

Good Choice

D.7 Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)

L'ambition est de cibler des déplacements quotidiens ou des déplacements de masse vers un lieu spécifique, pour lesquels des mesures, expérimentations ou services structurels (ponctuels ou pérennes) peuvent être mis en place.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



-  Former et responsabiliser des coordinateurs de mobilité (mobility managers et référents éducation mobilité et sécurité routière) au sein des pôles générateurs de déplacements
-  Animer des réseaux de collaboration et valoriser les bonnes pratiques entre les coordinateurs de mobilité (salons, campagnes, rencontres, awards)
-  Développer des aides matérielles et financières pour l'accompagnement des générateurs de déplacements dans la mise en place de leurs plans d'action dans le cadre des plans de déplacements scolaires et d'entreprise (exemples en entreprise : The Bike Project, Maestromobile, pendelfonds à développer, services mobilité, y compris car sharing à développer ; exemples dans les écoles : parkings vélos, rangs scolaires...)
-  Impliquer les pôles générateurs dans les réflexions relatives à l'apaisement des quartiers et aux plans de circulation (voir action A.2)
-  Faire preuve d'exemplarité des autorités publiques en matière de gestion de la mobilité et encourager les communes dans ce sens
-  Complémentaire aux outils de plans de déplacement d'entreprise et plans de déplacements scolaires, favoriser les plans de déplacements pour les activités et étudier l'opportunité de les rendre obligatoires (CoBrACE)
-  Envisager des actions sur une zone géographique regroupant plusieurs générateurs de déplacements pour créer des synergies et tester des initiatives de désynchronisation des horaires avec de grands pôles générateurs de déplacements
-  Collaborer avec les fédérations professionnelles pour accompagner et encourager les actions de sensibilisation encourageant les employés à se rendre au travail autrement qu'en voiture
-  Imposer certains aménagements favorisant la mobilité durable via les permis d'environnement et proposer un accompagnement pour l'opérationnalisation des mesures (notamment les parkings vélos, y compris vélos-cargos)

Analyse de l'avancement et des freins

Les trois premières actions sont liées et se déclinent légèrement différemment selon que le public cible soit les écoles ou les entreprises.

Pour ces dernières, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité organisent via un marché conjoint une formation de « Mobility Managers » pour former et outiller les coordinateurs de mobilité dans les entreprises. Ce réseau a été redynamisé avec des webinaires, des visites d'entreprises et une activité networking par an.

De plus, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité coorganisent une fois par an le « Mobility Salon » afin de partager les bonnes pratiques, de favoriser les rencontres des fournisseurs de produits & services de mobilité ainsi que l'échange entre coordinateurs de mobilité. Une newsletter est également envoyée 4 à 8 fois par an aux réseaux.

Un [facilitateur Mobility & Fleet](#) (pour la gestion de la mobilité et des flottes de véhicules) est à disposition des entreprises et des administrations publiques. Les entreprises peuvent par ailleurs faire appel au [Facilitateur infrastructures de recharge](#) de Bruxelles Environnement. Par ailleurs, le [Bike project](#) géré par Bruxelles Environnement est ouvert depuis 2023 aux PME.

Pour le public scolaire, des accompagnements et des sessions de formation sont organisés pour le corps enseignant et les directions qui s'engagent dans un Plan de Déplacements Scolaires (PDS). Chaque année Bruxelles Mobilité organise le Salon de la Mobilité scolaire pour les référents et référentes à l'Éducation à la Mobilité et à la Sécurité routière (EMSR) et les porteurs de projets des PDS. Dans la période 2021-2023, des facilitatrices de mobilité scolaire ont soutenu l'équipe de Bruxelles Mobilité pour passer de 248 écoles actives en Plans de Déplacements Scolaires à 278. Depuis début 2024, l'équipe a été renforcée pour mener au mieux le travail. Les nouvelles écoles qui entament un PDS sont également guidées par des coachs en mobilité de COREN et de GoodPlanet.

Des aides sont également disponibles à plusieurs niveaux. Tout d'abord des subventions sont disponibles pour les communes pour la création de rangs scolaires ou de rues scolaires. Des [aides](#) matérielles, animations, formations et services, qui permettent de travailler de manière structurée sur la thématique de la mobilité scolaire, sont disponibles pour les écoles en PDS. Des programmes d'apprentissage à la marche et au vélo, spécifique pour le contexte bruxellois, sont en cours de développement. Les premiers manuels, pour écoles maternelles et premier degré de primaire ont été diffusés à toutes les écoles intéressées (PDS et non-PDS), et ont été très bien reçus. Enfin, des guides comme par exemple pour les [rues scolaires](#) sont mises en ligne sur le site de Bruxelles. Des aides financières sont aussi disponibles pour toutes les écoles dans le cadre de la semaine de la mobilité, pour leur permettre de mettre l'accent sur cette thématique en début de l'année scolaire.

Les quartiers apaisés ont des impacts positifs pour l'amélioration de la sécurité aux abords de certaines écoles, grâce à des aménagements réduisant les traversées, limitant le trafic et les vitesses, mais aussi du fait de la manière dont se déplacent les élèves. En effet, dans l'enseignement ordinaire, 64,46% des élèves du niveau fondamental et 86,67% du niveau secondaire se déplacent autrement qu'en voiture pour rejoindre l'école (2022bilan 2023). Un exemple qui illustre ce cas est celui du carrefour Vandebussche/Stobbaerts, à Schaerbeek. L'implication des écoles et des entreprises dans les changements occasionnés par les mailles dépend de la communication et des échanges entre ces derniers et la commune. Toutes les communes n'impliquent pas d'office des écoles et entreprises dans la zone.

Les autorités publiques agissent généralement pour leur mobilité dans le cadre de leur Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE). Bruxelles Environnement soutient les communes via le Facilitateur Mobility & Fleet et par l'appel à projet Plan Climat. Bruxelles Mobilité inclut un subside pour l'achat de vélo dans le catalogue des subsides à destination des communes. Un marché d'accompagnement pour les Plans de Livraisons d'Entreprises (PLE) vient d'être lancé en 2024. Dix organisations seront accompagnées chaque année dans le développement d'un plan de livraisons. En 2024, les communes seront prioritaires.

En Région de Bruxelles-Capitale, les [Plans de Déplacements d'Entreprise](#) sont obligatoires si l'entreprise occupe plus de 100 membres du personnel sur un même site dans la Région. Chaque école maternelle, primaire et secondaire, tous réseaux et tous types d'enseignement confondus, est obligée de transmettre tous les trois ans un formulaire '[prédiagnostic de mobilité scolaire](#)'. Les écoles qui le souhaitent, elles s'engagent dans un PDS. Suite au bilan des actions de mobilité auprès des écoles, la vision a été redéfinie au vu des objectifs du plan GoodMove « le public scolaire se déplace activement et en toute sécurité ». Les ressources humaines ont également été renforcées. Toutefois, par manque de ressources humaines, Bruxelles Mobilité ne travaille pas à l'heure actuelle sur les Plans de Déplacements liés aux événements. Elle effectue par contre le suivi des subsides octroyés à certains organisateurs

(festivals et autres en RBC) pour financer des alternatives à la voiture (navettes de bus, plan de communication etc.).

Pour l'instant les actions et campagnes sont adressées directement aux Mobility Managers, qui sont par définition les personnes de contact pour les questions de mobilité, au sein des entreprises soumises à PDE. Elles ne sont donc pas adressées aux fédérations d'entreprise. Toutefois dans le cadre de l'action D.9, il y a une collaboration avec la fédération de la construction

L'arrêté technique "parking", adopté 2021, impose des standards pour les parkings vélos dans le cadre des permis d'environnement. Pour des générateurs de trafic important comme certains lieux d'événements ou des centres commerciaux des observatoires ont été mis en place dans le cadre de permis d'environnement. Un vademecum sur le stationnement vélo est disponible pour faciliter l'aménagement des parkings.

Chiffres clés

- Nombre d'écoles actives dans la démarche PDS sur base volontaire : 276 (bilan 2023)
- Nombre d'implantations d'écoles ayant démarré un PDS par rapport au nombre total d'implantations d'école dans la RBC : $486 / 868 = 56\%$ (bilan 2023)
- Nombre d'élèves des écoles en PDS qui se déplacent autrement qu'en voiture au moins 1 jour sur 2 : 70% pour les écoles ordinaires actives en PDS (bilan 2023)
- Nombre de rues scolaires : 43 écoles sont équipées d'une rue scolaire (Les Chercheurs d'Air, 2023)
- Parts modales PDS : Dans l'enseignement ordinaire, 64,46% des élèves du niveau fondamental et 86,67% du niveau secondaire se déplacent autrement qu'en voiture pour rejoindre l'école (bilan 2023) :
 - 43,0% d'élèves d'écoles fondamentales ordinaires (maternelles et primaires) se déplacent activement vers l'école (bilan 2023).
 - 22,4% d'élèves d'écoles secondaires ordinaires se déplacent activement vers l'école (bilan 2023).
- 45% des écoles qui ont un PDS actif ont répondu avoir un parking vélo pour les élèves sur le domaine de l'école (bilan 2023) - cependant, 36% des écoles actives en PDS n'ont pas répondu à la question
- Parts modales PDE : 63,3% des travailleurs en PDE utilisent un autre mode de transport que la voiture.
 -

Réalizations illustrées



Kick off de 21 écoles bruxelloises dans une démarche de développement d'un PDS à Bruxelles Mobilité avec COREN et GoodPlanet (octobre 2023)

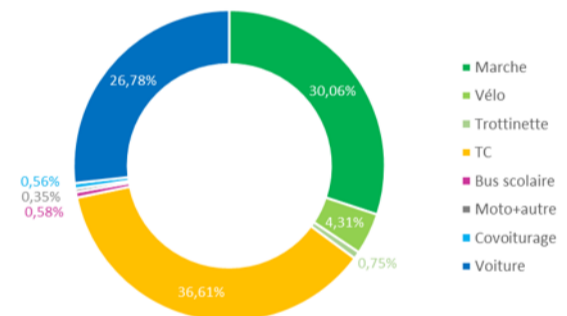


Brevet du Piéton avec GoodPlanet

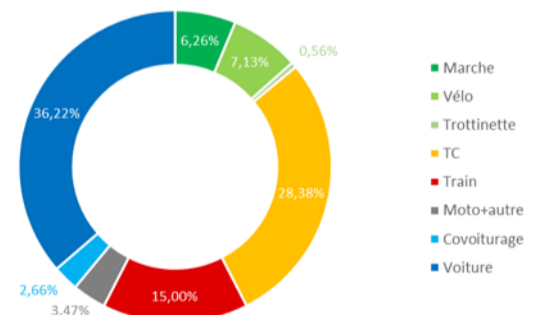


Brevet des cyclistes avec Pro Vélo

PARTS MODALES GLOBALES DES ÉLÈVES (586 IMPL. ORDINAIRES)



PARTS MODALES GLOBALES DES ENSEIGNANTS (610 IMPLANTATIONS)



Parts modales des élèves et du corps enseignant pour rejoindre leur école (Bilan 2023)



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**.

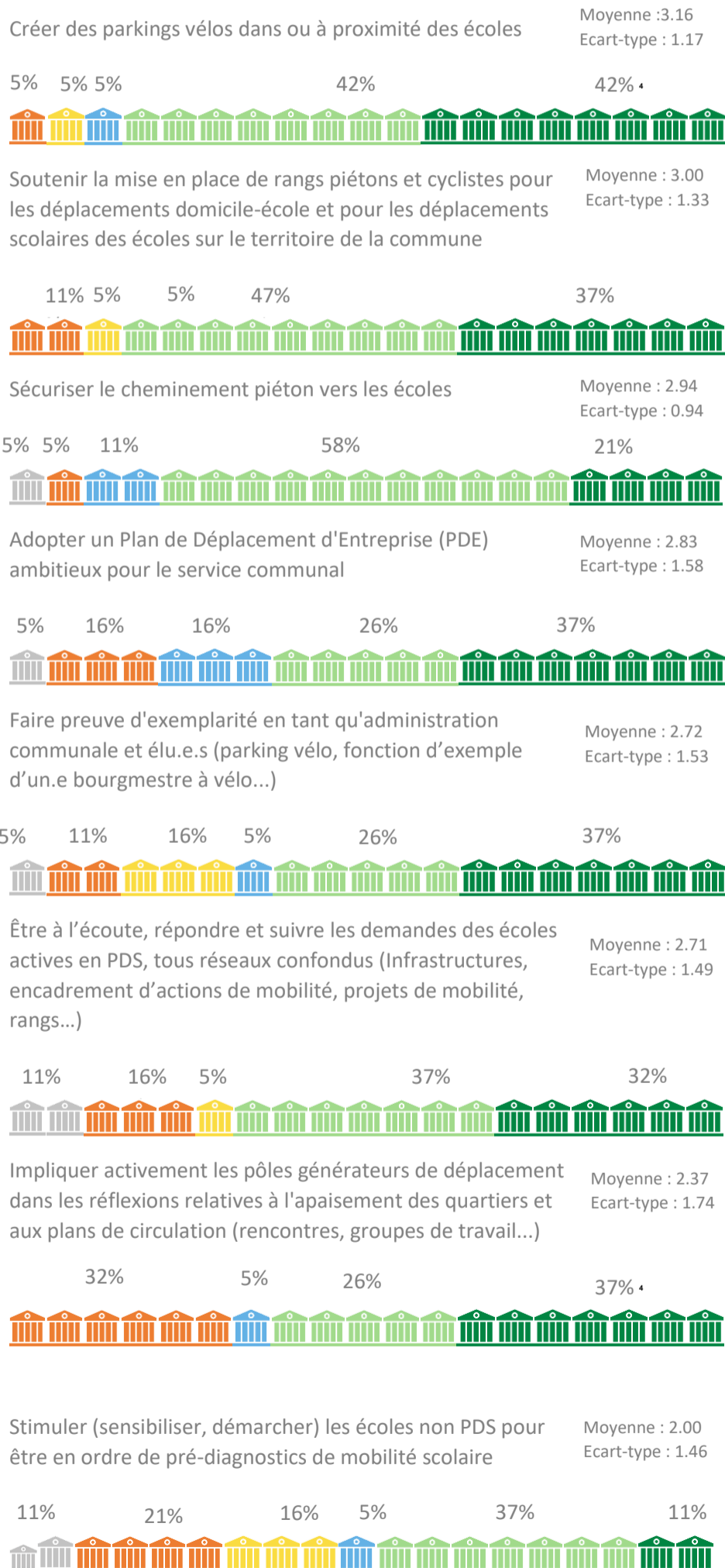


GOOD CHOICE

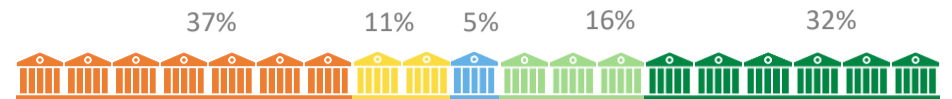
D.7 Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)

L'ambition est de cibler des déplacements quotidiens ou des déplacements de masse vers un lieu spécifique, pour lesquels des mesures, expérimentations ou services structurels (ponctuels ou pérennes) peuvent être mis en place.

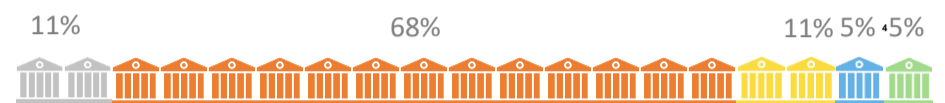
Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Organiser des services de prêts de vélo aux pôles générateurs (écoles, entreprises, activités culturelles...) (vélothèque) Moyenne : 1.95
Ecart-type : 1.78



Sensibiliser les pôles générateurs (entreprises, pôles socio-culturels, commerces...) à la mobilité durable (encourager à démarrer un PDE...) Moyenne : 0.41
Ecart-type : 0.87



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

Cette section aborde quatre thèmes principaux : le vélo, la mobilité scolaire, la communication et la sensibilisation, ainsi que la gouvernance. Les 7 premières actions sont largement mises en œuvre ou en cours de réalisation dans la plupart des communes. Les trois actions suivantes, axées surtout sur les pôles générateurs (écoles, entreprises, commerces), sont quant à elles majoritairement non mises en œuvre par les communes. Globalement, les communes portent une attention considérable aux questions de mobilité et de sécurité liées aux écoles.

La quasi-totalité des communes créent des parkings à vélos aux abords des écoles en fonction des demandes. Cependant, les parkings à vélos à l'intérieur des écoles ne relèvent pas de la compétence communale, et les écoles doivent prendre l'initiative de créer des espaces de stationnement à l'intérieur de leurs établissements. Les freins évoqués par les communes comprennent la taille souvent limitée et dense des écoles et le fait que des arceaux de dépose-minute peuvent parfois être plus appropriés. Certaines communes évoquent un faible nombre d'enfants venant à vélo. Ce constat est néanmoins à nuancer avec les résultats des enquêtes PDS : un tiers des écoliers se déplacent activement vers l'école dont 5 % à vélo ou en trottinette.

La plupart des communes soutiennent la création de rangs piétons et cyclistes, bien que certaines écoles n'aient de tels rangs que pour les déplacements liés à la piscine et aux activités extrascolaires. Certaines communes emploient des gardiens pour aider les écoles lors de sorties à vélo. Les freins énoncés par les communes sont souvent liés à un manque de ressources humaines et financières, même si des subventions sont disponibles. Certaines communes estiment que c'est le rôle des parents de prendre en charge les rangs piétons et cyclistes.

Quasiment toutes les communes sécurisent les itinéraires piétonniers vers les écoles, en mettant en place des rues scolaires, des passages piétons sécurisés et des barrières Octopus. Seules quelques communes ont initié l'action mais ne l'ont pas encore mise en œuvre. Certaines communes emploient des gardiens pour assurer la sécurité des traversées, bien que ces gardiens soient souvent peu disponibles et que les solutions des Agences Locales pour l'Emploi (ALE) soient parfois insoutenables pour l'encadrement.

La majorité des communes adoptent un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) ambitieux pour leur propre service communal. Elles mettent souvent des vélos (y compris des vélos-cargo) à disposition du personnel pour les déplacements professionnels et mettent en place progressivement diverses obligations telles que des douches et des boxes à vélos. Cependant, certaines communes n'ont pas mis à jour leur PDE en raison de la lourdeur administrative et du manque de personnel. D'autres se contentent du strict minimum.

La plupart des communes affirme faire preuve d'exemplarité en tant qu'administration communale. La plupart du temps, les communes disposent d'un parking à vélos communal, parfois même sécurisé. Certaines envisagent d'agrandir leurs installations de stationnement pour vélos en raison de l'augmentation du nombre de travailleurs venant à vélo. Les communes mettent également des vélos (et parfois des vélos-cargo) à disposition du personnel communal, encourageant ainsi la mobilité active pour leurs employés. Cependant, elles sont confrontées à des défis

tels que le manque d'infrastructures, notamment de grands parkings à vélos, de parkings sécurisés et de douches.

La plupart des communes sont réceptives aux demandes des écoles actives dans le Plan de Déplacements Scolaires (PDS) et fournissent de l'aide pour la création d'itinéraires plus sûrs, l'obtention de subventions et l'amélioration des abords des écoles grâce à des réaménagements tels que les rues scolaires et les arceaux à vélo. Les freins évoqués sont le manque de personnel communal pour répondre aux demandes et le caractère parfois irréalisable de certaines demandes.

La majorité des communes impliquent les pôles générateurs de déplacements dans les réflexions relatives à l'apaisement des quartiers et aux plans de circulation. De nombreux ateliers et consultations citoyennes ont été organisés pour de nombreux Contrats Locaux de Mobilité (CLM) ou plans communaux de mobilité (PCM).

Presque la moitié des communes encouragent les écoles non-PDS à réaliser des pré-diagnostic de mobilité scolaire. Lorsque ces écoles non-PDS les contactent, la plupart des communes les sensibilisent à l'importance des PDS. Certaines communes vont même jusqu'à rendre obligatoire la réalisation d'un PDS pour les écoles afin de créer des rues scolaires. Des discussions, il ressort que les freins rencontrés par les écoles touchent souvent au manque de ressources humaines.

Quasiment la moitié des communes ont mis en place des systèmes de prêts de vélos aux pôles générateurs tels que les écoles et les entreprises. Certaines gèrent ce service en interne, tandis que d'autres font appel à des associations comme Pro Vélo ou *Fietsbieb* pour le gérer. Dans les communes qui n'ont pas mis en place de service de prêt de vélos, plusieurs facteurs entrent en jeu comme le manque de places de stationnement pour vélos et des contraintes logistiques complexes telles que les réparations, le stockage et la main-d'œuvre.

Quasiment aucune commune ne sensibilise les pôles générateurs de déplacements à la mobilité durable, estimant que Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont davantage de légitimité dans ce rôle.

Chiffres clés

- Dans le cadre de cairgo bike, Urbike a accompagné plus de la moitié des communes

Bonnes pratiques

- Dans le cadre du rapport « CAIRGO BIKE FOR PROS¹, Urbike mentionne plusieurs bonnes pratiques parmi les différents services communaux qui ont été accompagnés lors de Cairgo Bike comme :
 - la commune de Jette a testé et acquis des vélos électriques associés à des petites remorques professionnelles pour le service public de nettoyage. Par ailleurs, les équipes de Jettes ont tellement convaincu de l'efficacité du vélo cargo pour leurs activités qu'elles jouent aujourd'hui le rôle d'ambassadeurs du projet et incitent d'autres communes à passer à l'action
 - La commune de Forest, a participé au projet avec urbike en 2023 après avoir testé les remorques de Jette
 - Une formation a également été organisée avec les chefs d'équipe du service de nettoyage public de la ville de Bruxelles pour la conduite de leur flotte de trois-roues.
 - les communes de Forest et d'Ixelles utilisent désormais un vélo-cargo pour les activités de leur bibliothèque publique.
 - la commune de Watermael-Boitsfort dispose de son personnel technique chargé de l'entretien des bâtiments publics, sur des vélos-cargos.
 - le "centre public d'aide sociale" de la commune d'Anderlecht dispose d'un ouvrier qui aide à réaliser de petits travaux techniques à domicile, sur un vélo cargo.
 - la commune d'Evere utilise des vélos-cargos pour distribuer le courrier papier dans différents sites publics.
 - le centre public d'aide sociale de la commune de Schaerbeek, dispose désormais d'un vélo cargo pour transporter 2 personnes âgées. Il est utilisé pour est utilisé pour transporter

Mise en œuvre au niveau communal — évaluation début 2023
les résidents de la maison de repos aux activités culturelles et aux rendez-vous médicaux de manière ludique.

- À Etterbeek, la commune a transformé certains véhicules motorisés en vélos-cargo, notamment pour les balayeurs. De plus, la commune a mis en place une formation à la conduite de vélo-cargo en partenariat avec Urbike et a commandé 3 vélos (un cargo et deux à utiliser avec une remorque)



Formation vélo-cargo par Urbike à Etterbeek

- À Saint-Gilles, le Village Partenaire est un centre d'entreprises qui offre des espaces de bureaux éco-gérés, des services mutualisés et un accompagnement personnalisé pour soutenir le développement des entreprises. L'objectif est de créer un environnement propice à la création de valeur économique tout en préservant l'environnement. Cette sensibilisation est rendue possible grâce aux principes de l'économie circulaire, qui comprennent une culture aquaponique, un centre de tri partagé, des caves dédiées à des projets de production alimentaire en milieu urbain, l'installation de panneaux solaires, la mise en place d'un compost pour les déchets organiques, ainsi que la mise à disposition d'une voiture Cambio et de vélos partagés...



Village Partenaire à Saint Gilles

¹ CAIRGO BIKE FOR PROS A conversion journey to cargo bikes for Brussels professionals

Lessons learned and recommendations after 3 years accompanying Brussels-based professionals in their conversion to cargo bikes through the cAIRgo bike project, Urbike, 2024

- À Jette, la commune a subventionné (avec le CPAS) l'association Fietsbieb qui met à disposition des vélos pour les enfants (jusqu'à 12 ans) avec un système de location de 20 euros par an et la possibilité de changer de vélo lorsqu'il devient trop petit pour l'enfant.



Vélothèque pour enfants