

FOCUS

Retour sur le webinaire concernant les Mobility Hubs organisé par Bruxelles Mobilité

FOCUS

Vianova : un outil d'agrégation des données numériques de la (micro)mobilité partagée en Région de Bruxelles-Capitale

ACTUALITÉS

Conférence Eurocities à Bruxelles

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOSSIER FOCUS : LA "MAAS (MOBILITY AS A SERVICE)"



TRIMESTRIEL N° 64



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Sophie Van Den Berghe, Nina Ramos,
Jean-Michel Reniers, Delphine Bauchau

RÉDACTION :

B. Vercauteren, J. Gilsoul, M. Benachem,
M. Lefrancq, N. Ramos, R. Pongji Nyuba

PHOTO DE COUVERTURE :

© Shutterstock

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

www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ

Place Saint-Lazare 2, 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

mobilite@sprb.brussels

www.mobilite.brussels

SOMMAIRE

FOCUS

RETOUR SUR LE WEBINAIRE « HUBS DE MOBILITÉ À BRUXELLES » 4

FOCUS

VIANOVA : UN OUTIL D'AGRÉGATION DES DONNÉES
NUMÉRIQUES DE LA (MICRO)MOBILITÉ PARTAGÉE EN RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE 8

ACTUALITÉS

UNE CONFÉRENCE EUROCITIES À BRUXELLES10

SOUS LA LOUPE

QUELS SONT LES ENJEUX DU TÉLÉTRAVAIL
POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ?13

LU POUR VOUS

LES FEMMES ET LES TRANSPORTS :
ÉTUDE POUR LA COMMISSION « FEMM »15

EDITO

CE NUMÉRO D'ÉTÉ DU MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE VA VOUS METTRE À LA PAGE EN SE PENCHANT SUR LA THÉMATIQUE DE LA MOBILITÉ SERVICIELLE, LA « MOBILITY AS A SERVICE » OU MAAS.

La MaaS ? Kesako ? Non, il ne s'agit pas d'une boisson belge houblonnée ou de la traduction en néerlandais d'un célèbre cours d'eau qui traverse notre pays ... Il s'agit d'une nouvelle façon d'appréhender la mobilité, non plus à travers le mode de déplacement et les infrastructures qui lui sont liés mais comme un service, à travers un panel de propositions qui nous sont offertes en tant qu'usagers pour se déplacer. Pour se rendre d'un point A à un point B, on ne pense plus simplement à la voiture ou au vélo ou encore aux transports en commun, mais on prévoit un itinéraire qui combine plusieurs modes rendant le déplacement plus efficace. À présent, on pense intermodalité, offre de transports personnalisée et efficace ; la ville change, les opérateurs de mobilité s'adaptent à ces nouvelles potentialités et ainsi le cadre de pensée de la mobilité évolue !

Le Moniteur s'intéresse à ces questions à travers deux articles : dans le premier, vous pourrez lire le compte-rendu d'un webinaire organisé par la Région sur les « hubs » de mobilité, tandis que dans le second vous en apprendrez plus sur l'outil de gestion des données de micromobilité Vianova.

Vous aurez aussi la possibilité de découvrir dans ce numéro quels sont les impacts du télétravail sur la mobilité à Bruxelles à travers un article relatant l'étude faite sur le sujet par perspective.brussels. Vous en apprendrez plus également sur les ambitions européennes visant à résoudre les discriminations de genre au sein du secteur de mobilité.

Enfin, vous pourrez vous inspirer en lisant l'article compte-rendu de la rencontre Eurocities (réseau européen de partage d'expérience et d'inspiration qui regroupe plus de 200 villes) organisée en avril à Bruxelles. Les participants venant notamment d'Allemagne, des Pays-Bas, de République Tchèque ont pu découvrir les projets à l'étude pour la périphérie urbaine bruxelloise à travers plusieurs workshops et visites sur le terrain.

Nous espérons que toutes ces inspirations vous guideront dans la création de la mobilité de demain... et vous souhaitons un très bel été !

Bonne lecture

La rédaction

> Bram Vercauteren, Attaché, Tutelle & Services de Mobilité – Dir. Autorité Organisatrice de la Mobilité et Martin Lefrancq Attaché – new mobility policy advisor, Tutelle & Services de Mobilité – Dir. Autorité Organisatrice

RETOUR SUR LE WEBINAIRE « HUBS DE MOBILITÉ À BRUXELLES »

Le vendredi 11 mars, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec la Commission régionale de la Mobilité (CRM), a organisé un webinaire relatif aux hubs de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Plusieurs intervenants ont pris la parole sur le sujet et différents représentants étaient également présents (voir encadré). Toutes les instances de la CRM, ainsi que certains experts, ont été conviés.

INTERVENANTS :

- Bruxelles Mobilité : Philippe Barette, Martin Lefrancq et Bram Vercauteren
- Mipact asbl : Angelo Meuleman et Jelten Baguet
- Bouwmeester Maître Architecte (BMA) : Elsa Marchal
- STIB : Joke Beel

Avec la participation d'Autodelen.net, du Gezinsbond, du Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB), de perspective.brussels, de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA), de la SNCB, de parking.brussels, de Bruxelles Prévention & Sécurité (BPS), du Centre de Recherches Routières (CRR), de l'association Tous à Pied, de la Conférence des Bourgmestres, de l'asbl Walk.Brussels, de l'Office pour les infrastructures et la logistique à Bruxelles, du BRAL, de Brulocalis, du TEC, de la Vrije Universiteit Brussel, de Bruxelles Environnement et de De Lijn.

Philippe Barette, Directeur de la Direction Autorité Organisatrice de la Mobilité, a évoqué lors de son intervention trois axes majeurs qui ont conduit au tout début des hubs de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Tout d'abord, il a évoqué les conclusions de la résolution citoyenne [Make your Brussels - Mobility](#), fruit du travail d'un panel citoyen de 40 Bruxellois.es à l'automne 2017. Ils ont présenté des recommandations concrètes visant à améliorer la mobilité à Bruxelles.

Dans le cadre de l'axe « Good Service » du plan Good Move, l'action C.11 a spécifiquement été abordée. Celui-ci appelle à nouveau à un renforcement des services de mobilité partagée. Les actions C.8 et C.2 y sont également étroitement liées : l'aménagement des gares et des pôles d'échange et la mise en place de points d'information et de services intégrés liés à la mobilité. En tenant compte de ces trois actions, nous nous rapprochons déjà de ce que pourrait représenter un hub de mobilité au sein de Good Move.

De façon plus concrète, une enveloppe issue du [plan européen « Facilité pour la reprise et la résilience 2022-2024 »](#) prévoit un budget de 1 million d'euros pour l'aménagement d'une vingtaine de hubs de mobilité, l'élaboration d'un langage de conception, la création de lignes

directrices et d'outils, ainsi qu'une réflexion sur l'implantation d'un réseau de hubs de mobilité dans l'espace public. À cet égard, ce budget offre l'opportunité de prendre des mesures fortes en amont du développement d'un réseau de hubs de mobilité, sans avoir à subir le contretemps que représentent des budgets trop restreints.

Ces trois axes apportent des éléments de réponse à certaines des questions rencontrées, mais en soulèvent également davantage, à propos des actions déjà menées et à la manière de progresser à partir de cette base, par rapport aux objectifs et aux publics cibles, aux partenaires les plus importants, ainsi que concernant la faisabilité de la mise en œuvre.

Bram Vercauteren, de Bruxelles Mobilité, a abordé les ambitions et définitions préliminaires de ce projet. Ces ambitions s'articulent de manière fluide avec les autres dossiers en cours au sein de Good Move. Il a également pu analyser la définition des hubs de mobilité élaborée par BM, basée sur trois éléments importants : la visibilité dans l'espace public, la présence d'une large gamme de services de partage et des réponses aux besoins spécifiques des usagers locaux. Il importe à cet égard de tester les hubs de mobilité au regard de l'intégration accessibilité/proximité. La question de la diversité des services offerts au sein d'un réseau de hubs

de mobilité est également abordée ; de même, des services qui ne sont généralement pas liés à la mobilité pourraient - s'il existe un besoin local - contribuer à apaiser le quartier. Par analogie avec le système qui existe en Flandre qui fonctionne selon des logiques de réseau et de proximité dans le développement de Mobipoints/Hoppinpunten¹, il est manifestement nécessaire de concevoir là aussi une structure. Bram conclut par un appel à la coopération et à la communication et suggère qu'à Bruxelles, tout comme ce qui a été réalisé pour le réseau de métro et le réseau S, on pourrait également concevoir un pictogramme pour les hubs de mobilité afin de véhiculer le message, l'offre et l'attente des usagers envers les hubs de mobilité de manière non verbale.

Angelo Meuleman, quant à lui, a présenté la structure et les ambitions de l'asbl M'pact en Belgique, en soulignant notamment le rôle de la mobilité partagée dans l'ambition plus large d'amener les Belges à adopter des habitudes de mobilité plus durables et d'améliorer la qualité de vie dans le contexte urbain. Il a évoqué les effets majeurs en termes de transfert modal des initiatives telles que Cambio sur nos comportements de mobilité, ce qui explique pourquoi les opérateurs de transport public en Belgique encouragent de plus en plus ce genre d'initiatives. Dès 2017, le système Mobipoints fera l'objet d'une campagne de promotion dans le but d'offrir aux usagers une alternative valable à la voiture. C'est pourquoi, dans le contexte bruxellois, M'pact collabore avec, entre autres, la Vrije Universiteit Brussel dans le cadre du projet SmartHubs². Une classification des différentes typologies, basée sur des exemples étrangers, a déjà été élaborée en tenant compte de l'intégration des infrastructures de transport public déjà existantes (telles que l'UITP³) et des hubs plus spécifiques (« destinations clés », P+R, etc.). En fonction de cette classification, on pourra également identifier les partenaires à inviter autour de la table, ceux qui seront appelés à prendre l'initiative ou à en assumer la gestion. Il est essentiel de veiller à ce que ces éléments ne présentent aucune difficulté pour l'utilisateur, mais qu'ils demeurent utiles et transparents. Au final, de nombreux cas de hubs dans des métropoles étrangères ont été passés en revue.

Elsa Marchal a présenté la mission de l'équipe Bouwmeester Maître Architecte (BMA) de Bruxelles, qui consiste à promouvoir la qualité globale de l'aménagement du territoire en RBC. À cet égard, l'équipe du BMA est invitée à intervenir en amont des projets, afin de donner son avis quant à la bonne intégration des hubs, notamment du point de vue de l'aménagement du territoire. Dans ce cadre, il convient de préciser trois éléments importants : l'**accessibilité** (tant des hubs que de leur emplacement) liée au contexte déjà existant, la **lisibilité** et la transparence de ces infrastructures dans l'espace public et leur **intégration** dans de

nouveaux projets d'aménagement du territoire, ainsi que la gamme de services proposés en fonction de leur interconnexion. Grâce à l'équipe du BMA, cette démarche pourra également se refléter davantage dans les concours et le travail de conseil en matière de conception. En effet, il existe clairement une volonté de suivi en première ligne de ce parcours, qui présente de nombreux éléments relatifs à la poursuite du développement d'un espace public conçu de manière durable dans le contexte bruxellois.

Joke Beel de la STIB a fait part lors de sa présentation de plusieurs exemples d'expériences bruxelloises relatives aux hubs de mobilité, auxquelles la STIB s'intéresse depuis déjà longtemps et qui constituent un volet spécifique de la problématique plus large de la MaaS (Mobility as a Service). Dans ce contexte, la STIB avait déjà aménagé un premier hub temporaire à la station Albert pendant les travaux de la ligne de métro 3. Son exposé s'inscrit dans la lignée des autres présentations : il convient de mettre le soutien des modes et des infrastructures existants au centre des préoccupations. En outre, il est important de poursuivre la réflexion sur la classification des différents types d'infrastructures au sein des hubs. Par ailleurs, pour permettre une bonne interconnexion avec d'autres régions, il conviendra de mieux adapter la structure interne de l'application MaaS à cette infrastructure et à sa classification. La STIB a déjà fait un important travail de collecte de données pour arriver à ses deux POCS (Roodebeek et Flagey), à partir desquels il est possible de poursuivre au mieux le travail de développement des hubs de mobilité. Ces données peuvent également être appliquées dans d'autres domaines : les itinéraires en temps réel, les annonces avec les temps de trajet pour les lieux connus de la Région, etc. Cependant, lors du développement à petite échelle du hub Albert, plusieurs expériences désagréables ont été rencontrées (problèmes de graffiti, de permis, de propriétaires privés, etc.) qui risqueraient d'être oubliées dans le cadre d'une approche trop théorique.

La deuxième partie du webinaire a permis aux participants et aux intervenants, via des salles de réunion numériques, de débattre de trois questions fondamentales dans le cadre du projet et de la vision bruxelloise sur les hubs de mobilité :

Question 1^{ère} : Quels sont les points forts et les points à améliorer de l'intermodalité bruxelloise ?

Parmi les points forts, on trouve d'abord le climat politique de la Région et surtout Good Move : Good Move offre au secteur de la mobilité et à tous ceux qui sont impliqués dans l'intermodalité un large éventail d'ambitions qui sont à la fois « satisfaisantes » et compréhensibles/nécessaires pour une mobilité durable en Région de Bruxelles-Capitale. En outre, la présence d'une infrastructure

1. <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/combinobiliteit/hoppinpunten>

2. <https://smarthubs.eu/>

3. UITP : Union Internationale des Transports Publics (<https://www.uitp.org/about/>).

formule : « Attention, en choisissant ce mode de transport, vous risquez d'être confronté à ces obstacles, de rencontrer ces difficultés, il est peut-être opportun de choisir cet itinéraire à ce moment-là pour l'option Y ou Z » ?

La quasi-totalité des participants ont déclaré que la solidité et la large couverture de l'offre actuelle constituaient un atout ou une opportunité de développement. Il convient de soutenir et de développer davantage ceux-ci. Les principales difficultés se situent au niveau de la communication mutuelle et du manque de concertation. Sur ce point, BM a un rôle primordial à jouer. Cette intermodalité permettrait notamment de soutenir les principales tendances en matière de mobilité dans la Région : le transfert modal, le quatrième pilier des transports publics (et des infrastructures sûres pour sécuriser temporairement les vélos et les trottinettes) et la réduction de la part des voitures individuelles dans le trafic. Les hubs de mobilité sont susceptibles d'être étendus au fil des ans et en fonction de la progression de ces tendances/évolutions, et il conviendrait de les analyser à intervalles réguliers.

Question 2 : Quels types de public sont visés par les hubs de mobilité ?

Pratiquement tous les participants ont donné une réponse dénuée de toute ambiguïté : tout le monde devrait être visé par le dispositif, ce qui signifie que les hubs de mobilité devraient être aussi accessibles que possible à tous les groupes cibles. Mais il faut accepter qu'il existe différents publics cibles et disposer d'une vision préétablie : avant tout, il faut répondre aux besoins des usagers les plus nécessiteux (minorités, PMR, les parents avec de jeunes enfants, les personnes ne parlant pas la langue, les personnes en situation de précarité ou sans possibilité de paiement numérique, etc.). Il serait peut-être possible de se servir du produit de la taxe kilométrique sur les voitures individuelles pour couvrir (en partie) le coût du transport partagé intermodal.

Des études sont également envisageables afin d'identifier les publics concernés et le moment où ils le sont (cf. présentation interne « Louvain : utilisation multidisciplinaire d'une bande de stationnement »), ce qui permet d'inciter les gens à modifier leurs habitudes de mobilité.

Les hubs de mobilité doivent également être considérés comme des lieux de rencontre pour tous les types de publics (cibles). Les infrastructures présentes doivent en témoigner, mais également le langage

adopté : en effet, une bonne lisibilité du lieu et de ses équipements permet de n'utiliser pratiquement aucun langage (inclusivité).

La plupart des participants aboutissent à la même conclusion : chaque usager devrait avoir accès aux hubs. Néanmoins, certains points importants sont sujets à discussion : de quelle manière communiquer une offre la plus accessible possible (langue, application numérique, présentation, etc.) ? Les hubs de mobilité peuvent davantage persuader les navetteurs à l'intérieur ou venant de l'extérieur de la Région de privilégier les modes de transport plus durables. Certains groupes cibles, tels que les Bruxellois.es disposant de leur propre voiture (non partagée), pourraient être davantage encouragés.e.s par des initiatives financières directes et indirectes. Il a également été observé que les différents hubs (et leur emplacement) génèrent leurs propres sous-groupes cibles et leur propre demande.

Question 3 : A quels besoins l'infrastructure d'un hub de mobilité devrait-elle répondre ?

La plus grande nécessité est une bonne application servant de colonne vertébrale numérique pour un réseau de hubs de mobilité. Celle-ci peut aider les usagers (par exemple sous la forme d'un itinéraire) mais aussi réduire considérablement le nombre de points de vente de tickets. Tous les points de vente devraient également être en mesure de vendre tous les tickets par le biais de la structure MaaS (et ne pas être redirigés vers les sites web/services de vente des opérateurs). Il est également important d'inclure des dispositifs ne reposant pas sur des modes de transport dotés de services d'abonnement : ainsi, il faudrait également permettre de sécuriser les vélos et les trottinettes personnels pour qu'ils puissent être récupérés ultérieurement.

Un bon éclairage, une indication des temps de trajet et/ou des heures d'arrivée en temps réel (le cas échéant), un plan (numérique) ou un itinéraire sont autant de moyens d'améliorer l'accessibilité. La priorité pourrait être accordée aux vélos et aux trottinettes : tout comme la marche, ce sont les modes les plus courants pour passer à une mobilité partagée intermodale.

Le hub de mobilité doit aussi dégager un sentiment de sécurité, tant au niveau des aménagements (ouverts, éclairés, etc.) qu'au niveau du contrôle social par la présence humaine (bien qu'il faille évaluer le coût de ce contrôle). Toutefois, la mise en place d'autres services de partage permet également

d'apporter un certain type de contrôle social. Les points vélos, les points d'information (facilement partageables entre tous les modes) et autres dispositifs permettent ainsi d'y contribuer. D'une manière générale, tous les arrêts (pas seulement les hubs de mobilité) devraient également s'efforcer d'offrir un environnement agréable lorsque les usagers y patientent en attendant le bus/tram, etc. Cela représente bien davantage qu'un simple abri contre la pluie.

À ce propos, on insistera une fois de plus sur l'importance d'une offre adaptée en fonction du lieu ; ainsi, à certains endroits, il ne sera pas possible d'installer des toilettes publiques (par manque d'espace), mais elles ne seraient peut-être pas non plus nécessaires en raison de la proximité de cafés, de restaurants et des autres aménagements publics déjà en place. Autre élément à prendre en compte pour décider des modules à fournir : déterminer quel public cible doit davantage être aidé : riverains, navetteurs, touristes (d'un jour)...

On estime également qu'il peut y avoir trop de facilités dans un hub de mobilité et que celles-ci peuvent nuire à l'image du réseau. La mobilité doit toujours rester au centre des préoccupations. Tout service supplémentaire doit être analysé et pondéré en fonction de son lien avec les modes de transport disponibles (et son prix, l'espace public occupé, etc.).

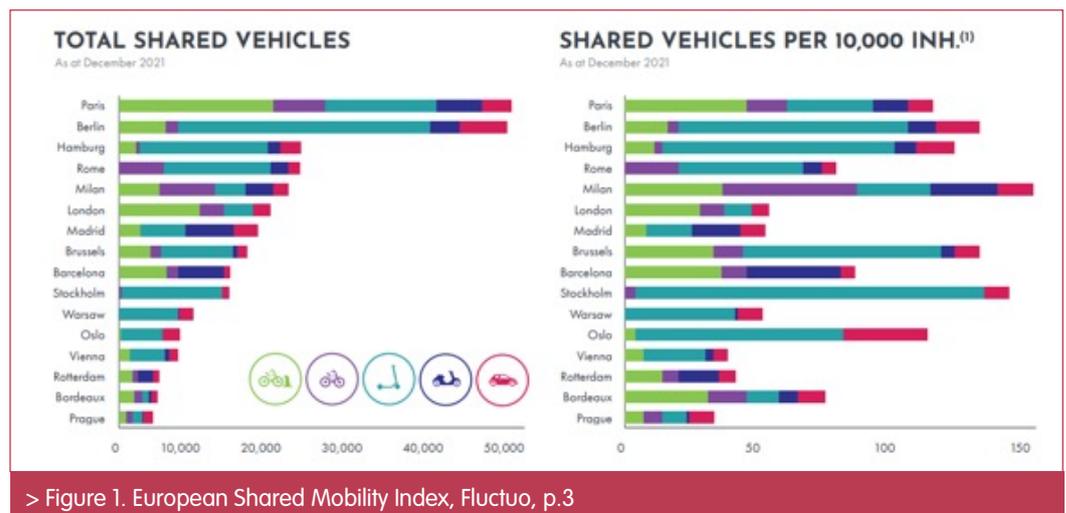
Il faut penser « out of the box » pour trouver les bonnes solutions ; selon les participants, une infrastructure se doit au moins d'être « spécifique à la mobilité ». On évoque la présence et le contrôle social parmi les facteurs à analyser pour favoriser la perception, l'accessibilité et la sécurité d'un hub. Toutefois, les réactions indiquent qu'un hub spécifique devrait aussi être en mesure de proposer des réponses adaptées à la situation locale, dans la mesure du possible. En général, ce phénomène se produit davantage dans la périphérie que dans le centre-ville.

Si cette première rencontre réunissant les différentes parties prenantes des hubs de mobilité demeurerait virtuelle, les intervenants et les participants se réjouissent d'une prochaine rencontre, qui pourrait avoir lieu en présentiel. Tout comme les réunions de la CRM, qui permettent aux différents acteurs de la mobilité bruxelloise de mieux se connaître dans le cadre et en dehors des avis et qui induit un terrain propice au débat, ce premier webinar s'est avéré être un pas important dans la bonne direction.

> Jessica Gilsoul, Attachée, Tutelle & Services de Mobilité – Dir. Autorité Organisatrice de la Mobilité – Bruxelles Mobilité et Martin Lefrancaq, Attaché – new mobility policy advisor, Tutelle & Services de Mobilité – Dir. Autorité Organisatrice de la Mobilité – Bruxelles Mobilité

VIANOVA : UN OUTIL D'AGRÉGATION DES DONNÉES NUMÉRIQUES DE LA (MICRO)MOBILITÉ PARTAGÉE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Ces dernières années, la micromobilité partagée a connu un essor important dans plusieurs villes européennes, notamment grâce à l'augmentation d'investissements provenant d'opérateurs privés dans des véhicules partagés en flotte libre (free-floating) proposant aux citoyens différents modes de déplacement – trottinettes, vélos, mobylettes et voitures – propulsés électriquement pour la plupart. Outre l'amélioration des modèles économiques propres à chaque entreprise, les partenariats de plus en plus étroits entre acteurs privés et autorités publiques ont fait de 2021 l'année où la micromobilité partagée a connu la plus grande expansion en Europe. Par exemple, la flotte totale des 16 pays européens représentés (figure 1) atteignait 290 000 véhicules partagés (tous modes confondus) à la fin de l'année¹.



> Figure 1. European Shared Mobility Index, Fluctuo, p.3

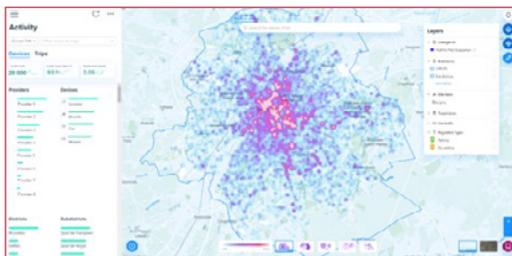
Si les avantages serviciels fournis aux citoyens constituent un argument de force en faveur de la croissance des micromobilités partagées dans les villes, il ne faut pas négliger les problèmes d'envahissement de l'espace urbain inhérents à la présence de ces véhicules sur nos voiries (véhicules en location) et trottoirs (véhicules en stationnement). Peu à peu, il est donc devenu important de pouvoir contrôler les véhicules partagés, tant au niveau de leur usage – grâce aux calculs d'indicateurs de performance – qu'au niveau du respect de l'espace public – grâce à l'instauration de zones réglementées². La dimension numérique de ces nouvelles mobilités nécessite des outils adaptés pour en assurer la gestion et le suivi au niveau des autorités locales. Afin d'être aidée dans cette tâche, Bruxelles Mobilité collabore depuis décembre 2021 avec le partenaire numérique Vianova³.

VIANOVA COMME OUTIL DE CALCUL D'INDICATEURS

Pour intégrer le territoire bruxellois, un opérateur de mobilité doit obtenir une licence octroyée par la Région et respecter différentes conditions ayant trait aux caractéristiques des véhicules déployés (ex : être sécurisés ; utiliser de l'énergie verte), mais également aux performances d'utilisation (ex : taille de flotte minimale ou maximale respectée ; taux de rotation satisfaisant). Afin de monitorer le niveau de sollicitation des différentes flottes, l'outil Vianova récolte les données des opérateurs et les agrège en indicateurs de performance directement récupérables via son interface Cityscope (figure 2).

Ces indicateurs de performance sont agrégés par heure et incluent notamment la taille moyenne de la

1. European Shared Mobility Index (2021), Fluctuo, Annual Review
 2. Dans la littérature, il est également possible de trouver le terme anglicisé zones geofencées (traduit de geofenced).
 3. Startup Vianova, plateforme de mobility intelligence (www.vianova.io)

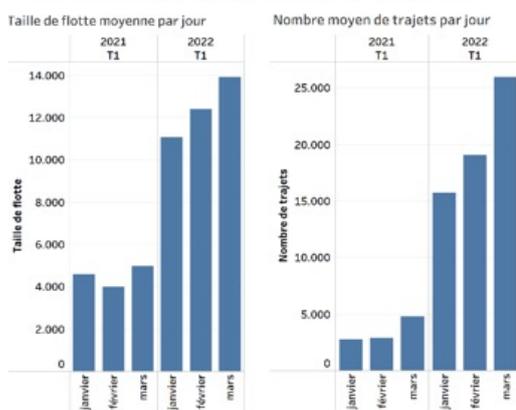


> Figure 2. Aperçu de l'interface Cityscope et des indicateurs liés aux flottes ('Devices') calculés automatiquement [Indicateurs fictifs ; Figure adaptée]

flotte, le taux de rotation des véhicules, le nombre moyen de voyages sur 24h ayant comme origine (ou destination) une zone sélectionnée, la distance et la durée moyenne d'un voyage. Ces indicateurs peuvent être extraits sur la flotte bruxelloise entière ou bien être calculés avec différents filtres. Il est ainsi possible d'obtenir des indicateurs par type de véhicule (vélo, trottinette, mobylette, voiture), par opérateur, par zone (ex : quartier, commune), par jour de la semaine, en encore par heure de la journée. Ces indicateurs peuvent également porter sur une période d'intérêt sélectionnée (ex : sur les dernières 24h ou sur une année entière).

Outre le calcul automatique via l'interface, Vianova propose aussi une fonction d'export permettant d'extraire les données afin de calculer manuellement les indicateurs. Les données exportées sont agrégées à l'heure, à la journée, ou à la semaine. À titre d'exemple, nous avons représenté la taille de flotte moyenne ainsi que le nombre de trajets réalisés en moyenne par jour en trottinettes électriques partagées à Bruxelles au cours des premiers trimestres de 2021 et 2022 (figure 3).

Comparaison des tailles de flotte et du nombre de trajets moyens réalisés en trottinettes électriques partagées (1ers trimestres 2021 vs 2022)



> Figure 3. Indicateurs calculés à partir des données exportées depuis l'interface Cityscope.

VIANOVA COMME OUTIL DE CONTRÔLE SUR LE TERRAIN

En plus des calculs d'indices de performances, l'outil Vianova permet également à Bruxelles Mobilité d'avoir un rôle de contrôle virtuel sur le terrain des véhicules partagés en flotte libre.

Historiquement, afin de contrôler le respect du stationnement des véhicules sur le territoire, Bruxelles Mobilité devait envoyer un agent sur le terrain qui traquait systématiquement les véhicules mal stationnés. Grâce à l'outil Vianova, les agents de Bruxelles Mobilité ont maintenant accès de façon automatique et en temps réel à la position des véhicules mal stationnés et peuvent également envoyer une notification à l'opérateur concerné afin qu'il déplace les véhicules en infraction. Dans les figures 4 à 7 ci-contre, les points rouges représentent les véhicules mal stationnés.

Outre les interdictions de stationnement, d'autres types de réglementation peuvent être créés sur l'interface Cityscope : taille de flotte minimale ou maximale, interdiction de circuler, vitesse limitée, zone de stationnement recommandée ou obligatoire, durée maximale de stationnement des véhicules. Lors de la création de chaque réglementation, la zone concernée peut être tracée directement sur la carte ou importée à partir d'un shapefile ou d'un objet GeoJSON. Il est aussi possible de préciser les types de véhicules concernés si tous les modes de micromobilité ne sont pas contraints, mais également la période ainsi que les heures de la journée si la réglementation est temporaire (ex : journée de festival) et non permanente.

POUR CONCLURE

Si l'outil Vianova intègre et agrège les données des opérateurs de micromobilité partagée, la plateforme pourrait dans le futur contenir les données engendrées par différents modes de livraisons (voitures partagées, taxis, cyclologistique, voire même des modes futuristes comme les véhicules autonomes, les livraisons par drones ou par robots autonomes), mais également la gestion dynamique du stationnement en voirie (curb management ou gestion des bordures de trottoirs). Ce type de plateforme de mobility intelligence devrait ainsi permettre l'intégration de plus en plus large des données numériques, en adéquation avec l'objectif de transformer les villes comme Bruxelles en Smart Cities.

Plus d'infos :

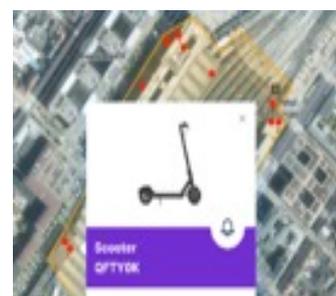
Jessica Gilsoul
jgilsoul@sprb.brussels
 Martin Lefrancq
mlefrancq@sprb.brussels



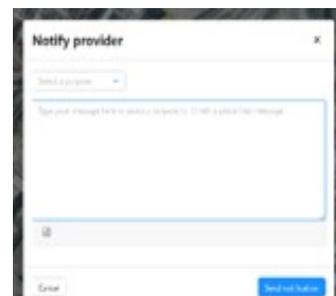
> Figure 4. Vue en plan.



> Figure 5. Vue en satellite.



> Figure 6. Identification du véhicule mal stationné.



> Figure 7. Notification à l'opérateur.

> Majdouline Benachem, Attachée, cellule Stratégie et Programmation, Autorité organisatrice de la mobilité - Bruxelles Mobilité

UNE CONFÉRENCE EUROCITIES À BRUXELLES

Une conférence Eurocities s'est tenue dans notre capitale européenne, le jeudi 31 mars et le vendredi 1^{er} avril 2022. À cette occasion, les participants ont pu découvrir les différents projets actuellement à l'étude en lien avec la périphérie urbaine bruxelloise par le biais de présentations, de visites sur le terrain et de workshops.



> Croisement Herrmann-Debroux et Souverain - Direction Forêt de Soignes

CONTEXTE

Eurocities est un réseau européen de villes, représentant 130 millions de personnes, provenant de 200 villes et de 38 pays différents. Le but de cette organisation est d'aider les villes à s'inspirer mutuellement, plus particulièrement sur les aspects socio-économiques, technologiques et écologiques. Ceux-ci sont notamment abordés sous forme d'objectifs, à savoir :

1. Participation des citoyens à la création d'une société inclusive : les villes du réseau Eurocities s'engagent à lutter contre la pauvreté urbaine et l'exclusion sociale, à assurer l'accès à des logements abordables, à faciliter l'inclusion des réfugiés, des migrants, des minorités ethniques et des personnes aux origines diverses, à assurer un enseignement de qualité et inclusif, à délivrer des services publics de qualité et accessibles à tous, et à encourager la création de marchés de travail locaux et inclusifs.
2. Évolution des citoyens dans une économie locale prospère : l'organisation entend donc stimuler la création d'emplois qualitatifs,

gérer les modèles d'affaires et les tendances économiques perturbatrices, promouvoir l'attractivité des villes pour les personnes, les entreprises et les investisseurs, remédier à l'inadéquation entre les compétences locales et les besoins futurs, soutenir la transition vers l'économie circulaire ainsi que renforcer la mobilité durable dans les villes.

3. Déplacements et vie des citoyens dans un environnement sain : le réseau européen souhaite que chacune de ses villes fournisse une eau propre et accessible à ses citoyens, bénéficie d'un air pur, réduise la pollution sonore, gère la collecte, le recyclage et la réduction des déchets, promeuve une mobilité urbaine sûre, connectée et durable, soutienne la transition vers des carburants et des véhicules propres et soutienne les systèmes alimentaires urbains.
4. Création d'espaces publics animés et ouverts : chaque ville du réseau est donc invitée à améliorer les politiques et les espaces culturels pour un développement urbain inclusif, à promouvoir la culture en tant qu'outil de



> Nouvelle piste cyclable en sortie de l'E40 Reyers

durabilité sociale, à régénérer et à concevoir des espaces publics ouverts et inspirants pour et avec les gens, à renforcer les espaces verts et la biodiversité dans la planification urbaine, ainsi qu'à renforcer la sécurité dans les espaces publics.

5. Traitement des défis généraux par les différents gouvernements : tels que la lutte contre le réchauffement climatique et les inégalités, la mise en place d'une transition énergétique et la promotion de la transformation digitale.
6. Possession de gouvernements locaux prêts pour le futur : Eurocities promeut les administrations et les gouvernements locaux innovants, soutient la viabilité financière des villes, la gestion de l'utilisation des technologies pour transformer les services publics, le renforcement de la participation du public à la prise de décision, l'exploration des partenariats stratégiques et la cocreation de services publics, la promotion de l'égalité des sexes, la lutte contre toutes les discriminations et la planification des villes du futur

Dans ce cadre, l'organisation européenne réalise des conférences annuelles et d'autres, plus fréquentes, par rapport à des sujets spécifiques. C'est donc à l'occasion d'une conférence au sujet du Plan d'Aménagement directeur (PAD) d'Herrmann-Debroux que se sont réunis plusieurs acteurs européens du monde de la mobilité.

CONFÉRENCE

La conférence s'est tenue le jeudi 31 mars et le vendredi 1^{er} avril 2022 et a rassemblé une quarantaine de personnes, venant notamment d'Allemagne, des Pays-Bas, de République tchèque, de France, de Lituanie et de Norvège.

Le premier jour, Bruxelles Mobilité a réalisé une présentation du Plan régional de Mobilité 2020 – 2030 - Good Move (PRM). Ainsi, les participants ont pu découvrir les maîtres-mots de la vision de la Région de Bruxelles-Capitale, qui ambitionne d'avoir une ville plus verte, sociale, plaisante, saine,

performante, efficace et sûre, pour tous. L'objectif de baisse de part modale de la voiture de 33 % à 24 % a également été expliqué, ainsi que les six focus transversaux du Plan régional de Mobilité, qui sont : *Good Neighbourhood, Good Network, Good Service, Good Choice, Good Partner et Good Knowledge*.

Finalement, les participants ont été plongés dans les différentes zones stratégiques à l'étude et plus particulièrement dans quatre entrées de ville, à savoir :

- A12 Parkway, qu'il est envisagé de transformer en boulevard urbain avec des alentours restructurés (rues avoisinantes remodelées, ajout d'une connexion au nouveau P+R et création d'un cheminement piéton et cycliste).
- E40 Charles-Quint, qui bénéficiera d'une amélioration des infrastructures piétonnes, cyclables, et de transports en commun. Les travaux devraient débuter en 2025.
- E40 Reyers, qui a déjà été adaptée et qui bénéficie d'une nouvelle piste cyclable, ainsi que de nouveaux carrefours. Les travaux se poursuivront après 2023.
- E411 PAD Herrmann-Debroux, dont le viaduc devrait être détruit dans les 10 prochaines années, de manière à harmoniser les alentours, à donner de la cohérence au quartier et à diminuer l'effet « d'autoroute en ville ».

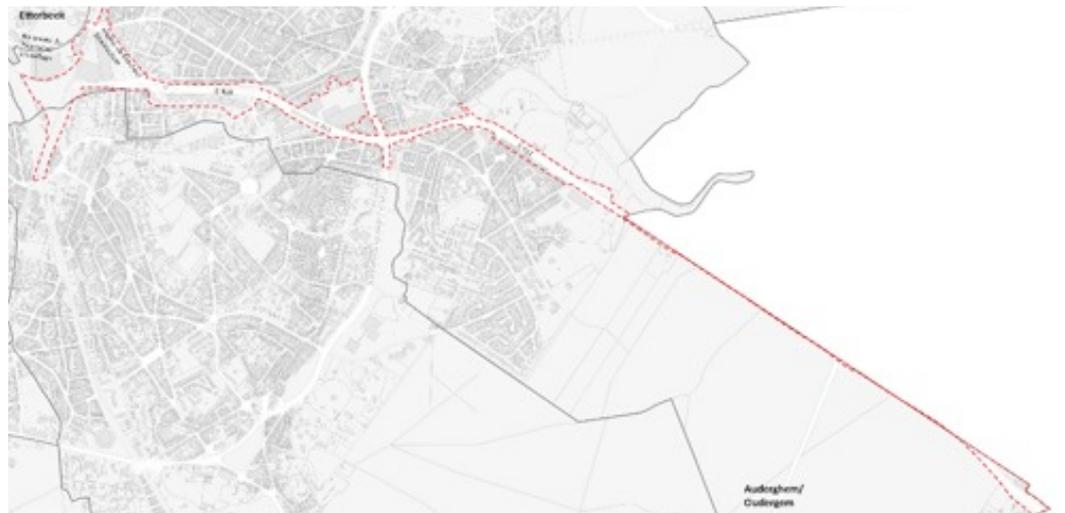
Le PRM précise que les grands axes d'entrée à Bruxelles, de même que les rocades routières, jouent actuellement un rôle structurant par rapport à l'accessibilité automobile de la Région pour les flux en provenance des autres Régions, ainsi que pour les flux internes. L'ambition est de limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air subies par les riverains, les effets de coupure au niveau des espaces traversés, la saturation durant les périodes de pointe, les incidences sur l'exploitation de l'axe et sur la sécurité des usagers.

Sur les grandes entrées de ville à gabarit autoroutier (A12, E40, E411, E40-Charles Quint...), l'ambition est un réaménagement en voirie à caractère urbain et laissant la place aux différents modes de déplacement. À plus court terme, ces axes sont utilisés pour développer d'autres usages, comme des voies réservées au transport public ou au covoiturage. L'espace dédié à la circulation automobile individuelle est donc réduit, sans dépendre forcément de projets de réaménagement complet qui ne peuvent s'envisager qu'à long terme.

Puis, s'en est suivie une présentation de la situation à Herrmann-Debroux par Didier Gosuin, ancien bourgmestre de la commune d'Auderghem.

Ce dernier a expliqué les raisons historiques de l'aménagement de ce viaduc dans les années 70', les mobilisations citoyennes ainsi que son engagement en défaveur de cette infrastructure, et

1. Voir PRDD p.152



> PAD Herrmann-Debroux ©Perspective.brussels

les prochaines étapes qui concrétiseront le projet de réaménagement de la zone.

Perspective.brussels a poursuivi en abordant le [Plan régional de Développement durable](#) et en détaillant le [Plan d'Aménagement directeur](#) du projet à Herrmann-Debroux, depuis son ambition historique jusqu'à l'heure actuelle. Plus d'information à ce sujet sur le [site de Perspective](#).

Ensuite, le professeur Gery Leloutre (ULB) a expliqué le contexte historique et contemporain des infrastructures routières bruxelloises et a présenté trois entrées de ville (A12, E40, E411) lors d'une visite de terrain. À ce sujet, saviez-vous qu'initialement, la E411 était destinée à traverser Bruxelles de part en part ? Étant donné la centralité de la capitale de l'Europe, il semblait logique que celle-ci puisse relier Paris et Berlin depuis son centre. Cependant, fort heureusement pour les Bruxellois, le projet a été avorté.

Finalement, une brève visite des casernes d'Etterbeek, qui accueillent encore *See U*, la plus grande occupation temporaire de Belgique créée par Édouard Meier, a été organisée. Les participants ont pu observer le lieu où se tient le marché de fruits et légumes frais, ainsi que les espaces aérés intérieurs des casernes.

Le second jour a débuté par une autre visite de terrain. Les participants ont eu l'occasion de découvrir les alentours de la station de métro Herrmann-Debroux, en passant par l'ADEPS, les Trois Fontaines, Demey, Beaulieu et le triangle identifié dans le Plan d'Aménagement directeur. S'en est suivie une présentation de la ville suédoise de Göteborg et un workshop, en petits groupes, sur l'opérationnalisation de la vision du projet à Herrmann-Debroux. D'une part, certains participants

devaient s'interroger par rapport aux reconversions des entrées de ville, et plus spécifiquement par rapport à ce qu'il faudrait apprendre ou questionner du cas d'étude d'Herrmann-Debroux, notamment quant aux zones commerciales nécessitant l'usage de la voiture, des P+R et Mobility Hubs et de la coopération interrégionale. D'autre part, un second groupe de participants a eu l'occasion de penser à l'opérationnalisation des actions, en se demandant comment transformer un cadre stratégique et régulateur en un cadre opérationnel.

UNE TENDANCE À LA BAISSÉ...

Les participants ont eu l'occasion d'échanger à propos des aménagements des périphériques et grands axes autoroutiers de leurs villes respectives. La tendance générale indiquait une baisse du nombre de routes construites, accompagnée par une augmentation des espaces verts.

SAUF À PRAGUE

Les représentants de Prague, capitale de la République tchèque, étaient surpris d'être les seuls à augmenter leurs infrastructures autoroutières. Il est vrai que la ville a terminé l'aménagement de son périphérique il y a peu et ne suit donc pas la tendance d'autres villes européennes, comme Bruxelles.

ET POUR LA SUITE ?

Si l'avenir des entrées de ville vous intéresse, notez que plusieurs aménagements seront prévus d'ici à 2030, notamment sur la E40, E411 et A12, afin d'améliorer la qualité de vie à Bruxelles, même à côté d'un grand axe de pénétration.

> Roger Pongi Nyuba, Expert - « Évaluation des politiques publiques » - Cellule Évaluation des Politiques publiques – IBSA perspective.brussels

QUELS SONT LES ENJEUX DU TÉLÉTRAVAIL POUR LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ?

Avec la crise sanitaire, un plus grand nombre de travailleurs ont télétravaillé. L'IBSA (Institut Bruxellois de Statistiques et d'Analyse) de perspective.brussels, en collaboration avec l'ULB, a souhaité objectiver les questions suivantes : quelle est la pratique du télétravail en Région bruxelloise ? Jusqu'à quel point le télétravail peut-il être activé en Région bruxelloise ? Et quels sont les impacts de cette augmentation du télétravail ?

La pratique du télétravail en Région bruxelloise a été peu documentée avant la crise du Covid 19. Dès lors, un des premiers enjeux de l'étude a été de mesurer le taux potentiel de recours au télétravail dans le secteur public et privé après la crise Covid. Cette pratique **varie fortement** en fonction de la **profession exercée** et du **secteur d'activité**. Ces deux éléments ont été croisés pour identifier les métiers pour lesquels il est possible de télétravailler (métiers « télétravaillables ») et pour estimer ensuite la part des salariés qui pourraient télétravailler dans chaque secteur d'activité.

Le résultat est que le télétravail pourrait être activé pour au maximum, un peu moins de la moitié (45 %) des salariés dont le lieu de travail est la Région bruxelloise. Cette proportion bruxelloise est supérieure à la moyenne nationale (30 %), car la Région concentre beaucoup de sièges administratifs d'organisations privées ou publiques. On y trouve donc de nombreux emplois de bureau pour lesquels le télétravail est possible. Le potentiel de télétravail serait ainsi :

- très fréquent dans les « activités financières et assurances » (83 %), les « activités scientifiques, spécialisées et techniques » (87 %) et « d'information et de communication » (72 %) ;
- très modéré dans l'administration publique (56 %) ;
- très limité dans l'enseignement (18 %), la santé et l'action sociale (24 %).

Si le télétravail est possible pour 1 salarié sur 2 en Région de Bruxelles-Capitale, cela n'est toutefois pas un objectif à atteindre. Cette estimation représente le plafond maximum du développement du télétravail dans une situation post-COVID. En effet, tous les salariés qui peuvent télétravailler ne le font pas aujourd'hui en Région bruxelloise. La mise en œuvre effective du télétravail dépend de facteurs liés tant à l'offre de télétravail du côté des employeurs (investissements dans le matériel TIC, taille des entreprises, etc.) qu'à la demande de télétravail par les travailleurs, dès lors que le télétravail est réalisé sur base volontaire. De plus, le télétravail serait généralement effectué une partie

seulement du temps de travail, pendant 1, 2 ou 3 jours par semaine.

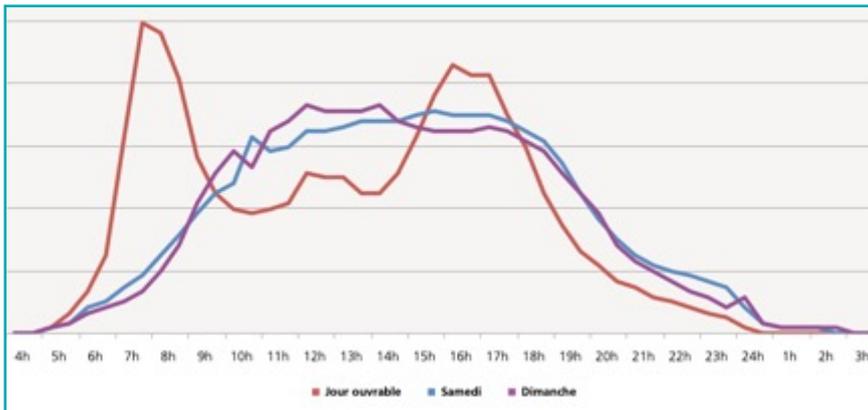
Le lien entre télétravail et mobilité est un enjeu crucial. En termes d'impact sur la mobilité, a priori, le télétravail est vu comme un vecteur de réduction des déplacements et donc favorable à l'amélioration de la mobilité. Pour autant, cette baisse concernerait uniquement les **déplacements domicile-travail**, qui sont, certes, les plus problématiques en matière de congestion du fait de leur concentration géographique et temporelle. À cet égard, le Bureau fédéral du Plan¹ a estimé la baisse potentielle des déplacements domicile-travail à environ 6 % sur l'ensemble de la Belgique d'ici à l'horizon 2040. Elle est estimée à -12 % pour les travailleurs dont le lieu de travail se situe dans la Région de Bruxelles-Capitale et même à -23 % au niveau des flux entrants.

En termes de **mode de transport**, en raison du profil des emplois donnant accès au télétravail (emplois de bureau, à horaire stable et plutôt dans de grandes structures administratives publiques ou privées) et du fait que le télétravail est d'autant plus pratiqué que le travailleur habite loin de son lieu de travail, la baisse des déplacements domicile-travail serait plus forte parmi les utilisateurs des transports en commun (surtout le chemin de fer pour entrer et sortir de Bruxelles) que parmi les automobilistes, relativisant d'autant l'impact du télétravail sur la réduction du trafic routier.

La baisse des déplacements domicile-travail devrait être plus modeste parmi les travailleurs qui habitent et travaillent dans la Région bruxelloise. Ceci en raison d'un profil d'emploi moins adapté au télétravail (plus d'ouvriers et d'indépendants, une part plus élevée d'emplois dans de plus petites structures), d'un moindre attrait pour le télétravail vu les conditions de logement qui sont plus souvent moins adaptées à cette pratique (appartement exigu, colocation, etc.) ainsi que des trajets domicile-travail plus courts. Le volume global de ces déplacements domicile-travail devrait donc demeurer plus ou moins stable.



1. Bureau fédéral du Plan. (2020 b). Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET, working paper 6-20 https://www.plan.be/uploaded/documents/202011191356220_WP_2006_12245.pdf



> Profil de fréquentation horaire STIB, tous motifs confondus (Source : STIB, 2014)

La baisse des déplacements domicile-travail n'entraînerait pas automatiquement la baisse de l'ensemble des déplacements. Les **autres déplacements** augmenteraient pendant la journée et en soirée, en raison du temps libéré et d'une autre organisation de la mobilité des télétravailleurs. En effet, les travailleurs se déplaceraient également pendant la journée pour d'**autres motifs** que ceux liés à leur activité professionnelle : pour conduire et chercher les enfants à l'école, faire des achats, pour des loisirs, etc. La possibilité pour le télétravailleur de gérer de manière plus flexible son emploi du temps et l'accès à des activités plus proches de son domicile pourraient augmenter ces autres types de déplacements. S'ils sont suffisamment nombreux, ces déplacements peuvent provoquer un « effet rebond » qui pourrait aller jusqu'à compenser la baisse des déplacements domicile-travail. Cet « effet rebond » serait caractérisé par un usage également plus important de la voiture, au détriment des transports en commun et des modes de mobilité douce, surtout lorsque le domicile se situe dans un endroit mal desservi par les transports ou éloigné des lieux d'activité. Ce report modal vers la voiture peut aussi se produire parmi les télétravailleurs habitant dans la Région bruxelloise qui souhaiteraient maintenir une certaine flexibilité en profitant des facilités de circulation en dehors des heures de pointe.

Toutefois, une redistribution géographique éventuelle de certaines activités économiques induites (petits commerces, horeca, etc.) pourrait modifier les déplacements effectués dans la Région par les travailleurs bruxellois. On assisterait d'une part, à la baisse des déplacements vers les quartiers de bureau liée à la baisse de fréquentation des travailleurs consécutive au télétravail, et d'autre part, à l'augmentation des déplacements vers de nouvelles zones d'activité.

Les résultats de l'étude ont mis en évidence un phénomène peu documenté jusqu'à ce jour, mais qui peut prendre plus d'ampleur avec une pratique plus importante du télétravail dans

la Région bruxelloise : la concentration des déplacements des travailleurs pendant les « **jours de pointe** ». Cette concentration est liée à la planification temporelle du télétravail sur certains jours de la semaine (mercredi et vendredi par exemple) tandis que les autres jours verraient une plus forte présence des travailleurs sur leurs lieux de travail. La conséquence serait un maintien des niveaux de congestion dans les transports en commun et du trafic routier élevé aux heures de pointe (figure 1) qui annulerait ainsi les avantages occasionnés par la baisse des déplacements domicile-travail pendant les « jours creux ». Les opérateurs publics (STIB, SNCB, TEC, de Lijn) devraient maintenir des capacités de transport maximales pour faire face à ces jours de pointe, même si elles sont moins utilisées durant les jours creux.

Les transporteurs publics devraient adapter leur offre de service journalier pour faire face à l'augmentation des déplacements des usagers en dehors des heures de pointe, mais également faire face à la baisse de la demande d'abonnement annuel au profit de formules tarifaires plus flexibles et conformes aux nouveaux horaires de déplacement des travailleurs sur 2 ou 3 jours par semaine. La baisse du nombre d'abonnements pose la question du financement des transports publics dont la réduction pourrait influencer sur les investissements à mettre en œuvre pour modifier la configuration du paysage et de l'offre de la mobilité dans la Région afin de l'adapter aux nouveaux enjeux structurels.

En conclusion, une baisse de la navette domicile-travail liée à l'augmentation de la pratique du télétravail serait bénéfique pour la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale à condition de limiter les effets de reports modaux sur la voiture individuelle et de concentration temporelle sur quelques jours de présentiel et les heures de pointe.

Cette conclusion est portée sans préjudice de l'analyse sur d'autres aspects dès lors que l'augmentation de la pratique du télétravail aurait également des conséquences sur d'autres dimensions urbaines, dont l'occupation des bureaux ou encore la fréquentation des commerces et des établissements horeca dans les zones où les bureaux sont très présents. perspective.brussels mène plus largement des analyses sur ces aspects.

Pour affiner l'impact du télétravail sur la mobilité en Région bruxelloise et pour suivre l'évolution de ces impacts dans le temps, un enjeu clé est d'évaluer le taux de recours effectif au télétravail, mais aussi la fréquence ou encore les tâches concernées. La méthode exploratoire proposée dans le rapport d'étude publié par l'IBSA est une première approximation de ces différents facteurs. Mais pour avoir une meilleure vision de la question et suivre les évolutions dans le temps, la collecte de statistiques sur la pratique du télétravail doit être systématisée.

> Plus d'infos :

Le rapport d'étude « **Analyse et impact du télétravail en Région de Bruxelles-Capitale** » a été réalisé par une équipe de recherche interdisciplinaire, issue de l'Université libre de Bruxelles (IGEAT, DULBEA et EBxl), sous la coordination de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse de perspective. brussels et à la demande du Ministre Gatz, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme, des Statistiques et de l'Image de Bruxelles.

Ce rapport est disponible sur le [site Internet](#) de l'IBSA, onglet « Publications ».

> Nina Ramos – conseillère mobilité Brulocalis

LES FEMMES ET LES TRANSPORTS

ÉTUDE POUR LA COMMISSION « FEMM »

Dans le cadre du travail de la commission FEMM¹, le département thématique des droits des citoyens et des affaires constitutionnelles du Parlement européen a commandé une étude sur les femmes et les transports.



des trajets plus complexes, nécessitant de plus nombreux arrêts et détours que les hommes; et cela même car les femmes assument majoritairement les responsabilités familiales. Ce sont davantage les femmes qui s'occupent de déposer les enfants à l'école, faire les courses, de conduire des membres de la famille pour un rendez-vous médical, etc. Les femmes combinent généralement ces activités avec le travail et leurs activités personnelles, cela entraîne des déplacements en chaîne qui comprennent de nombreux arrêts et détours. Les hommes ont tendance à se déplacer pour des activités individuelles tels le travail et les loisirs ; leurs déplacements sont de ce fait réguliers et linéaires.

Les chercheurs ont développé un concept de « pauvreté liée aux transports » pour exprimer le fait que les transports peuvent être un facteur qui renforce la pauvreté et l'exclusion, et ce d'autant plus depuis la crise économique de 2008-2013. Ainsi, l'analyse des données montre que les femmes qui se trouvent dans une situation de pauvreté sont dans un contexte doublement défavorable, de par leur condition de femme usagère des transports en commun et leur pouvoir économique limité.

Cette étude se penche à la fois sur les pratiques de mobilité en rapport au genre en Europe, mais aussi sur la présence des femmes dans les sphères décisionnelles et professionnelles du secteur du transport. L'objectif étant de faire un état de l'art sur les données et la documentation disponibles sur le sujet afin de répondre aux besoins spécifiques des femmes à la fois en tant qu'usagères des transports mais aussi en tant que travailleuses dans le secteur.

Une question qui retient particulièrement l'attention lorsqu'il s'agit de mobilité et de genre est la thématique de la sécurité. Non seulement la sécurité routière, mais aussi la sécurité dans les transports collectifs et dans la pratique de l'espace public. Le n°59 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière a dédié un dossier focus à ce sujet.

Tout d'abord, les auteurs nous informent sur le peu de données disponible à l'échelle européenne sur les pratiques de mobilité en fonction du genre ; il n'a donc pas été possible pour eux de donner un aperçu pays par pays de ces informations. L'analyse des données sur l'ensemble du territoire européen montre tout de même que les pratiques en termes de mobilité varient en fonction du genre.

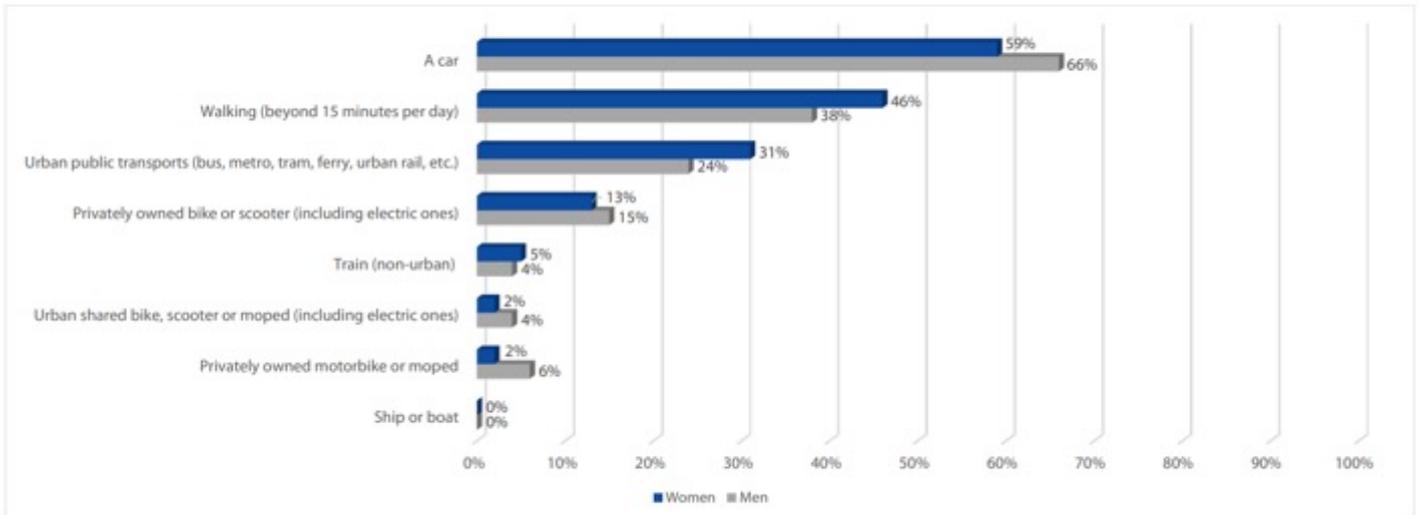
Mis à part les questions de sécurité routière, les femmes sont davantage confrontées au risque de harcèlement sexuel lorsqu'elles utilisent les transports publics. Par ailleurs, il s'avère que les technologies développées pour le transport (les équipements, leurs conceptions ergonomiques, etc.) sont calibrées sur une physionomie-type d'homme, et donc moins adaptées à la physionomie des femmes.

Concernant le mode choisi, les femmes ont tendance à marcher et utiliser davantage les transports en commun, tandis que les hommes privilégient les transports individuels (la voiture mais aussi les cyclomoteurs, vélos, etc.). Les hommes et les femmes présentent également différents modèles de mobilité : les femmes effectuent

Ainsi, ce sont des problématiques qui doivent être adressées tout au long du processus décisionnel et de mise en œuvre des transports et de l'aménagement de l'espace public en Europe.

Une des raisons de ce déficit de prise en compte des questions liées aux femmes dans le domaine

1. La Commission européenne des droits des femmes et de l'égalité des genres (<https://www.europarl.europa.eu/committees/fr/femm/home/highlights>)



Source: Eurobarometer (2020a).

> Figure 1 : sur une journée-type, le ou les modes de transports utilisés (plusieurs réponses possibles) en fonction du genre

de la mobilité est le manque de femmes en tant qu'expertes et/ou décideuses dans le secteur du transport. L'analyse bibliographique de l'étude montre plusieurs causes à cette réalité. Avant tout, le secteur du transport est perçu dans l'imaginaire collectif comme un secteur masculin, il est peu attractif pour les femmes car il est peu présenté comme une option lors du choix de carrière pour celles-ci par ailleurs, elles craignent d'être sujettes à des discriminations liées à la présence majoritaire des hommes. Les stéréotypes de genre restent très prégnants dans ce secteur et exercent une influence non négligeable sur les choix de carrière des femmes.

Suite à ces observations, les chercheurs émettent des pistes de solutions et recommandations.

Les données étant peu fournies sur la matière, les chercheurs suggèrent de récolter davantage de données sur les pratiques de mobilité en fonction du genre dans les pays européens, ainsi que sur la présence des femmes dans le secteur.

Ils proposent d'agir avant tout sur l'attractivité du secteur du transport pour augmenter la présence des femmes à tous les niveaux du processus de décision et de mise en œuvre. Ils espèrent ainsi que les problématiques liées aux discriminations de genre seront adressées. Les recommandations concernent à la fois des mesures positives et des instruments de financement à intégrer dans les différents programmes européens afin de résoudre ce problème.

> Plus d'info

- Voir la version intégrale de l'étude en anglais: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf)
- Pour en savoir plus sur le genre et la sécurité routière, voir le numéro 59 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière
- Pour en savoir plus sur les pratiques de mobilité en fonction de la charge de responsabilité familiale, voir l'article sur la mobilité des familles monoparentales dans le numéro 61 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière
- Pour retrouver ces deux numéros, rendez-vous sur le site de Brulocalis : <https://brulocalis.brussels/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
SAILLEZ Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	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 BROUWER Hortense	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
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	pibert@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
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobiliite@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
BLOCH Céline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	cbloch@stgilles.brussels
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.

