

Good Knowledge

F.2 Acquérir, analyser et mettre à disposition les données de mobilité

L'ambition est de calculer les indicateurs de suivi et d'évaluation du plan de façon continue, afin d'assurer une pérennité et une comparabilité maximale. Il importe également d'alimenter les études prospectives et stratégiques et de rendre disponibles les données consolidées.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



- Collecter, consolider et analyser les données publiques de mobilité
- Acquérir et analyser des données du secteur privé
- Calculer et analyser des indicateurs de réalisation et d'impact de la politique de mobilité ;
- Partager et diffuser les données et indicateurs

Analyse de l'avancement et des freins

L'élément central de la thématique Good Knowledge est l'évaluation du Plan régional de Mobilité. Cette évaluation n'est finalement possible que si Bruxelles Mobilité dispose de suffisamment de données, d'informations et de connaissance en lien avec les réalisations effectuées, les résultats qui en découlent et les mesures des indicateurs d'impact sélectionnés dans le plan.

L'arrêté autopartage et le projet MaaS ont constitué des innovations importantes dans les domaines du partage de données (essentiellement opérationnelles - disponibilité et localisation des véhicules par exemple) entre fournisseurs de services de mobilité et du rapportage de données (essentiellement des déplacements et donc à caractère personnel) des opérateurs privés vers l'autorité publique. Ces deux textes établissent des principes de collecte et de traitement des données afin de consolider la base légale et d'assurer une transparence complète sur les méthodes utilisées, à la fois par les opérateurs directement concernés comme pour le grand public.

Bruxelles Mobilité procède aussi à la collecte et à l'analyse de nombreuses données qui concernent l'offre de transport (parc de véhicules, infrastructures cyclables, stationnement...), des données de déplacements (Viapass, ANPR, Floating Mobile Data, Floating Car Data) et d'usage de l'offre de transport (comptages routiers, comptages automatiques sur les pistes cyclables, comptages manuels saisonniers des cyclistes (depuis 1998), comptages manuels des types de vélos dans la circulation, comptages dans les gares, fréquentation du réseau de la STIB, données d'usage des opérateurs de services de mobilité partagée, temps de parcours, STRAVA...). Une grande partie de ces données sont stockées, traitées et centralisées en ligne sur une plateforme d'hébergement régionale gérée par Paradigm.

Bruxelles Mobilité a accès aux données des caméras ANPR depuis septembre 2023 et, en collaboration avec d'autres instances régionales, poursuit sa connaissance de ces données pour pouvoir en extraire des indicateurs et analyses du trafic. Leur validation est en cours de réalisation avec la mise en place d'un contrôle qualité systématique.

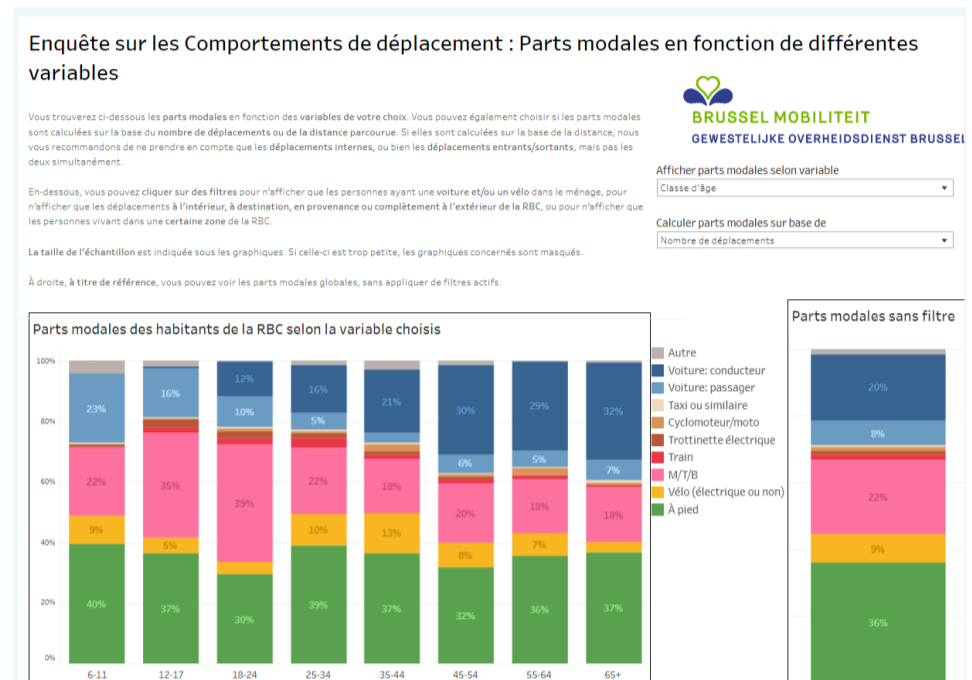
Par ailleurs, Bruxelles Mobilité et ses partenaires procèdent à la collecte et à l'analyse de nombreuses données d'enquêtes (voir Fiche F.3). Ces enquêtes permettent de développer des indicateurs, ou encore de mieux comprendre les comportements de mobilité et la perception de tous les usagers et usagères, en prenant en compte la spécificité de toutes les personnes (genre, âge, autonomie, langue...).

Les données, indicateurs et dashboards sont ensuite partagés sur le site de l'Observatoire Good Move.

Chiffres clés

- Mise à disposition d'un observatoire de la mobilité reprenant les indicateurs et les dashboards: Oui [Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière \(mobility.brussels\)](#)
- Législations/cadres réglementaires imposant le partage de données à des opérateurs privés : 5 (arrêté cyclopartage, arrêté autopartage, concession Villo avec JCDecaux, ordonnance taxi, CSP STIB)

Réalisations illustrées



Les comportements de déplacements des Bruxellois



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 KNOWLEDGE

F.2 Acquérir, analyser et partager les données de mobilité

L'ambition est de calculer les indicateurs de suivi et d'évaluation du plan de façon continue, afin d'assurer une pérennité et une comparabilité maximale. Il importe également d'alimenter les études prospectives et stratégiques et de rendre disponibles les données consolidées.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes

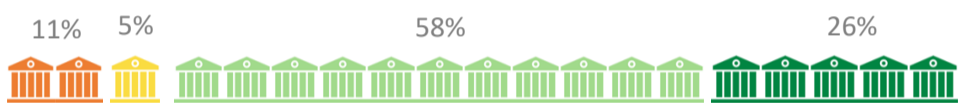
Monitorer le nombre de cyclistes via des points de comptage automatiques/manuels récurrents dans la commune

Moyenne : 3.16
Ecart-type : 2.27



Monitorer les charges de trafic via des points de comptage automatiques/manuels dans la commune et travailler avec la Région au respect de la SMV Auto

Moyenne : 2.84
Ecart-type : 1.21



Monitorer le nombre de piétons via des points de comptage automatiques/manuels récurrents dans la commune

Moyenne : 0.42
Ecart-type : 1.02



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

La plupart des communes tirent parti du monitoring des cyclistes organisé via les points de comptage de ProVélo. Il y a toutefois peu de dispositifs de comptage permanents mis en place par les communes, mais presque toutes les communes mettent en place des comptages ponctuels, dans le cadre de projets de réaménagement ou de modification de plans de circulation par exemple. Plusieurs d'entre elles sont en train de développer cette action (acquisition de dispositifs, demandes de subsides), mais d'autres considèrent que les enjeux en la matière se situent principalement sur les voiries régionales, et non communales.

Seules quelques communes disposent ou exploitent de manière structurelle des outils de mesure du trafic ou réalisent des comptages dans un objectif de monitoring. La majorité des communes mène plutôt des campagnes de comptages répondant à des demandes spécifiques. La plupart se tournent pour cela vers la police, pour bénéficier de leurs radars mobiles, vers des bureaux d'études (dans le cadre de projet de mobilité ou réaménagement) ou bien éventuellement vers leurs citoyens équipés de compteurs Telraam. Les campagnes de comptages sont ainsi souvent limitées dans le temps et organisées pour répondre à un problème précis : objectiver des dépassements de vitesse supposés sur un axe, étude préalable à un CLM...

Le monitoring des piétons est encore moins développé que ceux des automobilistes ou des cyclistes : quasiment aucune commune ne met en place de telles mesures. Au mieux, le suivi du nombre de piétons est envisagé, mais pas d'actualité.

Lorsqu'elle existe, la récolte des données s'effectue le plus souvent au moyen de boîtiers Telraam, ou en faisant appel aux données de HUB.brussels. Certaines communes demeurent dubitatives quant à l'intérêt d'un monitoring des piétons, hormis éventuellement lors d'un projet de réaménagement spécifique, ou pour évaluer la situation à certains endroits problématiques.

Chiffres clés

- /

Bonnes pratiques

- La Ville de Bruxelles a lancé un marché public (accord-cadre) dont l'objet est la réalisation de campagnes de comptages. La Ville de Bruxelles a notamment utilisé ce marché pour Monitorer l'évolution de la circulation dans le Pentagone suite à la mise en place de la maille apaisée Pentagone ou dans le nouveau quartier scolaire à Laeken (Reper-Vrerren). Dans le cadre du Pentagone, des comptages ont ainsi été réalisés sa leur mise en œuvre, juste après sa mise en œuvre et un an après sa mise en œuvre. En complément, la commune dispose également d'un maillage Telraam important pour des mesures longue durée. Ces deux sources de données lui ont permis de réaliser un monitoring précis de la mise en œuvre du schéma de circulation Pentagone.



Good Move Pentagone, 1 an après : un centre-ville toujours plus attractif et toujours plus apaisé

Ville de Bruxelles, 16 août 2023 – Il y a exactement un an, la Ville de Bruxelles introduisait un nouveau schéma de circulation dans le Pentagone. Son objectif est d'offrir un air plus pur et des rues plus sûres aux habitants et navetteurs en réduisant le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et commerciaux du centre. Alors que l'évaluation prévue est lancée et devrait être présentée dans quelques mois, les derniers comptages montrent que les usagers continuent à s'adapter et que le shift modal vers des modes de déplacement plus actifs est très important dans le centre-ville : " 27% de voitures en moins traversent le centre et 36% de cyclistes de plus y sont présents ", explique Bart Dhondt, Échevin de la Mobilité de la Ville de Bruxelles.

Aux 36 points de comptage de la Petite Ceinture, appelés intersections, les comptages montrent que le trafic automobile a diminué de 20%. Aux 44 points de comptage à l'intérieur du Pentagone, le trafic automobile a diminué de 30%. Concrètement, ce sont chaque jour 18.212 voitures de moins qui ont circulé au sein du Pentagone et 4.924 de moins qui ont circulé aux entrées et sorties de celui-ci. Ceci alors que les temps de parcours sur la Petite Ceinture autour du Pentagone sont restés pratiquement les mêmes, en comparaison avec les comptages effectués avant la mise en place du plan de circulation.

En ce qui concerne les comptages vélos, les chiffres sont encore plus frappants : une augmentation de 36% de cyclistes est ainsi notée en moyenne aux deux heures de pointe de la journée sur l'ensemble des points de comptage.

Évaluation de la mise en œuvre de la maille Pentagone
(Ville de Bruxelles : https://www.bruxelles.be/sites/default/files/bxl/230816_-_1_an_Good_Move_Pentagone.pdf)