs**, on trouve un **quadruple enjeu** Il faut déterminer :

- le niveau de leurs demandes ;
- leur relation aux opérateurs de transport ;
- le niveau de protection d'une part de la vie privée pour le recueil des données... et d'autre part des transactions commerciales (les paiements) ;
- et enfin, le niveau d'accessibilité pour viser tous les citoyens.

Enfin, un dernier enjeu tient à l'**intérêt général**. On l'a dit, la MaaS pourrait avoir un impact potentiellement important sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>...

ce qui ne sera établi que si – et cela reste encore à prouver – les transports en commun en deviennent la colonne vertébrale et que les comportements des usagers les poussent vers des solutions de mobilité durable. Car à l'inverse, on pourrait tout aussi bien imaginer un effet pervers par lequel les voitures partagées seraient rendues tellement attractives qu'elles quitteraient leur créneau de niche pour s'imposer, ce qui interférerait dès lors avec l'objectif de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub>.

En d'autres termes, la MaaS propose, l'utilisateur dispose !

... Ce qu'il faudra donc suivre au niveau de la gouvernance publique pour contrer d'éventuels effets pervers.

Pour améliorer et aboutir à une vision 2.0 de la MaaS, il faut se souvenir que celle-ci est bien plus qu'une application et qu'il est nécessaire d'en déterminer une **vision** avec tous les stakeholders, que les **pouvoirs publics doivent jouer un rôle clé** et que la mise en œuvre nécessitera une **collaboration public-privé**.

Le congrès MaaS 2021, dont c'était la première édition en Belgique, s'est tenu le 7 décembre à Anvers. De plus amples informations se retrouvent sur le site : [www.maascongres.beb](http://www.maascongres.beb)

> **Martin LEFRANCOIS, coordinateur smart mobility à Bruxelles Mobilité**

## LA MOBILITÉ SERVICIELLE EN RÉGION BRUXELLOISE : QUELLE APPROCHE DE TERRAIN ?

Bruxelles a entamé il y a une grosse quinzaine de mois un partenariat avec le Forum International du Transport (ITF, soit un groupe d'experts qui dépend de l'OCDE), qui travaille sur la MaaS à côté de nombreuses autres problématiques appliquées à la mobilité comme la régulation digitale, les livraisons par drones, le big data, la conduite automatique, l'intelligence artificielle, la gouvernance algorithmique, les services de mobilité innovants...

L'ITF aide Bruxelles à mettre en place un cadre réglementaire pour la MaaS. Ce dossier est en voie d'aboutissement et le résumé des recommandations est déjà disponible sur le site de l'ITF (voir encadré) tandis que le volumineux rapport final est attendu pour la fin de l'année en anglais et pour février 2022 pour les traductions française et néerlandaise.

Du point de vue du citoyen, la MaaS n'est qu'une application sur téléphone portable. Mais de celui des parties prenantes, c'est bien plus.

Du côté régional, on ne travaille en effet pas directement sur une application (sauf pour la STIB), mais bien en associant d'une part les MSP (Mobility Solution Providers, soit l'ensemble des acteurs fournissant des services de mobilité) et d'autre part les MaaS providers, sur un mécanisme plus large qui compose une nouvelle offre en intégrant toutes les solutions et tient compte de questions de gouvernance, de gestion de données et d'infrastructures. L'objectif est de rendre cet écosystème le plus riche et le plus dynamique possible. Et c'est sur les liens et les échanges entre les acteurs, entre les providers MaaS et les fournisseurs de mobilité que nous, à la Région, pouvons intervenir.

Enfin, notre rôle en tant qu'autorité publique est également de fournir un cadre réglementaire à la fois fonctionnel et équitable dans lequel peuvent s'insérer tous les acteurs au service du citoyen.

On travaille sur un écosystème qui gravite autour du citoyen. La Région a bien pris la mesure du shift à réaliser et qui place l'utilisateur au centre du système et de la réflexion.

On peut noter avec satisfaction que le travail d'ITF a pointé que « l'ensemble des mesures Good Move doit rester le principal instrument de mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine durable ». Autrement dit, ITF reconnaît la pertinence du plan régional Good Move qui propose à l'horizon 2030 tant une vision de mobilité que les pistes pour la concrétiser, via les 50 actions... au rang desquelles la MaaS.

Les 49 autres actions de Good Move peuvent donc servir de point d'appui pour déployer la MaaS, dont le développement est encore en cours. Et à l'inverse, la MaaS se révélera une mesure d'accompagnement pour les 49 autres actions.

## DIMINUER LA PART MODALE DE LA VOITURE

À Bruxelles, la part modale est répartie comme suit : marche (37%), voiture (33%), STIB (24%), vélo (4%), train (1%) et autres (1%)<sup>1</sup>. L'objectif de la MaaS est de diminuer l'usage en solo de la voiture particulière. En d'autres termes, la part de la multi-et de l'intermodalité atteint 67% mais doit pouvoir progresser. Le scénario de Good Move est de ramener l'usage de la voiture individuelle à 24%.

Pour ce faire, la Région ambitionne de redéployer les voiries selon leur spécialisation multimodale,

## LA MOBILITÉ SERVICIELLE DANS GOOD MOVE



« Et si la mobilité n'était plus un produit mais bien un service ? L'offre de mobilité est aujourd'hui très diversifiée en Belgique, mais elle se présente néanmoins comme une juxtaposition de services et concepts plutôt que comme une offre intégrée et lisible pour les usagers. La mobilité s'acquiert encore principalement par le biais de l'achat de produits (véhicules de diverse nature ou billets de transport public). Progressivement se développe une offre de mobilité davantage présentée comme un service, une prestation : taxis, voitures, vélos et trottinettes en libre-service et en free floating, etc. Cette tendance a vocation évidente à se renforcer et à inclure de multiples dimensions avec l'avènement des technologies de la connectivité. Cette évolution constitue une opportunité structurante pour replacer l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité, accroître l'efficacité générale de ce système et assurer plus utilement la prise en considération des objectifs de mobilité régionaux. Elle permet d'évoluer vers un modèle dans lequel l'utilisateur dispose d'une panoplie de services adaptés à l'ensemble de ses besoins, permettant de se passer de la possession de son véhicule par exemple.

Elle se concrétise par le déploiement des outils de type MaaS (Mobility as a Service). Plus précisément, la MaaS doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Améliorer la qualité générale des services de mobilité au profit de l'utilisateur ;
- Assurer l'accès au maximum de modes de déplacement et renforcer l'accessibilité universelle à la mobilité ;
- Intégrer les objectifs de mobilité régionaux au cœur du système de mobilité ;
- Améliorer l'efficacité du système en valorisant les synergies entre les offres de mobilité ;
- S'étendre à l'échelle métropolitaine, voire nationale, en intégrant les offres des opérateurs actifs en dehors de la Région.

### POSITIONNER L'USAGER AU CENTRE

Aujourd'hui, l'utilisateur est confronté à une multitude croissante d'opérateurs, sans lisibilité de l'offre générale, sans complémentarité, sans harmonisation des modalités d'accès, sans effet de mutualisation ni de synergie systématisée. L'utilisateur n'est pas en mesure de profiter de l'abondance de l'offre ; il y a difficilement accès. Les opérateurs vendent des produits distincts les uns des autres, présentant des modalités d'accès différentes et non intégrées, et se font plutôt concurrence entre eux. La Mobility as a Service (MaaS) vise à créer la dynamique inverse. C'est à partir de l'utilisateur que doit se déployer l'offre combinée et son accès lisible et harmonisé. Celui-ci accède au travers d'une seule interface à l'offre combinée des différents opérateurs, bénéficiant d'informations et de modalités de paiement harmonisées. Il revient à la MaaS d'intégrer les offres des opérateurs, leur billettique et leur tarification, auxquelles s'ajoutent les préférences de l'utilisateur. La qualité de l'accès à l'offre est renforcée et étendue alors que l'intégration et la synergie des offres améliorent l'efficacité générale. »

Good Move, pp68-69

## LA MaaS DANS GOOD MOVE

Le Plan Good Move s'appuie à de nombreuses reprises sur la MaaS (une quarantaine d'occurrences) qui, on l'a dit, est transversale.

Nous ne reprendrons donc ici que l'extrait de la Fiche C1

« Accompagner le développement de la MaaS » qui planifie son déploiement à 2022 et liste les mesures nécessaires :

« L'action se décline en mesures concrètes :

- Assurer l'intégration tarifaire des opérateurs de transport public ;
- Fixer le cadre – poursuivant l'intérêt public et

l'accessibilité universelle des services de transport – dans lequel s'inscrit la MaaS en concertation permanente avec les opérateurs de service de mobilité et assurer une régulation efficace et des stratégies tarifaires cohérentes avec l'ambition définie sur l'ensemble du territoire ;

- Développer et opérer une plateforme back-end publique régionale afin d'assurer une maîtrise des données, en y intégrant les opérateurs de mobilité, tant publics que privés ;
- Étendre la plateforme à la zone métropolitaine ;
- Assurer le contrôle de l'application du cadre MaaS. »

c'est-à-dire d'aboutir à un réseau offrant des niveaux de confort différenciés pour différents types de transports.

... Ce qui nous ramène à la MaaS puisque cette catégorisation de la voirie et de son équipement pourra être introduite dans les systèmes, lesquels

proposeront alors les itinéraires et modes de déplacement en fonction des desiderata de l'utilisateur.

## L'INFRASTRUCTURE !

L'innovation in fine résidera moins dans l'application, quelle que soit sa sophistication, que dans l'adaptation des voiries, dans leur conception et leur équipement. L'application MaaS ultime n'est pas l'interface mais bien la ville elle-même !

Des trottoirs agréables et débarrassés de leurs obstacles, des infrastructures cyclables sécurisantes et confortables, des transports publics ultra efficaces, ponctuels et rapides, etc. Ce sont là les conditions essentielles pour réduire l'usage de la voiture individuelle.

À ce titre, prenons l'exemple du réaménagement de la Petite Ceinture par l'adjonction de bandes cyclables séparées de la circulation automobile : l'usage du vélo y a notamment grimpé. Une application MaaS peut donc accélérer la transition, mais pas la créer à elle seule.

Sylvain Grisot, un urbaniste français, affirme que 80% de la ville du futur est déjà là. Dans les 20% qui restent et dont une bonne part repose sur le réaménagement urbain, il faut à chaque opération urbanistique sur la voirie prendre non seulement en compte la mobilité actuelle, mais aussi **celle souhaitée pour 2050**.

1. Ces chiffres ont été présentés lors du colloque Brulocalis-Ethias d'octobre dernier, avec précision qu'ils étaient cependant légèrement dépassés mais que les grandes tendances restaient valables. Bruxelles Environnement publiait en février 2020 des chiffres différents basés sur une enquête de 2017. La part de la voiture y était plus importante.

## DEVELOPPING INNOVATIVE MOBILITY SOLUTIONS IN THE BRUSSELS-CAPITAL REGION



Cette brochure fournit un résumé des recommandations relatives aux cadres réglementaires et de gouvernance des données pour soutenir le développement de la mobilité en tant que service (MaaS) en Région de Bruxelles-Capitale.

Elles soulignent la nécessité de permettre le développement d'un écosystème MaaS compétitif et innovant, avec des acteurs publics et privés, afin de maximiser la probabilité que des modèles commerciaux MaaS durables soient développés.

Les travaux identifient d'une part la portée nécessaire d'un nouveau cadre juridique pour la MaaS et d'autre part comment la réglementation existante des opérateurs de

mobilité devrait être modifiée afin de s'y intégrer efficacement. Enfin, le travail aborde également les principales exigences en matière de gouvernance des données, notamment la protection, le transfert et la production de rapports sur les données nécessaires pour soutenir le développement de la MaaS.

Retrouvez sur le site de l'ITF le rapport « Developing innovative mobility solutions in the Brussels-Capital Region ».

À la date de rédaction de cet article, seule la version anglaise du rapport était disponible. Celui-ci devrait cependant faire l'objet d'une traduction en français, téléchargeable sur le site de Bruxelles Mobilité début 2022.

<https://www.itf-oecd.org/innovative-mobility-brussels-summary>

> Sophie VAN DEN BERGHE, conseillère mobilité à Brulocalis

## LES CEMA À LA DÉCOUVERTE DE LA MOBILITÉ LOUVANISTE

Juste avant les vacances de la Toussaint, Brulocalis, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, a organisé une journée d'étude à Leuven pour les conseillers en mobilité (CEMA) et les échevins en charge de la mobilité. Cette journée était l'occasion de faire le plein d'idées inspirantes mais aussi de se retrouver après un an et demi de confinement. Une réussite à tous points de vue !

La journée a commencé pour une partie du groupe par la découverte, sous le soleil levant, de la *Fietssnelweg* F3, un itinéraire cyclable en site propre qui relie Bruxelles à Leuven : 30km à travers champs pour rejoindre le chef-lieu du Brabant flamand. A destination, nous avons retrouvé le reste du groupe arrivé en train, et **Tim Asperges** conseiller en mobilité à la ville de Leuven, nous a accueillis et nous a présenté le travail effectué par la ville en matière de mobilité. Saviez-vous que Leuven n'a eu pour la première fois un échevin en charge de la mobilité qu'en 2016? Avant ça, la mobilité était entièrement liée à la police et était morcelée entre différents échevins et le bourgmestre.

### LOUVAIN AFFRONTÉ AUSSI DES DÉFIS DE MOBILITÉ

On pense souvent que les villes en Flandre ont toujours été plus avancées en matière de mobilité, mais la ville de Leuven était et reste encore confrontée à des problèmes importants. C'est une ville qui connaît une forte croissance allant de pair avec une augmentation des déplacements. Trois déplacements sur quatre proviennent actuellement de sa périphérie. Et neuf personnes sur dix se rendent à Leuven en voiture. Un sérieux défi reste donc à relever pour infléchir la tendance. Une réflexion a dû être opérée au niveau de l'ensemble du territoire concerné par le même tissu de déplacements, la *vervoersregio*. Des *fietssnelwegen*, comme la F3 Bruxelles-Leuven, sont prévues pour faciliter l'accès de la ville à vélo. Les transports en commun sont aussi repensés, avec des lignes rapides provenant des villes et villages de la région et aboutissant à plusieurs points stratégiques autour de la ville, permettant de bonnes connexions vers le centre (en bus, à vélo ou à pied). Travailler en amont de la ville permet déjà de réduire le nombre de véhicules en ville.

La ville a de grandes ambitions en matière de mobilité, avec un objectif de diminution de la part modale automobile de 20%, couplée à une augmentation de 20% de l'utilisation des transports en commun et le doublement de la part modale cycliste pour 2030.



> Louvain est divisée en 6 mailles

Afin de favoriser les modes actifs et rendre la ville plus sûre et agréable, il faut libérer de l'espace public. Aujourd'hui, 93% du stationnement est destiné aux voitures contre 7 % aux vélos. Pour récupérer de l'espace pour la marche et le vélo, la ville de Leuven a décidé de renforcer le **carsharing**. Le nombre de voitures partagées augmente de 20% chaque année. Quatre personnes sur cent sont dorénavant des utilisateurs de voitures partagées, ce qui place la ville de Leuven proportionnellement



© Ville de Louvain

> Traversée cyclable de la gare au moyen d'une piste en forme d'escargot munie d'une pente modérée.

au sommet du podium belge. Les vélos partagés sont aussi une part de la solution mais vue plutôt comme un complément aux transports publics ou comme une option pour les visiteurs. La possession d'un vélo est fortement encouragée car les études montrent qu'il sera dès lors plus utilisé et diminuera d'autant la pression sur l'espace public en termes de stationnement. Seuls 5% des trajets à vélo se réalisent par le biais de vélos partagés contre 95% avec des vélos personnels (ou en leasing). D'ailleurs, de nombreux systèmes de leasing à l'année sont mis en place, à destination par exemple des enfants ou des étudiants. Quant aux trottinettes en flotte libre, pas de problèmes d'abandon sur les trottoirs, elles y sont tout simplement interdites !

### LES MOBIPUNTEN PENSÉS COMME MAAS

La ville de Leuven est reconnue également pour le développement de ses **Mobipuntten** (dits « Hoppin »), soit des lieux regroupant différents services de mobilité (autopartage, transports en commun, vélos cargos partagés, etc.). Entre 2019 et 2022, l'ambition est de créer 50 mobipuntten dans et autour de la ville, dont les emplacements sont choisis avec l'aide des citoyens. Les Mobipuntten font partie de l'approche plus globale qui perçoit la mobilité comme un service, la **MaaS** (Mobility as a Service, voir article à ce sujet dans ce numéro). À ses débuts, le rôle donné à la ville dans la MaaS, en plus de celui de régulateur, est d'assurer une offre de mobilité accessible à tous, une « mobilité inclusive ». La mise en œuvre de la MaaS passe, entre autres, par la création d'applications permettant l'accès de façon simplifiée à une série de moyens de déplacement. La ville agit en tant que tiers payant et prévoit un million d'euros par an permettant d'offrir une série d'avantages tels que le déploiement de bus nocturnes gratuits, des réductions sur les vélos partagés, ou celles pour des publics spécifiques comme les étudiants ou les personnes à mobilité réduite, etc.

### PLAN DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT

La politique de mobilité à Leuven passe aussi par la révision de son **plan de circulation**. Dans une

optique similaire à celle du Plan régional de Mobilité Good Move, la ville de Leuven a donc été découpée en mailles, avec une zone piétonne en son centre. Beaucoup de zones cyclables ont été mises en place, le 30km/h est d'application partout et sur la zone piétonne, les bus sont même limités à 20km/h. Les limitations d'accès sont principalement gérées par des caméras LAPI (Lecteur Automatique de Plaques d'Immatriculation).

Le stationnement reste un enjeu majeur et déterminant dans le choix d'un mode de mobilité. La commune de Leuven a créé des parkings en périphérie de la ville (P+Bus) et a développé une application qui informe l'utilisateur du meilleur endroit pour stationner ainsi que du tarif associé (Circulaid). Des places « shop & go » ont aussi été créées autour de la zone piétonne avec un système de capteurs automatiques permettant un stationnement gratuit pendant 45 min. La ville développe également un système de zones de stationnement interactives, qui permettrait d'allouer des places à des usages différenciés (détente, taxi, marchés, food truck, bus scolaires...) en fonction des jours ou même des heures de la journée. Enfin, les livraisons de marchandises ont été réorganisées afin d'optimiser les trajets et de déterminer les véhicules adéquats en fonction du lieu de livraison (avec préférence pour les véhicules plus petits et moins polluants au centre-ville, comme les vélos-cargos). Un réseau dense de casiers distributeurs de colis est également déployé pour éviter les livraisons au pas de la porte. Une plateforme digitale complète le dispositif de gestion des livraisons (leuven.levert) entre les commerçants de la région. D'autres projets dont le test « Token » entendent également optimiser le dernier kilomètre d'une chaîne de livraison.

### PARTICIPATION ET PARTENARIATS

Pour mettre en œuvre sa politique de mobilité, la ville entretient une collaboration étroite avec le secteur privé, les universités mais aussi la société civile. Plusieurs projets donnent l'occasion de tester des innovations technologiques. Ainsi, de Teleraam permet, à l'aide d'un boîtier apposé à la fenêtre, de mesurer le nombre de piétons, cyclistes, voitures ou camions qui passent dans une rue. Cela permet d'objectiver les données et de mieux armer ses choix politiques.

Un grand travail de participation et de cocréation a été effectué avec les citoyens (via « [Straten Vol Leuven](#) »). Plusieurs aménagements provisoires ont ainsi été effectués avant leur évaluation par la population. La cocréation a permis de mettre en place des zones résidentielles, de placer des bancs, de verduriser des rues, de transformer des places de stationnement en espace de détente, de réaménager des places ou de customiser des bacs à plantes. Il s'en est suivi une amélioration notable de la qualité de vie.

Tout cela, nous avons pu le voir de nos propres yeux l'après-midi lors d'une visite de terrain à vélo. Leuven est une ville agréable et est décidément une source d'inspiration pour Bruxelles ! Même si certains diront que chez nous, c'est un peu plus compliqué...



> Fanny Moreau, Chargée de projet VAE et Cairgo Bike – Pro Velo

# PRO VELO PROPOSE AUX COMMUNES LE CONCEPT VAE

# Pro Velo

## Faites vivre à vos habitants une expérience positive à vélo électrique !

Pro Velo asbl propose aux communes un projet de mise à disposition temporaire de vélos électriques à leurs habitants.

Ce projet permet à une vingtaine d'habitants de votre commune de tester pendant 2 semaines un vélo à assistance électrique (VAE) totalement équipé. En plus d'une formation à la conduite sécurisée dans la circulation, les participants sont conseillés sur le vélo et la mobilité à vélo lors de la session de départ ainsi qu'au retour, où une évaluation de leur usage du vélo sera également réalisée. Après le test, les participants seront prêts à poursuivre seuls l'expérience.

La mobilité est à la jonction entre la sphère privée et publique (professionnelle, de loisirs, etc.). Ces déplacements résultent d'une organisation individuelle qui n'est pas toujours évidente à changer. Mais augmenter le nombre d'utilisateurs du vélo est possible. En outre, l'apparition du vélo à assistance électrique a permis de rendre le déplacement cycliste encore plus accessible. Son coût représente cependant encore un frein.

Parce qu'encourager et développer la mobilité à vélo au sein des organisations communales n'est pas toujours aisé, Pro Velo rassemble toutes ses compétences et son expertise au service d'un projet de sensibilisation des habitants de votre commune, pour vous aider dans la mise en œuvre de votre politique de mobilité à vélo. Et avec comme ligne de conduite de soutenir les cyclistes actuels et potentiels, enseigner la conduite à vélo, diffuser une image positive et accompagner la politique cycliste.

Fort de plus de 25 ans d'expérience, Pro Velo asbl vous accompagne étroitement à chaque étape de votre projet pour développer la culture du vélo au sein de votre organisation.

### POURQUOI TESTER UN VÉLO?

En se basant sur plusieurs expériences pilotes et en intégrant les théories de la psychologie cognitive relatives aux changements de comportement, Pro Velo a développé un projet de mobilité permettant une transition progressive vers le vélo électrique.

D'après une enquête réalisée en 2018 auprès de cyclistes débutants :

- La **perception du danger** à vélo diminue de moitié après le test : de 86% à 40%
- Le ressenti du **stress en circulation** diminue de 77% à 40%  
(*Enquête Way Too Much, Pro Velo – Mobiel21, 2018*)

Les principaux freins à l'usage du vélo à Bruxelles sont les suivants :

- 15% des répondants pointent le danger dans la circulation ;
- 10% indiquent ne pas être à l'aise dans le trafic ;
- 7% regrettent des aménagements insuffisants.

Mais à la suite d'**une formation préalable et d'un mois de pratique à vélo**, on constate





une **diminution considérable** de la perception subjective du risque :

- La perception de **danger** s'effondre de **86% à seulement 40 %** et le ressenti du stress chute dans une même proportion : de **77% à 40%**
- L'opinion selon laquelle rouler à vélo à Bruxelles n'est pas du tout facile n'est plus loin de disparaître : de **37% à 6%**
- Et celle selon laquelle rouler à vélo à Bruxelles est (très) **agréable** grimpe en parallèle, passant de **6% à 35%**

Suite à une expérience à Forest en 2019 avec plus de 105 candidatures en 3 heures, 82% des habitants qui ont testé le vélo à assistance électrique déclarent être convaincus et envisagent de devenir des cyclistes réguliers (sur 28 personnes, 23 d'entre elles envisagent ce shift pour se rendre au travail, 22 pour une utilisation de loisirs et 15 pour effectuer des emplettes).

## LE TESTING VAE EN 7 ETAPES

1. L'administration communale diffuse via ses canaux de communication l'appel à candidature vers ses habitants. Pro Velo fournit le kit de communication et un formulaire de candidature en ligne et bilingue.

2. A l'issue de la période de candidature, Pro Velo recontacte tous les candidats pour les informer de leur participation (ou non) au test, et leur en confirmer les modalités.
3. Les participants sont attendus dans un lieu de rendez-vous au sein de la commune.
4. Les participants reçoivent des explications des mécaniciens de l'association sur l'utilisation du vélo : mise en route, cadenas, batterie, etc.
5. Ensuite, un formateur de Pro Velo leur dispense la formation « à vélo à Bruxelles », d'une durée de 2h30, mélangeant théorie et pratique. Le but étant de (re)donner confiance pour rouler à vélo dans le trafic, ainsi que de revoir les bons comportements et les dernières évolutions du Code de la route spécifiques aux cyclistes.
6. Après la formation, les participants rentrent chez eux avec le vélo et le testent pendant 2 semaines.
7. Afin de s'adapter au public « habitants », Pro Velo prévoit de livrer les vélos en fin de journée, un jour de semaine, de manière à ce que la formation soit terminée à 20h00 au plus tard. Pour rappel, les périodes de test s'organisent par groupe de 11 personnes, pour des raisons logistiques mais aussi pour créer un sentiment d'appartenance et des moments d'échange.

> Vélos à assistance électrique de la marque Oxford, avec moteur central dans l'axe de pédalier (moteur Bosch), offrant le meilleur confort de conduite. Ces vélos sont équipés d'un cadenas, d'un casque, d'une sacoche étanche ainsi que d'une chasuble. Pro Velo peut ajouter un siège enfant, en fonction des demandes.

Pour toute inscription d'une commune ou demande d'informations: Fanny Moreau [bike-testing@provelo.org](mailto:bike-testing@provelo.org)



## FINANCEMENT ET COÛT DU PROJET

L'expérience est gratuite pour les habitants. Le coût pour deux groupes de 11 personnes pour deux semaines chacun est à prendre en charge par les communes qui souhaiteraient participer.

Le projet VAE de Pro Velo de deux fois deux semaines pour 11 habitants, soit 22 participants coûte **10.563 euros**.

> Miguel GEREZ, administrateur de l'association AMT Concept

# BE HAPPY SHOPPING. LE NOUVEAU GUIDE PRATIQUE DES COMMERCES ACCESSIBLES POUR TOUS

Pour le commerce de détail et de proximité ainsi que pour le secteur de l'Horeca, accueillir les clients dans des conditions idéales implique la prise en compte des besoins de chacun. Et cette demande est encore plus importante aujourd'hui avec les mesures mises en place pour limiter la propagation de la pandémie. BE HAPPY SHOPPING leur offre, sous une forme simple et pratique, les clés de l'accessibilité.

## CONTEXTE

L'accessibilité des commerces bruxellois est un point essentiel pour l'inclusion des personnes avec des besoins spécifiques. Celle-ci permet alors à ces personnes de faire partie intégrante des usagers, ce qui est, faut-il encore le rappeler, un droit reconnu.

Le 8 décembre 2016, le Parlement bruxellois adoptait à l'unanimité l'ordonnance portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette ordonnance impose la prise en compte de la dimension du handicap et de la promotion des Droits de l'Homme des personnes handicapées dans toutes les politiques, par les personnes responsables de leur élaboration, leur mise en œuvre et leur évaluation. C'est le concept du handistreaming.

Qu'il s'agisse de barrières architecturales ou plus simplement de préjugés, les obstacles ont des effets discriminatoires et engendrent, à des degrés divers, la dépendance et l'isolement des personnes en situation de handicap. Travailler à l'accessibilité d'un lieu, c'est non seulement prévenir ces situations mais aussi garantir la sécurité et le confort de tous.

**A BRUXELLES, PLUS DE 400.000 PERSONNES SONT CONCERNÉES ! SANS COMPTER LES MILLIONS DE TOURISTES ET VISITEURS...**

En la matière, des améliorations significatives ont été apportées au cours de ces dix dernières années en Région de Bruxelles-Capitale. Au niveau régional et communal, de nombreuses démarches sont en cours qui visent à améliorer la situation actuelle, notamment au niveau des voiries et des transports. Toutefois, l'accessibilité des bâtiments

qui accueillent du public est loin d'être acquise, particulièrement en ce qui concerne les zones commerciales, les magasins, l'Horeca ou les espaces de loisirs. Les réglementations existent (comme le Règlement Régional d'Urbanisme) mais ne sont pas toujours comprises ou correctement appliquées. Elles ne concernent en outre que les nouveaux projets et la situation reste problématique pour les bâtiments existants.

Il reste donc beaucoup à faire dans ce domaine. C'est dans ce contexte que s'inscrit la publication du guide BE HAPPY SHOPPING.





© Miguel GERÉZ, AMT Concept



© Miguel GERÉZ, AMT Concept



© Miguel GERÉZ, AMT Concept

## UN GUIDE PRATIQUE

Ce guide a été élaboré dans le cadre d'une subvention visant l'amélioration de la qualité de vie, de la mobilité et de l'espace public pour tous dans la Région de Bruxelles-Capitale, octroyée par Bruxelles Mobilité à l'association AMT Concept. Elle est le résultat de plusieurs années de travail au sein des noyaux commerciaux bruxellois à l'occasion d'un projet intitulé « Pour des quartiers commerçants accessibles à tous ».

Ce projet vise à faciliter l'accessibilité des commerces de la Région de Bruxelles-Capitale aux personnes présentant des besoins spécifiques. Il consiste à sensibiliser les acteurs de terrain, en particulier les commerçants ou les gestionnaires d'espaces commerciaux et à leur proposer une expertise en matière d'accessibilité de leur établissement, via des séances d'information, des mises en situation et l'élaboration de diagnostics. De nombreuses communes ont déjà participé à ce

COMMERCES		
<b>2016-2017</b>	IXELLES	Chaussée d'Ixelles, avenue de la Toison d'Or
	EVERE	Place de la Paix, rue H. Conscience, place Paduwa
	SAINT-JOSSE-TEN-NOODE	Place Madou, chaussée de Louvain
	WOLUWE-SAINT-PIERRE	Stockel, place Dumon
<b>2018</b>	WOLUWE-SAINT-LAMBERT	Avenue G. Henri
	ETTERBEEK	Chaussée de Wavre
	BRUXELLES	Piétonnier A. Max et place de la Monnaie
<b>2019</b>	JETTE	Place du Miroir
	BRUXELLES	Rue Neuve
	ETTERBEEK	Place Jourdan + folio
	IXELLES	Place Fernand Cocq
	UCCLE	Place Saint-Job
<b>2020</b>	WOLUWE-SAINT-LAMBERT	Avenue G. Henri, square Meudon (soirée)
	ANDERLECHT	Place Bizet
	AUDERGHEM	Place Pinoy
	BERCHEM-SAINTE-AGATHE	Chaussée de Gand et place Schweitzer
	IXELLES	Saint-Boniface
	SCHAERBEEK	Square Riga
<b>2021</b>	UCCLE	Chaussée d'Alseberg
	BRUXELLES	Quartier Saint Jacques

projet et pas moins de 20 quartiers commerçants ont déjà pu bénéficier de cette expertise.

## UN COMMERCE ACCUEILLANT = DES CLIENTS ET UN COMMERÇANT HEUREUX

Ce guide est également le fruit de l'expérience de l'asbl AMT Concept qui, depuis plus de 20 ans, milite et assure la promotion de l'accessibilité à Bruxelles et en Wallonie. Sans entrer dans des considérations trop techniques ou réglementaires, il s'adresse de façon simple et directe à tous les commerçants, qu'ils soient indépendants, gérants, employés ou gestionnaires immobiliers sur la base d'un principe simple : se mettre à la place des personnes avec des besoins spécifiques, afin d'imaginer les meilleures dispositions d'accueil possibles et pour le plus grand nombre. Il se présente sous la forme d'une check-list de dispositions à vérifier qui leur permet de comprendre rapidement où sont les problèmes et d'avoir des pistes pour y remédier.

### UNE APPROCHE PRAGMATIQUE

L'accessibilité vise à permettre à l'ensemble de la population, et plus particulièrement aux personnes avec des besoins spécifiques, d'effectuer, avec un maximum d'autonomie, de sécurité et de confort les actions suivantes : accéder et sortir d'un espace ou d'une infrastructure donnée, y circuler horizontalement et verticalement, se repérer, être repéré, utiliser de manière effective les fonctions ou équipements qu'ils abritent, ce qui implique également de pouvoir communiquer et se repérer dans l'espace. Dans un commerce accessible, cela se traduit par exemple, par la possibilité :

- d'avoir accès à un stationnement réservé, à proximité ;
- d'avoir une information claire dès l'approche (devanture, enseignes, horaires...) ;
- d'entrer et sortir du commerce ;
- de se déplacer à l'intérieur, dans les allées, dans la cabine d'essayage, aux différents étages ;
- de lire les menus, les étiquettes et les prix ;
- d'avoir accès aux produits sur les présentoirs ;
- d'utiliser les toilettes destinées à la clientèle ;
- de communiquer et régler ses achats de manière autonome, quels que soient les modes de paiement.

Une fois que ce diagnostic est posé, des solutions simples et abordables, à faible coût existent. Ainsi de premières actions peuvent facilement être mises en œuvre comme :

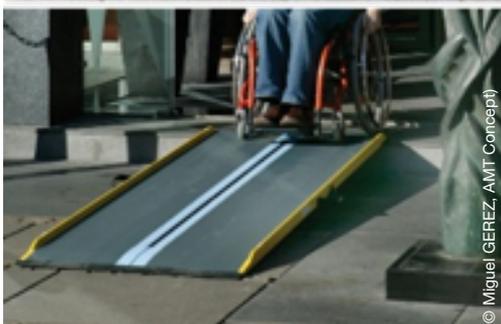
- des portes faciles à ouvrir ou automatiques, s'ouvrant vers l'intérieur ;

- des poignées de porte avec un bec-de-cane ;
- une rampe fixe ou amovible pour rattraper une marche à l'entrée ;
- des seuils de porte biseautés ;
- des menus, des étiquettes de prix avec des caractères lisibles et un bon format ;
- un éclairage adéquat ;
- un comptoir caisse accessible aux petites tailles ou aux fauteuils roulants ;
- un accueil personnalisé...

Car en effet, une architecture ou des aménagements adaptés ne suffisent pas à rendre un commerce accessible. La qualité de l'accueil, la sensibilisation et la formation des vendeur.se.s ainsi que la lisibilité et la compréhension des supports écrits sont tout aussi importants, y compris pour les personnes de langue étrangère. Le guide reprend également les bons réflexes à avoir en la matière.

### LA NÉCESSAIRE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LA VOIRIE ET L'ENTRÉE DU COMMERCE

Si tous les aspects sont importants, un des points fondamentaux de la démarche est de faciliter l'entrée dans le commerce. Le but est d'établir une continuité du cheminement entre l'espace public et l'espace commercial. En effet, les efforts entrepris par les pouvoirs publics en matière d'accessibilité au



© Miguel GERREZ, AMT Concept



niveau des trottoirs ne servent à rien si le commerce reste inaccessible. Et les obstacles sont encore nombreux : une marche à franchir, une largeur de porte mal calculée, une publicité ou une décoration mal placée peuvent être une source d'obstacle et, par voie de conséquence, de dépendance et de fatigue pour les clients moins valides ou leurs accompagnateurs.

## UNE PLUS-VALUE ÉVIDENTE

Pour un commerçant, rendre son établissement accessible est une opportunité pour maintenir sa clientèle et en conquérir une nouvelle. Un commerce accueillant et inclusif ouvre la porte à de nombreux consommateurs, quel que soit leur âge, leurs intérêts, leurs besoins et leurs aptitudes physiques ou mentales. Il est attrayant, agréable à fréquenter et gagne en popularité.

Au niveau de la collectivité, favoriser l'accessibilité des commerces et des quartiers commerciaux en général, c'est permettre aux personnes en situation de handicap de participer à la vie sociale et économique. C'est développer une qualité d'usage de la ville pour tous. C'est également anticiper sur les défis démographiques à venir de notre société vieillissante.

## UN COMMERCE ACCESSIBLE À TOUS = UN INVESTISSEMENT RENTABLE

Plus spécifiquement, dans le contexte actuel, permettre aux commerçants d'offrir un accueil de qualité à leur clientèle, c'est également œuvrer au dynamisme économique du commerce en particulier et des quartiers en général.

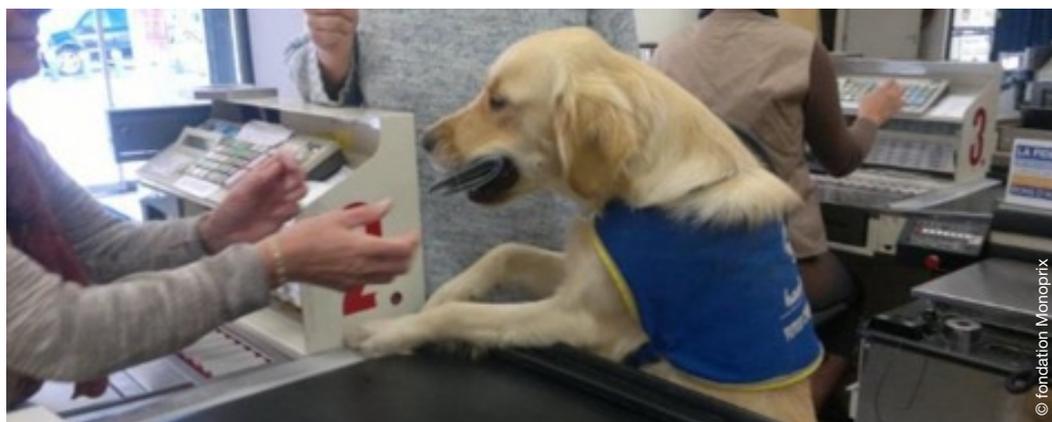
## DES OBJECTIFS CONVERGENTS

Il faut encore mentionner que ce projet s'inscrit dans les objectifs de la Déclaration de politique générale commune 2019-2024 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Celle-ci prévoit notamment de soutenir les personnes dépendantes ou en perte d'autonomie en veillant à l'accessibilité physique (par quartier) et en favorisant des structures de maintien à domicile.

Ce projet est en phase également avec la volonté gouvernementale de mettre la priorité sur les commerces de proximité et la revitalisation des quartiers via une économie intégrée dans le tissu urbain dont un soutien à l'artisanat, aux commerces de proximité et à l'économie sociale et collaborative.

Et il est convergent avec le souhait du Gouvernement de mener une politique de mobilité qui favorise les modes actifs. En soutenant les initiatives de sensibilisation et d'éducation permanente en concertation avec les associations actives en la matière et les partenaires locaux, le Gouvernement annonce clairement sa volonté de mettre la priorité sur la définition de réseaux piétons.

Pour terminer, ce projet répond à la vision du plan Good Move, qui entend notamment offrir des solutions de mobilité qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement (SOCIAL), concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants (PLEASANT) et assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes (SAFE).



> Plus d'infos :

<https://handy.brussels>

> Nina RAMOS, conseillère mobilité – Brulocalis

# WEBINAIRE « MOBILITÉ PARTAGÉE DANS LES PROJETS DE LOGEMENT »

L'espace public est peu abondant dans une grande ville comme Bruxelles. Alors qu'aujourd'hui, les projets de (re)développement doivent encore faire de la place à la voiture individuelle, de plus en plus de promoteurs, d'architectes, de planificateurs et de pouvoirs publics (locaux) cherchent des moyens d'investir dans la mobilité durable et partagée.

Autodelen.net est une association active en Flandre et à Bruxelles qui tente de promouvoir l'autopartage, la mobilité partagée et la réduction des voitures privées via la collecte d'expertise, l'influence de politique, les campagnes de sensibilisation grand public, les projets d'innovation et d'expérimentation en mobilité partagée.

durable, réduction de l'espace utilisé par la voiture dans l'espace public...). Nous avons ensuite parcouru rapidement quelques bonnes pratiques reprises dans le guide.

Pour finir, nous avons écouté l'exemple du projet d'installation d'une voiture partagée dans un immeuble de logements porté par Thomas et Piron Bâtiments et MPact asbl à Molenbeek.

## > Plus d'infos :

Lien vers le guide bruxellois :  
<https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2021/12/Guide-dinspiration-mobilite-partagee-integree-aux-projets-de-logements-a-Bruxelles.pdf>

Lien vers le webinaire :  
<https://www.youtube.com/watch?v=SD2RSBKCRd0>

Personne de contact : Suzanne Ryvers  
[suzanne@autodelen.net](mailto:suzanne@autodelen.net)

Définition de la mobilité partagée : utilisation structurelle d'un (ou plusieurs) véhicule(s) par différentes personnes à différents moments. Mobilité différente du co-voiturage qui est l'utilisation d'une voiture par plusieurs personnes au même moment.

Mais comment cela fonctionne-t-il exactement ? Quels avantages l'intégration de la mobilité partagée offre-t-elle dans les projets de logement ? Les promoteurs peuvent-ils obtenir un permis d'urbanisme à cet effet ? Que doivent prendre en compte les pouvoirs publics et que pensent les habitants ? Autodelen.net a traité ces questions et réponses à travers deux guides, un plus général pour tous les projets de logement et un spécifique à la Région flamande, publiés en 2019 et 2020.

A l'occasion de la sortie de son [guide bruxellois](#) d'inspiration pour la mise en place de la mobilité partagée dans les projets de logement, Autodelen.net nous invitait le 08 décembre à un [webinaire sur le sujet](#).

C'est Martin Lefrancq qui a introduit le webinaire en tant qu'expert smart mobility pour Bruxelles Mobilité. Il nous a parlé du plan Good Move et de ses thématiques reprises dans la proposition d'Autodelen pour la mobilité partagée. On retrouve entre autres l'objectif de réduction de la demande de déplacements à travers la densification des villes, le renforcement de la mobilité servicielle (selon la logique de la MaaS qui consiste à remettre l'utilisateur au centre des préoccupations et lui proposer plusieurs services de mobilité) et la favorisation du stationnement hors voirie.

Ensuite, Suzanne Ryvers de l'association autodelen.net nous a rappelé quelques définitions, notamment celle de la mobilité partagée (ci-contre), ainsi que les avantages de ce type de mobilité en ville (économies, responsabilité partagée, mobilité

1. Mobility as a service

> Alexandre CARLINO, coordinateur de la cellule « Sécurité routière », Direction Mobilité & Sécurité routière – Bruxelles Mobilité

# « DÉJOUÉZ LES PRONOSTICS » UNE CAMPAGNE DIFFÉRENTE CONTRE LA CONDUITE SOUS INFLUENCE

Durant l'été 2021, Bruxelles Mobilité a lancé la campagne « Déjouez les pronostics », une action qui a sensibilisé différemment le citoyen. Dans un contexte estival d'allègement du confinement et d'explosion de la consommation de gaz hilarant au volant, l'administration régionale a fait le pari d'une communication non stigmatisante, décalée et humoristique, avec une forte empreinte bruxelloise.

## POURQUOI UNE ACTION SUR CE THÈME ?

Augmentation du temps de réaction, baisse de la vigilance, surestimation de ses propres capacités tout en sous-estimant les risques encourus, ne sont que quelques-unes des conséquences lors d'une conduite sous influence de drogue(s) ou d'alcool. Ces éléments sont le plus souvent connus des usagers de la route. Ce qui l'est beaucoup moins en revanche, c'est à quel point le risque de survenance d'un accident grave -et sa gravité !-

augmente lorsque l'on décide de conduire dans cet état.

Cette augmentation du risque d'avoir un accident grave survient dès le premier verre : il est multiplié jusqu'à 3 lorsque l'on conduit après avoir ingéré 1 à 2 verres d'alcool. Après environ 2 à 4 verres selon les personnes, ce risque est multiplié jusqu'à 10, et même jusqu'à 30 pour une consommation de 4 à 6 verres d'alcool. Au-delà de 1,2g par litre de sang, soit environ 6 verres d'alcool selon les personnes, ce risque explose entre 20 et... 200 fois !

Niveau de risque	Risque relatif d'accident grave	Substance
Risqué légèrement accru	1-3x	Alcool dans le sang <0,5g/l
Risque moyennement accru	2-10x	Alcool dans le sang 0,5g/l < 0,8g/l
Risque fortement accru	5-30x	Alcool dans le sang 0,8g/l < 1,2g/l
Risque extrêmement accru	20-200x	Alcool dans le sang 1,2g/l <

> Niveau de risque relatif d'être gravement blessé ou tué dans un accident lorsque positif à des substances. (source : Meesmann et al., 2011)

## QUI CONDUIT SOUS INFLUENCE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ?

D'après l'« Enquête de Santé en Belgique 2018 » menée par l'Institut Sciensano<sup>1</sup>, en Région de Bruxelles-Capitale en 2018, 8% des 15 ans et plus interrogés déclaraient avoir une consommation d'alcool problématique. 7,3% admettaient s'« hyper-alcooliser<sup>2</sup> » au moins une fois par semaine, et 4% déclaraient même pratiquer le « binge drinking<sup>3</sup> » de manière hebdomadaire.

Selon la même étude, le profil de consommation varie avec l'âge : les jeunes (15-24 ans) qui boivent de l'alcool ont tendance à concentrer son ingestion sur un à deux jours sur la semaine, probablement

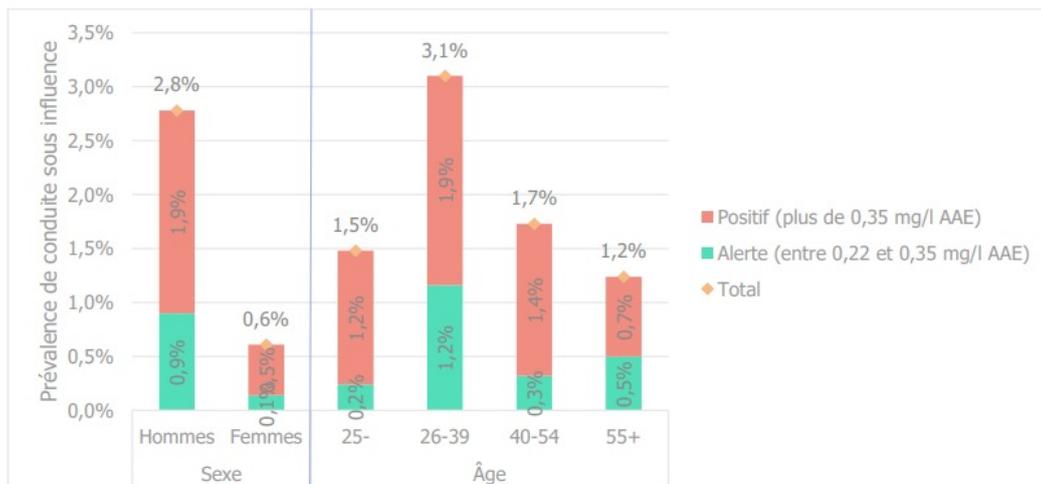
à l'occasion de sorties. Ils boivent à ces occasions des quantités équivalentes à ce que consomment leurs aînés répartis sur toute la semaine ou presque, les aînés ayant une consommation par jour ou par occasion plus modérée.

Enfin, en matière de consommation d'alcool, les hommes sont plus enclins que les femmes à présenter un profil à risque, que ce soit au niveau de la consommation quotidienne (13,5% H > 6% F), de l'« hyper-alcoolisation » hebdomadaire (11,5% H > 4% F), du « binge drinking » hebdomadaire (6% H > 3% F) et de la consommation problématique de l'alcool (9,5% H > 5% F).

1. [https://his.wiv-isp.be/fr/SitePages/Rapports\\_complets\\_2018.aspx](https://his.wiv-isp.be/fr/SitePages/Rapports_complets_2018.aspx)

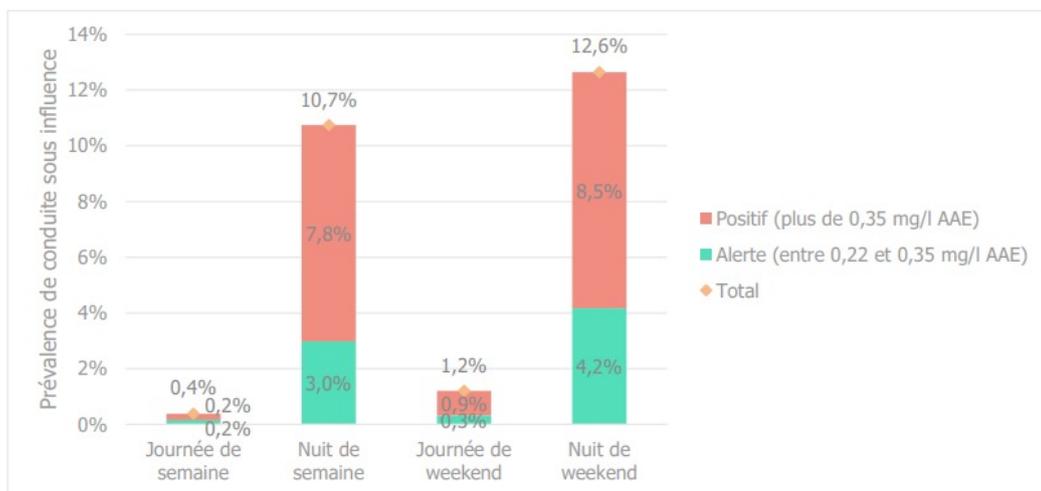
2. Soit au moins 6 verres d'alcool pour les hommes et 4 verres d'alcool pour les femmes.

3. Consommation importante d'alcool avec une recherche intentionnelle et organisée d'ivresse qui se déroule souvent en groupe. Alcoolisation massive dans un temps très court.



> Prévalence de conduite<sup>4</sup> sous influence d'alcool en fonction de l'âge et du sexe de l'automobiliste (2018) (source : Institut VIAS)

Nous pouvons donc en conclure que la (sur)consommation d'alcool est un comportement majoritairement « jeune » et masculin. Cela se traduit logiquement dans les constatations de conduite sous l'influence de l'alcool.



> Prévalence de conduite<sup>4</sup> sous influence d'alcool en fonction du moment de la semaine (2018) (source : Institut VIAS)

Les surconsommations d'alcool avouées lors des sorties (« hyper-alcoolisation » et « binge drinking ») ont également tendance à se traduire sur les constatations d'infractions. Les principaux moments où elles se produisent sont les nuits de week-end, suivies des nuits de semaine.

De plus, la conduite sous influence d'alcool semble ne pas être l'apanage des seuls automobilistes, mais concerner plus largement, bien qu'à des niveaux divers, l'ensemble des moyens de déplacement.

En 2020, c'est 2.952 conduites en état d'ivresse qui ont été constatées, tous modes confondus, en Région de Bruxelles-Capitale<sup>5</sup>.

La conduite sous l'influence de stupéfiant(s) est également un élément qui accroît fortement le risque d'avoir un accident grave. Le cannabis, la drogue la plus consommée en Belgique<sup>6</sup>, augmente ce risque jusqu'à 3 fois ; la conduite après avoir mélangé plusieurs drogues, jusqu'à 10 fois. La situation la plus dangereuse étant clairement le mélange d'alcool et de drogue(s) qui multiplie ce risque jusqu'à 200<sup>7</sup>, comme c'est le cas, par exemple, lors d'une consommation combinée d'alcool et de « gaz hilarant »<sup>8</sup>.

4. La prévalence de conduite sous influence représente le pourcentage d'automobilistes en infraction parmi les automobilistes arrêtés de façon aléatoire par les services de police.
5. voy. chiffres 2020 de la police <http://www.verkeersstatistiek.federalepolitie.be/statistiques/circulation/interactif/>
6. voy. Observatoire Bruxellois pour la Prévention et la Sécurité (OBPS) 2018, Les chiffres épidémiologiques et infractionnels en matière d'assuétudes en Région de Bruxelles-Capitale, consultable : [https://bps-bpv.brussels/sites/default/files/2020-03/OBPS\\_cahier%20assue%CC%81tudes\\_0.pdf](https://bps-bpv.brussels/sites/default/files/2020-03/OBPS_cahier%20assue%CC%81tudes_0.pdf)
7. ibidem
8. voy. <https://www.vias.be/fr/newsroom/gaz-hilarant-un-probleme-de-sante-mais-aussi-de-securite-routiere/>

Nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence de l'alcool dans les accidents de roulage avec dégâts corporels en Région bruxelloise, par type de conducteurs, 2017					
Conducteurs impliqués	Conducteurs testés	Conducteurs sous influence	% conducteurs testés	% conducteurs sous influence	
Piétons	1.224	237	16	19%	6,8%
Cyclistes	787	360	16	46%	4,4%
Cyclomotoristes	208	112	10	54%	8,9%
Motocyclistes	557	356	12	64%	3,4%
Voitures	4.419	2.837	219	64%	7,7%
Camionnettes	257	163	8	63%	4,9%
Poids-lourds	92	67	2	73%	3,0%
Autobus/autocars	138	103	0	75%	0,0%
Autre	129	84	1	65%	1,2%
Inconnu	27	0	0	0%	/
<b>Total</b>	<b>7.838</b>	<b>4.319</b>	<b>284</b>	<b>55%</b>	<b>6,6%</b>

> Nuytens, 2018 (d'après SPF Economie et DG stratégique)

Niveau de risque	Risque relatif d'accident grave	Substance
Risque légèrement accru	1-3x	Cannabis
Risque moyennement accru	2-10x	Cocaïne Opioïdes
Risque fortement accru	5-30x	Amphétamines Mélange de drogues
Risque extrêmement accru	20-200x	Mélange alcool et drogue(s)

> Niveau de risque relatif d'être gravement blessé ou tué dans un accident lorsque positif à des substances.

(source : Meesmann et al., 2011)

Fait interpellant, en 2018, 20% des jeunes Bruxellois âgés entre 18 et 34 ans admettaient prendre le volant sous l'emprise de drogues au moins une fois par mois<sup>9</sup>. En ce qui concerne plus spécifiquement l'usage de protoxyde d'azote ou « gaz hilarant », en 2020, 14% des conducteurs bruxellois de moins de 35 ans affirmaient en inhaler avant de prendre la voiture au moins une fois par mois. Ce chiffre grimpe même à 31% lorsqu'on ne considérait que les hommes.

En 2020, 815 infractions de conduite sous l'emprise de stupéfiants ont d'ailleurs été constatées en Région de Bruxelles-Capitale<sup>10</sup>.

## QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE LA CONDUITE SOUS INFLUENCE ?

Dans notre Région, les 18-35 ans représentent en moyenne 37% des blessés graves et tués sur la route. Rappelons qu'un « blessé grave » est une personne qui a nécessité au moins 30 jours d'hospitalisation suite à un accident, et gardera, dans la plupart des cas, des séquelles à vie.

De manière plus spécifique, la consommation de drogue ou d'alcool est impliquée dans 10% des accidents de la route avec dégâts corporels, tandis qu'elle joue un rôle dans 13% des accidents graves, avec blessés graves ou tués.

Enfin, en Région de Bruxelles-Capitale, environ 26 personnes sont tuées ou gravement blessées par an dans des accidents impliquant de l'alcool ou de la drogue.

Ces éléments soulignent, s'il le fallait, l'importance d'agir et de sensibiliser sur les dangers de la conduite sous influence.

## LA CAMPAGNE « DÉJOUÉZ LES PRONOSTICS »

Devant cette nécessité de sensibiliser aux risques de la conduite sous influence, Bruxelles Mobilité a lancé une campagne durant l'été 2021. Le moment convenait parfaitement, car il réunissait plusieurs facteurs de risques : un assouplissement des mesures sanitaires et la réouverture des terrasses, conjugués à la fin des examens et au début de l'Eurofoot. Autant d'occasions pour les plus jeunes, notre public cible, de pouvoir (enfin) lâcher un peu la pression... mais aussi de se mettre en danger.

Nous avons décidé de surfer sur l'engouement autour du championnat européen de football, et de prendre les spectateurs à contre-pied ; plutôt que de leur rappeler d'être prudents, nous leur avons présenté un personnage cynique, qui a fait sa fortune en pariant sur les accidents de la route, et donc indirectement, sur les blessures ou la mort des usagers.

9. Institut VIAS 2019, <https://www.vias.be/fr/newsroom/chaque-mois-1-jeune-conducteur-wallon-sur-6-roule-au-moins-une-fois-sous-influence-de-drogues/>

10. voy. chiffres 2020 de la police [http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistieken\\_circulation/interactief/](http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistieken_circulation/interactief/)



Ce dernier est d'ailleurs triste lorsqu'il perd un pari - comprenez lorsqu'un accident est évité car l'usager a décidé de prendre un taxi ou de dormir sur place... « c'est de l'argent qui s'envole ça ! », dit-il.

Ainsi, le call-to-action de la campagne est de lui donner tort, de ne pas le laisser gagner, et de « déjouer les pronostics ». Au-delà des différents éléments de mise en scène du personnage, nous avons opté pour un message très court et non équivoque : « Ne reprenez pas la route si vous avez consommé ».

Pour interpréter ce personnage détestable mais tellement caricatural, notre choix s'est porté sur l'acteur Guy Stumont, connu du grand public et des jeunes pour son rôle de Baudouin dans le film Dikkenek. Clin d'œil assumé à son personnage du film de 2006, Guy y est sans doute pour beaucoup dans le succès de la campagne.

Pour lui donner la visibilité suffisante, Bruxelles Mobilité a ciblé les 18-35 ans, tous modes. Elle a produit cinq vidéos de 15 secondes et une vidéo d'une minute et trente secondes, mettant toutes en scène Guy et son personnage infecte et sans gêne. Les plus courtes ont été diffusées uniquement sur YouTube, avant le lancement des vidéos de l'utilisateur. Le spot d'une minute, quant à lui, a été diffusé sur les réseaux sociaux, mais aussi sur la chaîne tv Tipik (ex-rtbf2), avant ou après les matchs de l'Eurofoot, ou encore durant leur mi-temps. Grâce au système de « tv adressable » qui a permis le ciblage, seuls les Bruxellois entre 18 et 35 ans ont vu cette vidéo à la télévision.

3.000 affiches ont aussi été produites et affichées dans des quartiers reconnus comme « festifs » de la Région (Cimetière d'Ixelles, Place Flagey, De Brouckère, etc.) afin de toucher le citoyen sur son lieu de sortie.

Celles-ci illustraient des messages sur l'effet multiplicateur du risque d'avoir un accident grave, tel que décrit plus tôt.

### LES RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE

La campagne s'est étendue du 16 juin au 6 juillet 2021. Les affiches sont restées visibles en rue durant toute cette période et les divers spots ont été diffusés sur les réseaux sociaux les plus utilisés par le public cible :

- YouTube, en publicité avant vidéo : 700.000 vues ;
- Publicités Facebook et Instagram : 2.000.000 d'impressions ;
- Publicité Snapchat : 1.000.000 d'impressions ;
- Bannering contextuel (sites web) : 375.000 impressions.

De plus, la version longue de la vidéo (francophone) est devenue virale, comme en témoignent ces quelques chiffres de consultation à la fin de l'été,





BRUXELLES MOBILITÉ  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Déjouez les pronostics.  
Ne prenez pas la route sous influence.



BRUXELLES MOBILITÉ  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Déjouez les pronostics.  
Ne prenez pas la route sous influence.

depuis des sources non sponsorisées par Bruxelles Mobilité :

- Bruxelles Mobilité <https://www.youtube.com/watch?v=Q4RmJZS18f0> : plus de 82.000 vues / 737 likes pour 9 dislikes / 48 commentaires, tous positifs ;
- L'Obs <https://www.youtube.com/watch?v=pq8xZNC1Awk> : plus de 19.000 vues / 176 likes pour 3 dislikes / 12 commentaires, tous positifs ;
- Creapills <https://www.youtube.com/watch?v=Z7GkEI-ZUH8> : plus de 50.000 vues / 2.900 likes pour 33 dislikes / 86 commentaires, en très grande majorité positifs ;
- LeHuffingtonPost [https://www.youtube.com/watch?v=MTAn\\_b75-4U](https://www.youtube.com/watch?v=MTAn_b75-4U) : plus de 538.000 vues / +18.000 likes pour 232 dislikes / 999 commentaires, en très grande majorité positifs ;

À noter qu'il est très difficile de faire l'inventaire complet de toutes les chaînes youtube qui ont relayé la vidéo, ni même des autres sites de diffusion (dailymotion, vimeo, etc.) et du succès de l'ensemble des posts faits sur des applications telles que LinkedIn, etc. De nombreux journaux en ligne ont également relayé la campagne (LeNouvelObs, BX1, Sudinfo, LaCapitale, 7sur7, RTBF, etc.) mais l'audience que ces articles ont recueillie n'est malheureusement pas mesurable.

Concernant le spot télé, il a été diffusé durant 20 jours du 21/06 au 11/07 sur Tipik et sur le système Auvio de la RTBF, pour un total de 370.327 impressions.

## CONCLUSION

Nous pouvons donc considérer que cette campagne est un succès. Elle est rapidement devenue virale et a mobilisé autour d'elle des articles de presse et des centaines de milliers de vues non générées par du budget média, via des chaînes youtubes indépendantes, et aussi un fort taux d'engagement (likes, commentaires, partages).

Toutefois, cet engouement, bien qu'il participe à la visibilité des actions de l'administration et à sa notoriété, n'indique rien sur l'efficacité de la campagne en termes d'impact. Le message a-t-il toujours bien été perçu et appliqué ? *In fine*, le citoyen ciblé a-t-il changé son comportement et diminué sa prise de risque ?

Cette analyse qualitative de l'action ne peut pas être mesurée pour l'heure. Néanmoins, Bruxelles Mobilité est en passe de lancer un marché public qui aura pour objet l'évaluation des campagnes et des supports de communication. Et ce, en prévoyant trois outils :

- Les pré-tests (évaluations avant diffusion de tout ou partie d'une communication) ;
- Les post-tests (évaluation à posteriori de tout ou partie d'une communication) ;
- Les consultations de panels représentatifs de citoyens (sondages d'opinions).

Ainsi l'administration pourra faire tester ses messages afin de les améliorer avant diffusion, évaluer les campagnes terminées pour en tirer des axes d'amélioration, et enfin, sonder les publics cibles pour connaître notamment leur degré d'adhésion aux messages et leurs éventuels changements de comportement.

# LE CARNET D'ADRESSES :

## LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
SAILLEZ Laurence	rue de Veeweyde, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	lsaillez@anderlecht.irisnet.be
STEVENART Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
MOREAU Philippe	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE VADDER Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
MAERTENS Claude	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
MATTHIJS Julien	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	jmatthijs@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
TULET Simon	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	stulet@sjtn.brussels
JOURNIEUX Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	pjournalieux@stgilles.irisnet.be
GREGOIRE Amélie	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
GABRIEL France	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
BRACKELAIRE Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
DENYS Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
EL AHMADI El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

## FAITES CIRCULER !

### C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le **Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière** par mail ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Il suffit de vous rendre sur le **website de Brulocalis** via ce lien <http://www.brulocalis.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> et de remplir le formulaire en ligne.

Vous ferez désormais partie de notre mailing list et recevrez le **Moniteur** dès sa publication.

