

Good Service

C.11 Renforcer les services de mobilité

L'ambition est de créer un réseau de points de mobilité à l'échelle des quartiers, regroupant différents services (véhicules partagés, station de gonflage, station de recharge, livraisons de colis) et permettant une mutualisation maximale de l'offre proposée. Renforcer la complémentarité avec le transport public pour crédibiliser la diminution de la possession automobile. Intégrer ces points d'accès à la mobilité dans les centralités de quartier, en s'appuyant sur d'autres fonctions urbaines existantes : commerces, équipements culturels, écoles. Développer des actions de crédibilisation du « partage de véhicules » auprès des publics cibles.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



 Analyser l'ensemble des offres de services de mobilité partagée existantes, identifier les synergies potentielles, y compris avec la LEZ, et établir de nouveaux objectifs du déploiement de l'autopartage

 Rendre visibles et crédibles ces services partagés, notamment au travers d'actions ciblées participatives favorisant l'usage (en coopération avec les opérateurs de mobilité partagée)

 Identifier les besoins (modes, nombre, programme de déploiement, modalités de stationnement, etc.)

 Renforcer l'offre de services partagés, en privilégiant les localisations hors voirie et en établissant un cadre de déploiement de cette offre (voir action C.1)

 Renforcer le cadre législatif du cyclopartage en flotte libre, notamment en ce qui concerne le stationnement et le contrôle, en concertation avec les différentes parties prenantes

 Évaluer la pertinence de regrouper les services sous un label unique, de type « Mobility Hubs »

 Le cas échéant, examiner la pertinence de traduire le concept des points de mobilité dans les outils réglementaires (RRU ou PRAS)

Analyse de l'avancement et des freins

Bruxelles Mobilité a défini une vision stratégique¹ pour le développement de hubs de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, impliquant une réflexion sur les synergies potentielles entre les offres de services de mobilité partagée existantes, l'inventorisation des services disponibles et de la configuration de l'environnement des lieux considérés pour les Mobility Hubs.

Un des objectifs de ces infrastructures est de rendre les offres de services de mobilité partagée plus visibles et plus faciles d'usage et d'accès. Dans le cadre du projet MaaS du plan de relance de l'Union européenne (Resilience and Recovery Facility), plusieurs initiatives de sensibilisation pour la mobilité servicielle ont été lancées. De nombreuses activations ont eu lieu sur le terrain comme des tests par des familles (action Mobility Changers avec des résultats de report modal très convaincants – voir illustration ci-dessous).

En 2023, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont lancé l'appel à projets Inclusive Carsharing d'une enveloppe de 400.000 € pour le développement de plusieurs projets en lien avec une offre plus inclusive

de voitures partagées portant notamment sur des tests de l'autopartage pour les familles avec enfants, des voitures électriques partagées pour des habitants d'un logement social, l'autopartage dans les quartiers, la fracture numérique et technologique ou encore la mise à disposition de sièges enfant pour les familles avec enfants et familles monoparentales. Fin 2023, un Green Deal Inclusive Carsharing a également été lancé par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité. Il s'adresse aux entreprises, organisations, gouvernement bruxellois et aux initiatives citoyennes qui s'engagent en faveur d'actions d'autopartage inclusives. Le 6 février 2024, à l'occasion de l'évènement Shared Mobility Rocks organisé à Bruxelles, le Green Deal Inclusive Carsharing a été signé par plus de 30 partenaires².

En ce qui concerne l'identification des besoins et le volet stationnement, il est prévu d'intégrer, dans le futur PRPS, les thématiques de dropzones et de bornes électriques, absentes dans l'actuel PRPS étant donné leur récente émergence. Par ailleurs, en 2023, Bruxelles Mobilité a commandité une enquête auprès d'utilisateurs de la micromobilité partagée en Région bruxelloise³.

L'arrêté autopartage de septembre 2023 a apporté plusieurs modifications :

- Fin de l'obligation d'un tarif proportionnel à la distance parcourue et à la durée d'utilisation
- Augmentation de la durée maximale d'utilisation de 3 jours à 14 jours.

Les indicateurs ci-dessous montrent un renforcement important des services partagés. Pour l'instant les services partagés sont très largement disponibles en voirie, mais certains services commencent à voir le jour en hors voirie comme pour les e-cargo bike de Cambio ou un test pilote dans un logement social.

L'arrêté cyclopartage de juillet 2023 devrait permettre de réduire l'offre de micromobilité partagée pour mieux l'encadrer et éviter les externalités négatives dans l'espace public. L'appel à candidature pour l'octroi de 2 licences trottinettes, 3 licences vélos, 2 licences scooters, 2 licences vélos cargo et des licences pour des projets pilotes a été lancé en septembre 2023. Un récent recours vient toutefois compliquer la mise en œuvre de l'action.

La Région a défini une vision stratégique pour le développement d'infrastructures intermodales en Région de Bruxelles-Capitale, incluant la création d'outils d'analyse du territoire sous l'angle de l'intermodalité. Le lancement de la phase pilote pour l'installation de 20 Mobility Hubs est prévu pour 2024.

Cette réflexion sur l'intégration du concept dans les outils réglementaires devrait pouvoir être entamée à l'issue de la phase pilote des 20 Mobility Hubs en 2024.

Chiffres clés

- Nombre de Mobility Hubs opérationnels : /
- Nombre de dropzones (février 2024) sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale : 1769 (633 régionales + 1136 communales)
- Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques (février 2024) : 1.250 (dont 30 pour l'autopartage en boucle)
- Étude des besoins : 1 étude (rapport d'enquête) des usagers de micromobilité partagée
- Actions de crédibilisation : actions d'activation sur le terrain, 2 campagnes Mobility Changers
- + de 3.000 voitures partagées et 50.000 usagers de l'autopartage
- Prime Bruxell'air : plus de 2.000 primes octroyées en 2022

¹ <https://data.mobility.brussels/home/fr/publications/rapports-et-enquetes/>

² <https://www.autodelen.net/fr/green-deal-inclusive-carsharing/>

³ <https://data.mobility.brussels/home/fr/publications/rapports-et-enquetes/>

Réalisations illustrées

À BRUXELLES PLUS DE 30 SERVICES DE MOBILITÉ !



En bref

L'impact de Mobility Changers en quelques chiffres

- 
37
 Soit le nombre de familles qui ont participé à l'action Mobility Changers
- 
17
 Soit le nombre de familles (45,9%!) qui vont ou songent à vendre une voiture grâce à Mobility Changers
- 
32
 Soit le nombre de familles (86,5%) qui vont ou songent acheter un vélo électrique à la suite à Mobility Changers
- 
100%
 Soit le nombre de familles qui vont diminuer l'utilisation de la voiture grâce au programme
- 
4,9/5
 Soit l'évaluation donnée à l'accompagnement de l'équipe Mobility Changers


 Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.

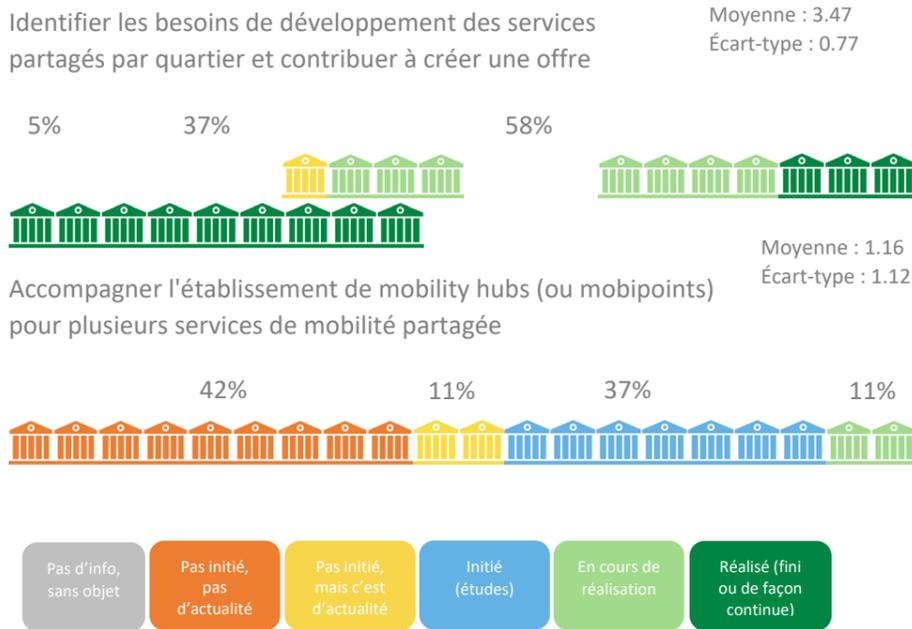


GOOD SERVICE

C.11 Renforcer les services de mobilité partagée

L'ambition est de créer un réseau de points de mobilité à l'échelle des quartiers, regroupant différents services (véhicules partagés, station de gonflage, station de recharge, livraisons de colis) et permettant une mutualisation maximale de l'offre proposée. Renforcer la complémentarité avec le transport public pour crédibiliser la diminution de la possession automobile. Intégrer ces points d'accès à la mobilité dans les centralités de quartier, en s'appuyant sur d'autres fonctions urbaines existantes : commerces, équipements culturels, écoles. Développer des actions de crédibilisation du « partage de véhicules » auprès des publics cibles.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Le *carsharing* est en pleine croissance et la plupart des communes sont en contact avec des opérateurs comme Cambio, Poppy ou encore Get Around pour augmenter l'offre. La majorité des communes veulent étendre leurs stations Cambio. Toutefois, certaines communes veulent d'abord établir un cadre légal bien défini avant d'autoriser certains opérateurs de *free-floating* et cela peut prendre du temps.

Peu de communes ont actuellement mis en place des *Mobility Hubs*. D'autres communes sont en discussion ou ont participé à l'étude *Mobility Hubs* avec Bruxelles Mobilité. Cette étude a pour objectif de mettre en place 20 *Mobility Hubs* d'ici 2024. Ces 20 *Hubs* seront des projets pilotes permettant de tester leurs impacts sur l'usage des transports publics et des services de mobilité partagée. Ils permettront également de se rendre compte de la pertinence de la typologie et des exigences de prestation liées à chaque type de *Mobility Hubs* ainsi qu'à la logique du réseau et la fonction de porte d'entrée/ sortie de ville, etc.

Actuellement, les principaux obstacles perçus à la mise en œuvre de cette mesure sont les suivants :

- Un manque de temps pour mettre en place ces *Mobility Hubs*.
- Un manque d'espaces dans certaines communes
- Des contraintes budgétaires et un manque de moyens humains
- Une participation citoyenne insuffisante. Les citoyens ne sont pas encore pleinement informés de cette initiative et n'en voient pas encore l'intérêt.

Chiffres clés

- Nombre de dropzones sur voiries communales : 1136 sur voiries communales (début 2024)
- Répartition de l'offre d'autopartage par communes : Plus d'informations ici : [Autopartage | parking.brussels](https://www.autopartage.be/parking/brussels)

Bonnes pratiques

- À Jette et à Etterbeek, 2 vélos cargo Cambio ont été mis à disposition des citoyens. Cambio ambitionne de développer ce service comme complément à la voiture partagée pour les petits trajets. Des développements de l'offre sont en cours sur d'autres communes.



- À Anderlecht, un Mobility Hub a été créé à Cureghem comme mentionné dans les bonnes pratiques de l'action Good Move C.2.