

Good Move Forum

Bienvenue Welkom

INVITATION - UITNODIGING

GOOD MOVE FORUM • 09.06.2023




BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

en collaboration avec
in samenwerking met

 **BRULocalis**
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES
VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

Mot d'accueil - Welkomstwoord

Elke Van den Brandt
Ministre de la Mobilité, des Travaux
publics et de la Sécurité routière
Minister van Mobiliteit, Openbare
Werken en Verkeersveiligheid

Introduction Inleiding

Kristof De Mesmaeker

Directeur-Chef de Service, Bruxelles Mobilité

Directeur-Diensthooft, Brussel Mobiliteit

Philippe Barette

Directeur, Bruxelles Mobilité & modérateur de la matinée

Directeur, Brussel Mobiliteit & moderator van de ochtend

Programme de la matinée

- **Mot d'accueil**
- **Introduction**
- **Mobility vision : Comment la mobilité évolue-t-elle ?**
- **City vision : Comment la politique de mobilité répond-elle aux enjeux urbains?**
 - Les enjeux de la City Vision - Bruxelles Mobilité
 - Enjeux économiques : mobilité et commerces - Hub.brussels
 - Enjeux environnementaux - Bruxelles Environnement
 - Enjeux sociaux : habitudes de déplacement et équipement automobile des ménages défavorisés - Bruxelles Mobilité
 - Q&A
- **Good Move en bonne voie?**
- **Vers une évaluation partagée et participative**

La Mobility Vision / De Mobility Vision

be
good
move
be.brussels 



Quels enjeux ? Quels objectifs ?

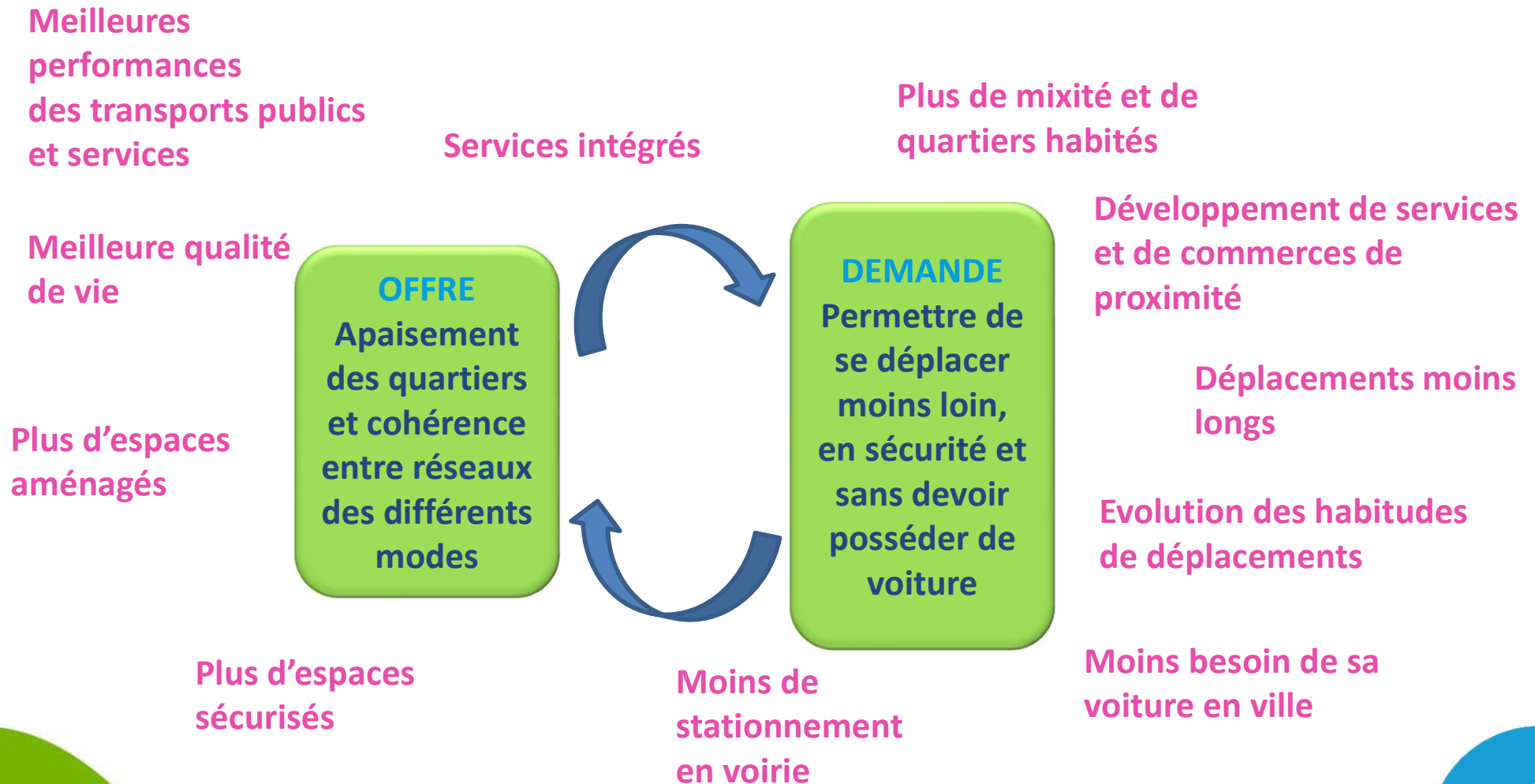


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

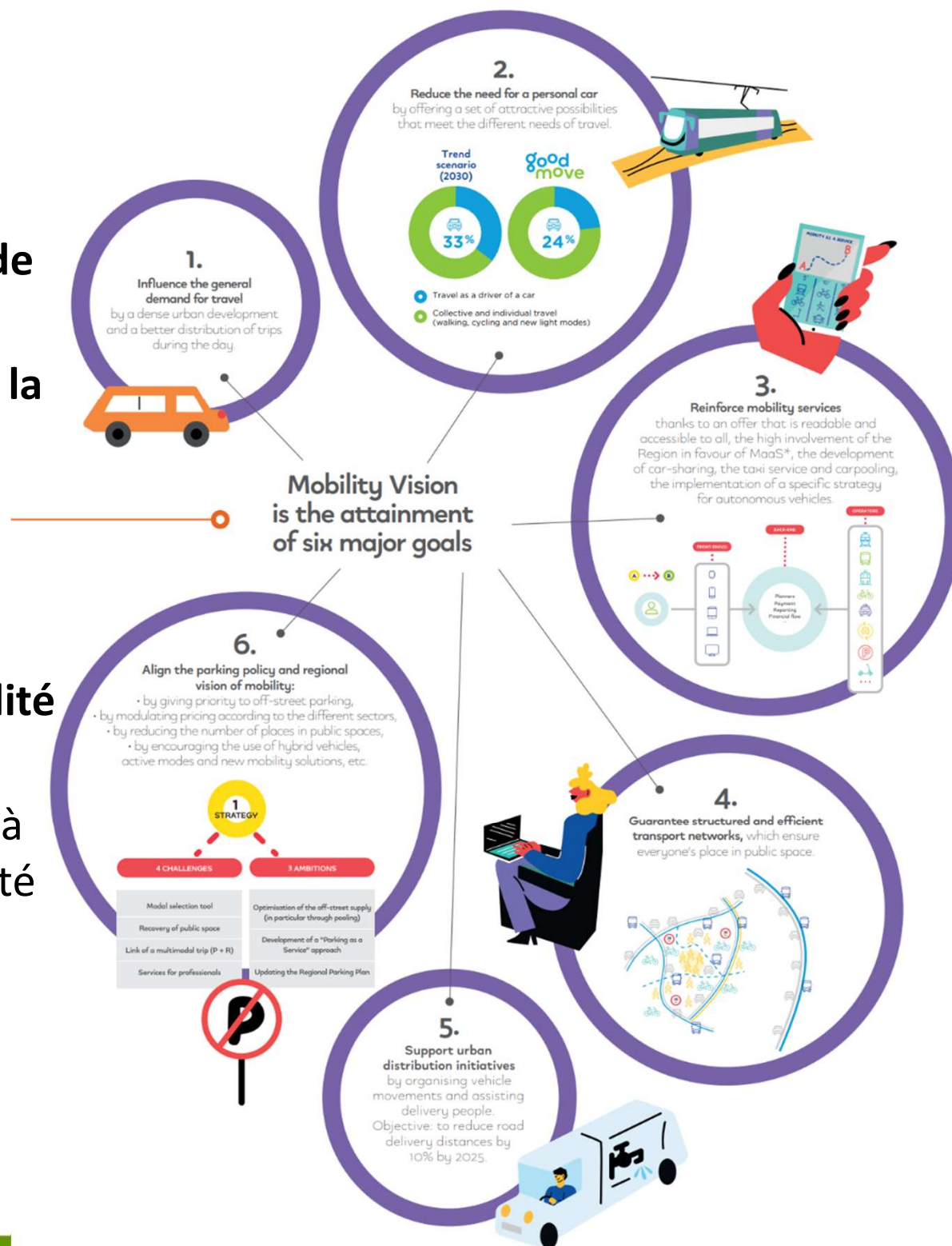
be
good
move
be.brussels

Quel système de mobilité répond à ces enjeux pour la RBC?



Mobility Vision

- Influencer sur la demande globale de déplacement
- Permettre un moindre usage de la voiture individuelle
- Renforcer la mobilité servicielle
- Des réseaux de transport bien structurés et efficaces
- La distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence
- Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité



1.

**Influence the general
demand for travel**

by a dense urban development
and a better distribution of trips
during the day.



Mobility Vision – La demande

- Influer sur la demande globale de déplacements

Comment la demande de mobilité évolue-t-elle ?

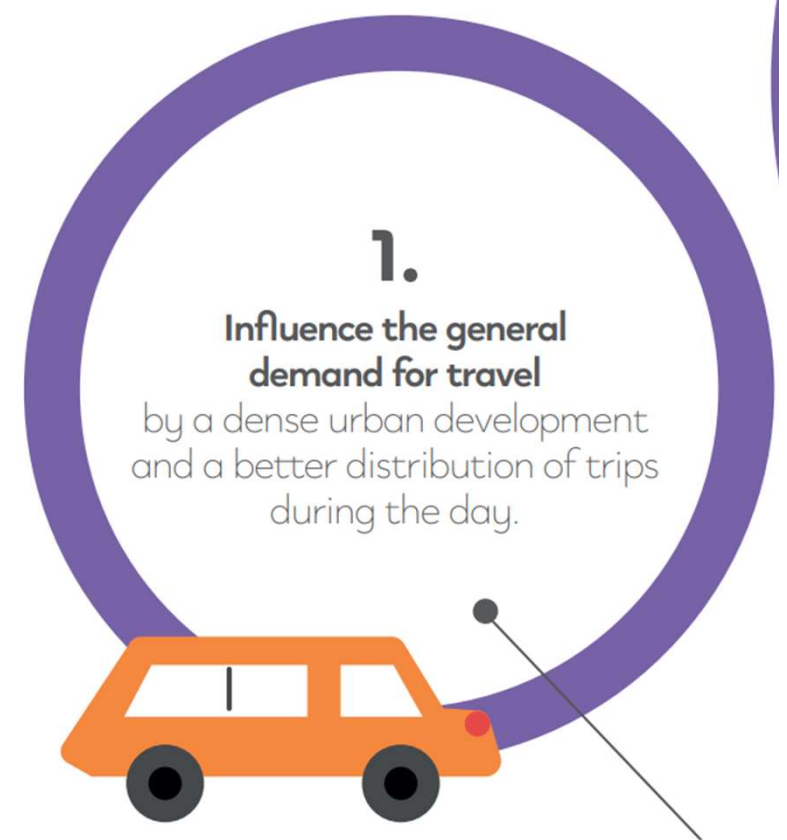
Nombre de déplacements



Longueur des déplacements



Répartition horaire



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Dans quelle mesure les Bruxellois se déplacent-ils?

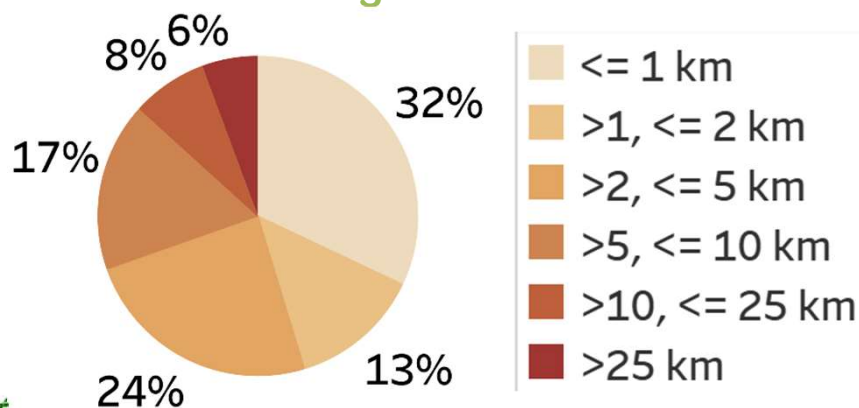
3,3 millions de déplacements sont effectués chaque jour par les Bruxellois.

- Cela revient à une moyenne de **2,92** déplacements par personne par jour.
- 86% des déplacements débutent et se terminent dans la RBC – 14% sont en provenance, à destination ou entièrement réalisés à l'extérieur de la RBC.

Cela représente chaque jour 25,4 millions de kilomètres parcourus

- Soit une moyenne de **7,7 km** par déplacement
- Pour les déplacements internes à la RBC : la moyenne est de **3,3 km** par déplacement
- **1/3 de tous les déplacements ont une longueur maximale de 1 km !**

Part des déplacements
par classe de distance:



Source : ECD-OVG 6



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

good
move
be.brussels

Le besoin et/ou l'accès à la mobilité n'est pas le même pour tous les groupes de population (1)

Des différences évidentes entre les sexes et les âges

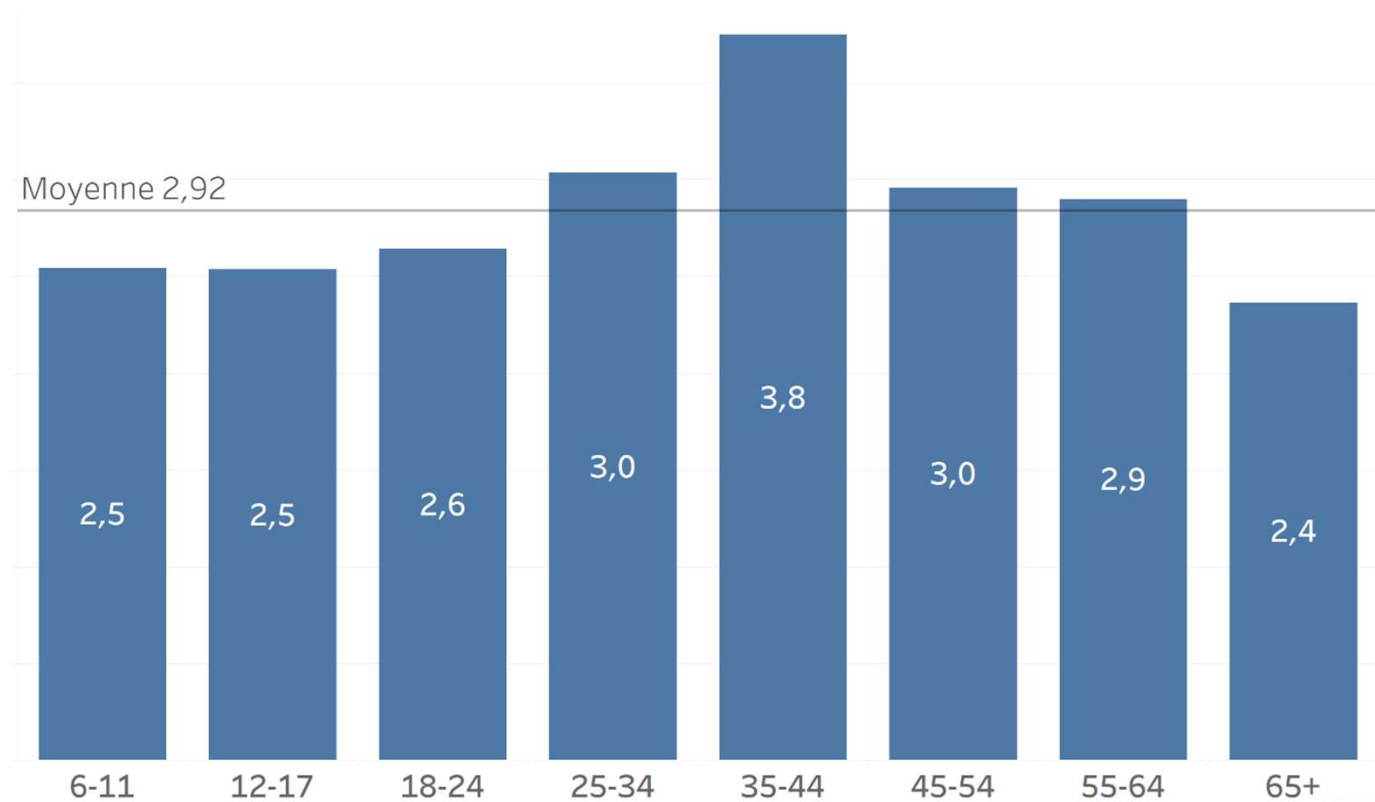


2,83
déplacements
par jour



3,01
déplacements
par jour

Nombre moyen de déplacements par personne et par jour



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

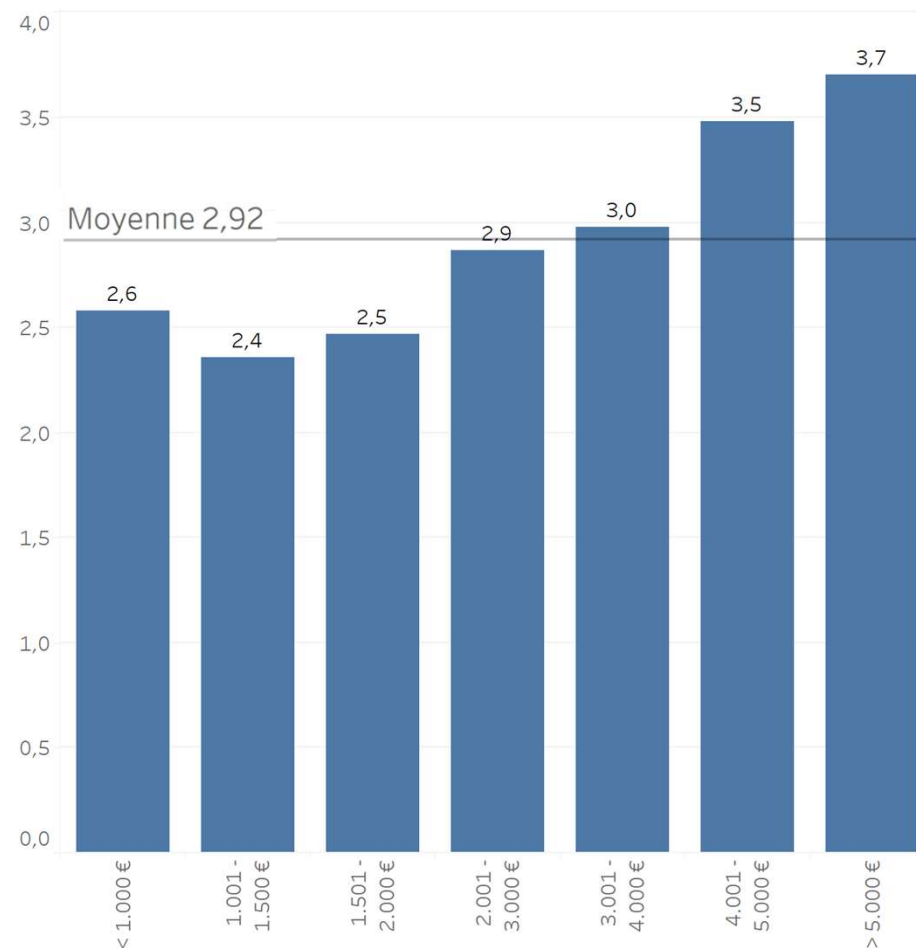
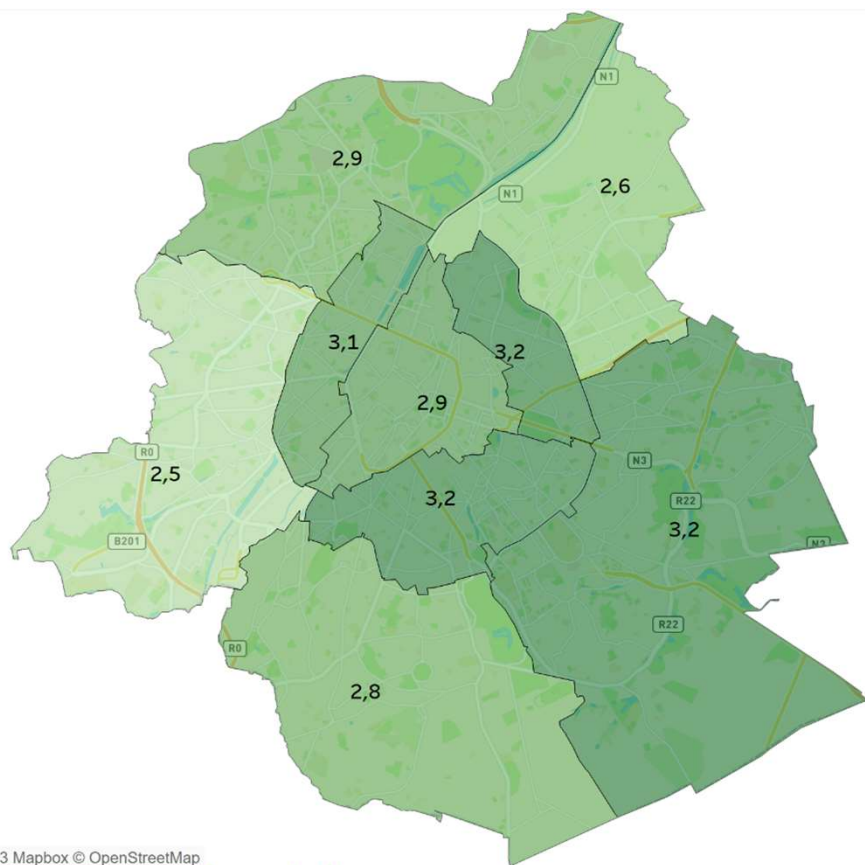
Source : OVG 6

be
good
move
be.brussels

Le besoin et/ou l'accès à la mobilité n'est pas le même pour tous les groupes de population (2)

Les catégories de revenus et la distance par rapport au centre ont aussi un impact

Nombre moyen de déplacements par personne par jour



© 2023 Mapbox © OpenStreetMap



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source : OVG 6

be
good
move
be.brussels

Nous effectuons des déplacements plus courts qu'il y a 20 ans

MOBEL (1999)

- 2,96 déplacements par Bruxellois par jour
84% de déplacements internes

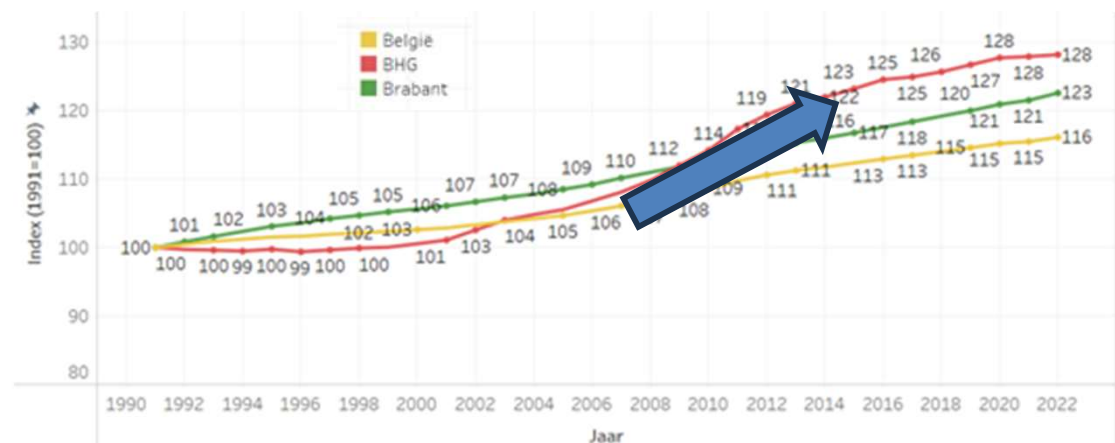
- Moyenne de 11,05 km par déplacement

ECD (10/2021-10/2022)

- 2,92 déplacements par Bruxellois par jour
86% de déplacements internes

- Moyenne de 7,7 km par déplacement

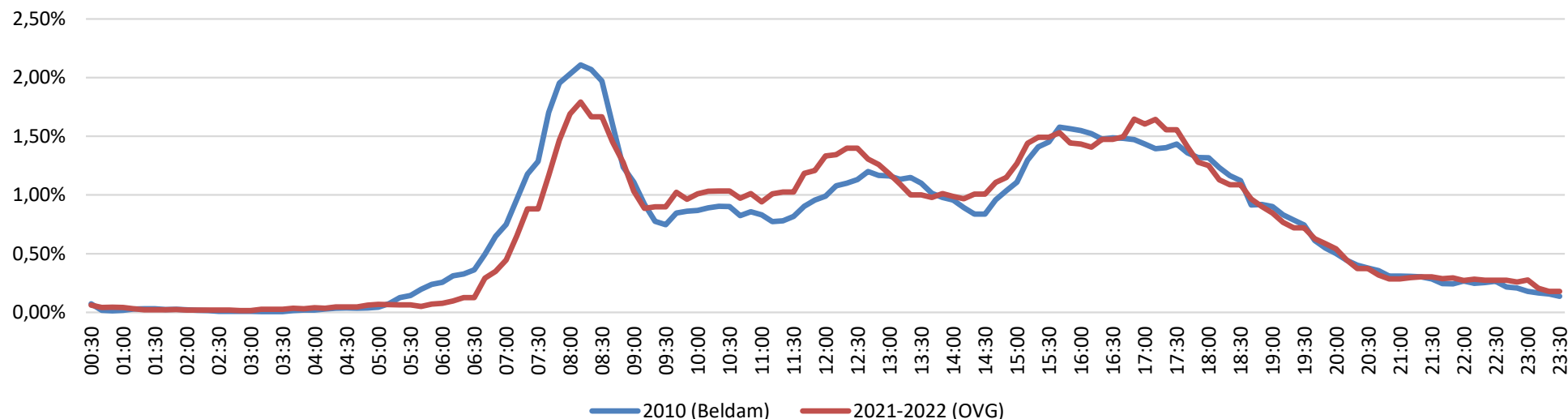
Défi : croissance de la population depuis +/-2000



Sources : MOBEL, OVG 6, Statbel

Les déplacements sont désormais un peu mieux répartis sur la journée

% des déplacements des Bruxellois selon l'heure, durant un jour de semaine scolaire moyen



- La baisse en heure de pointe s'explique principalement par la diminution des déplacements professionnels due à l'augmentation du télétravail

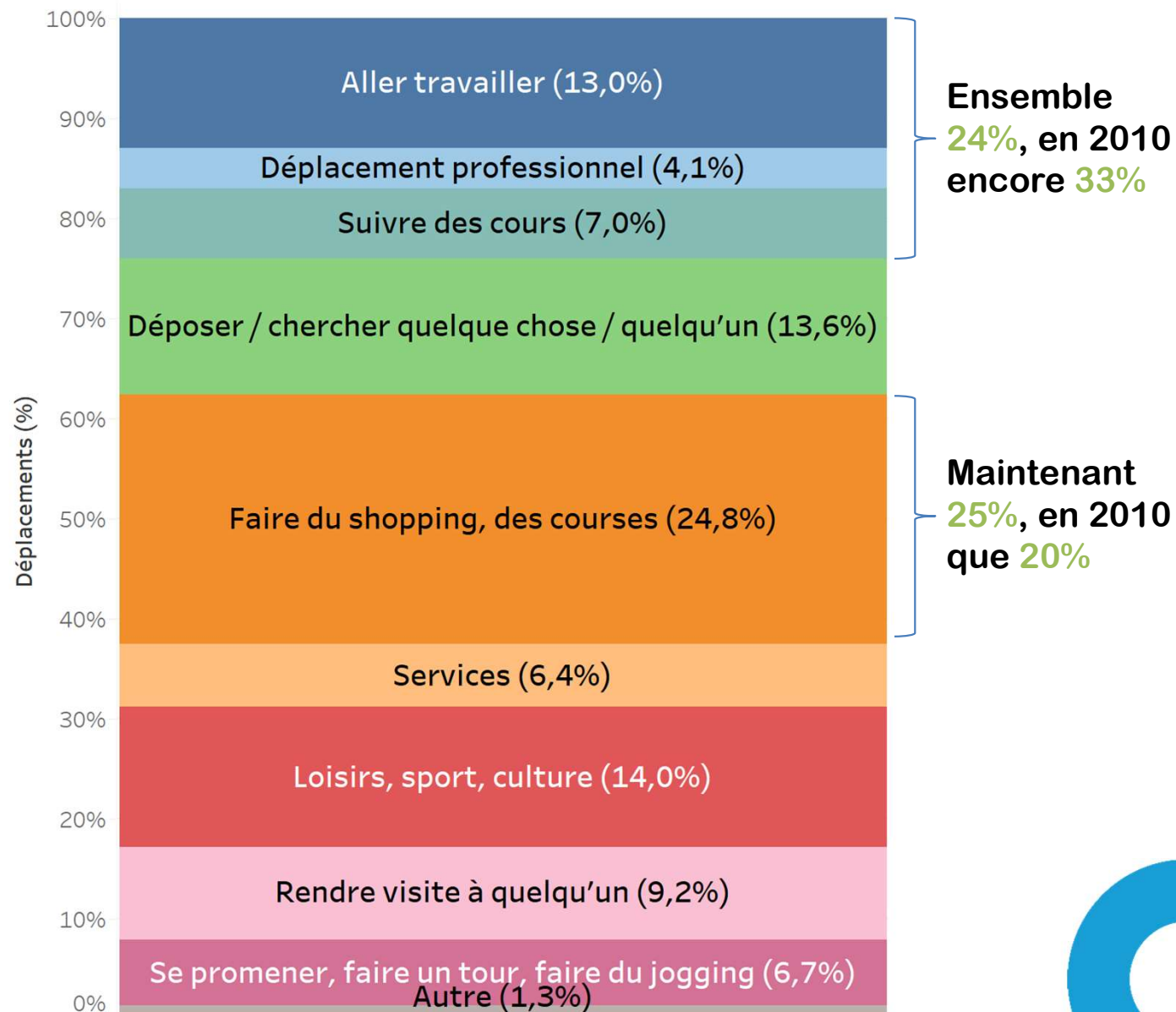
- ➔ Moins de déplacements en RBC (surtout pendant les heures de pointe)
- ➔ Diminution de la navette: de 1 100 000/jour en 2018 à 900 000/jour en 2022

Le travail n'est plus le motif de déplacement le plus important

Le motif de déplacement le plus fréquent (hormis "rentrez à la maison") est **"faire du shopping, des courses"**, qui est plus important que "travail", "déplacements professionnels" et "suivre des cours".

En comparaison avec 2010 (Beldam), l'évolution la plus marquante est la diminution du nombre de déplacements pour aller travailler.

% des motifs de déplacement hors motif "aller à la maison" (2022)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Sources : Beldam, ECD-OVG 6

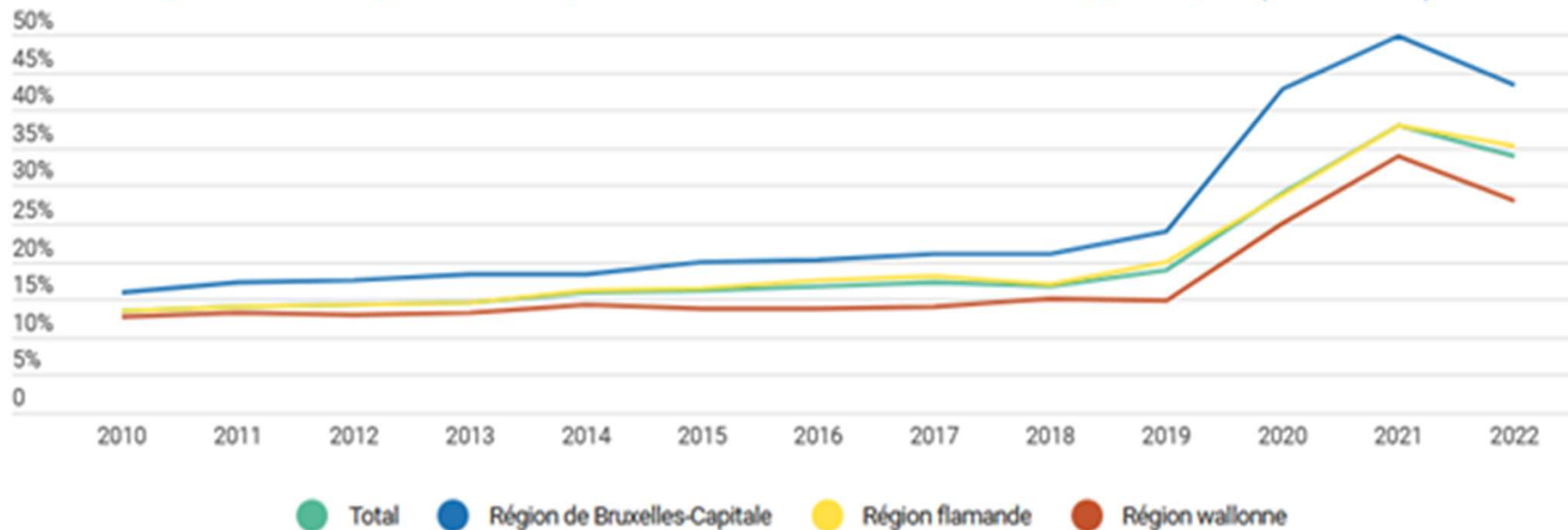
be
good
move
be.brussels

Augmentation évidente du télétravail depuis le Covid

○ Augmentation du télétravail

- surtout à Bruxelles (travailleurs & résidents bruxellois)

Pourcentage de salariés qui travaillent parfois ou habituellement à domicile, par région (2010-2022)



Augmentation évidente du télétravail depuis le Covid

Augmentation du télétravail

- corrélé à la distance domicile-travail
- surtout les usagers du train, b/t/m

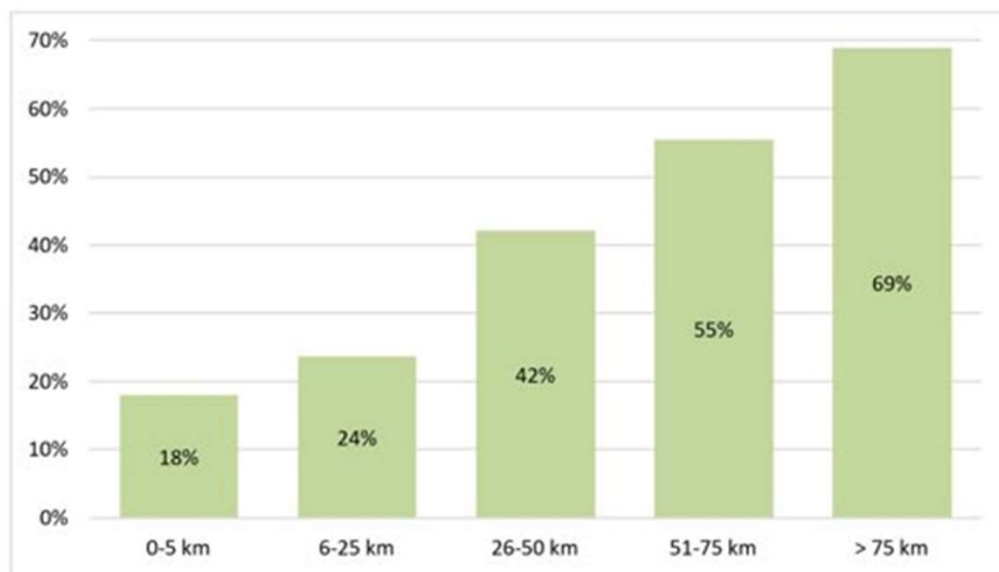
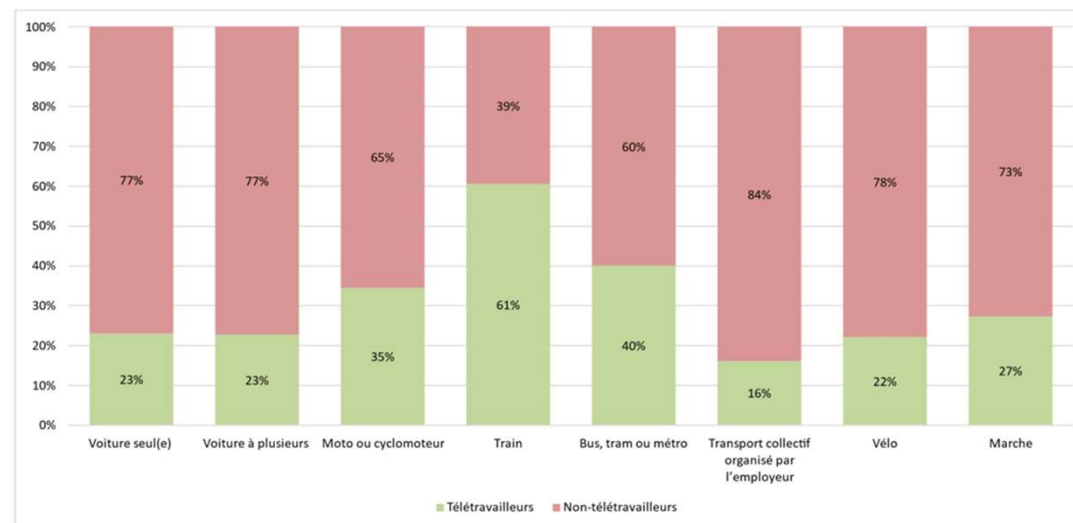


Figure 5 Pourcentage de télétravailleurs, selon la distance domicile-travail



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

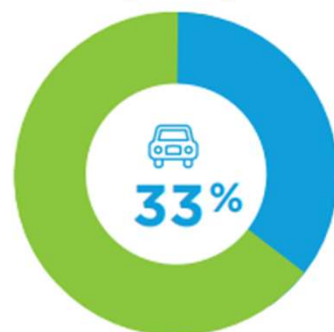
Source : SPF Mobilité

be
good
move
be.brussels

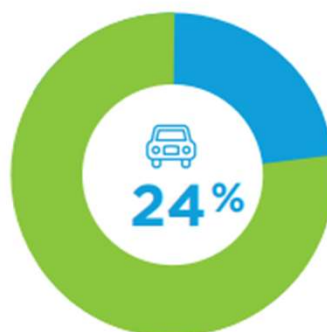
2.

Reduce the need for a personal car
by offering a set of attractive possibilities
that meet the different needs of travel.

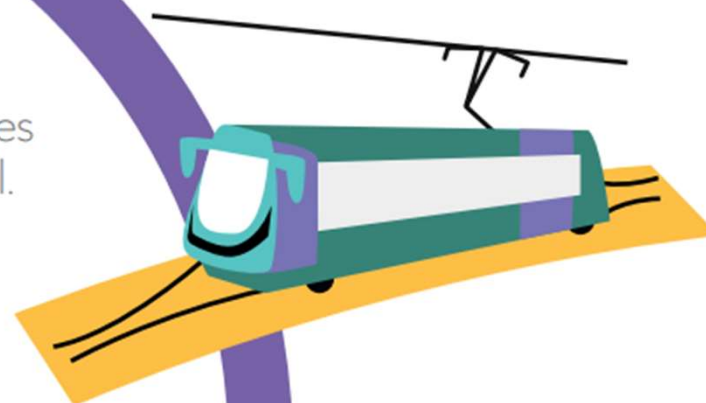
Trend
scenario
(2030)



good
move

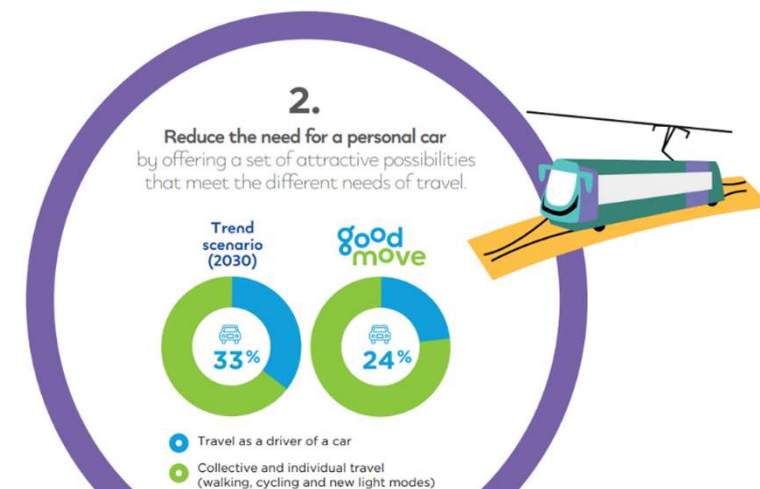


- Travel as a driver of a car
- Collective and individual travel (walking, cycling and new light modes)



Mobility Vision – Les objectifs

- Permettre un moindre usage de la voiture individuelle



Comment l'usage des différents modes de déplacements évolue-t-il?

Diminution de l'usage de la voiture

Diminution de la possession automobile

Renforcement du rôle de la marche sur les courtes distances

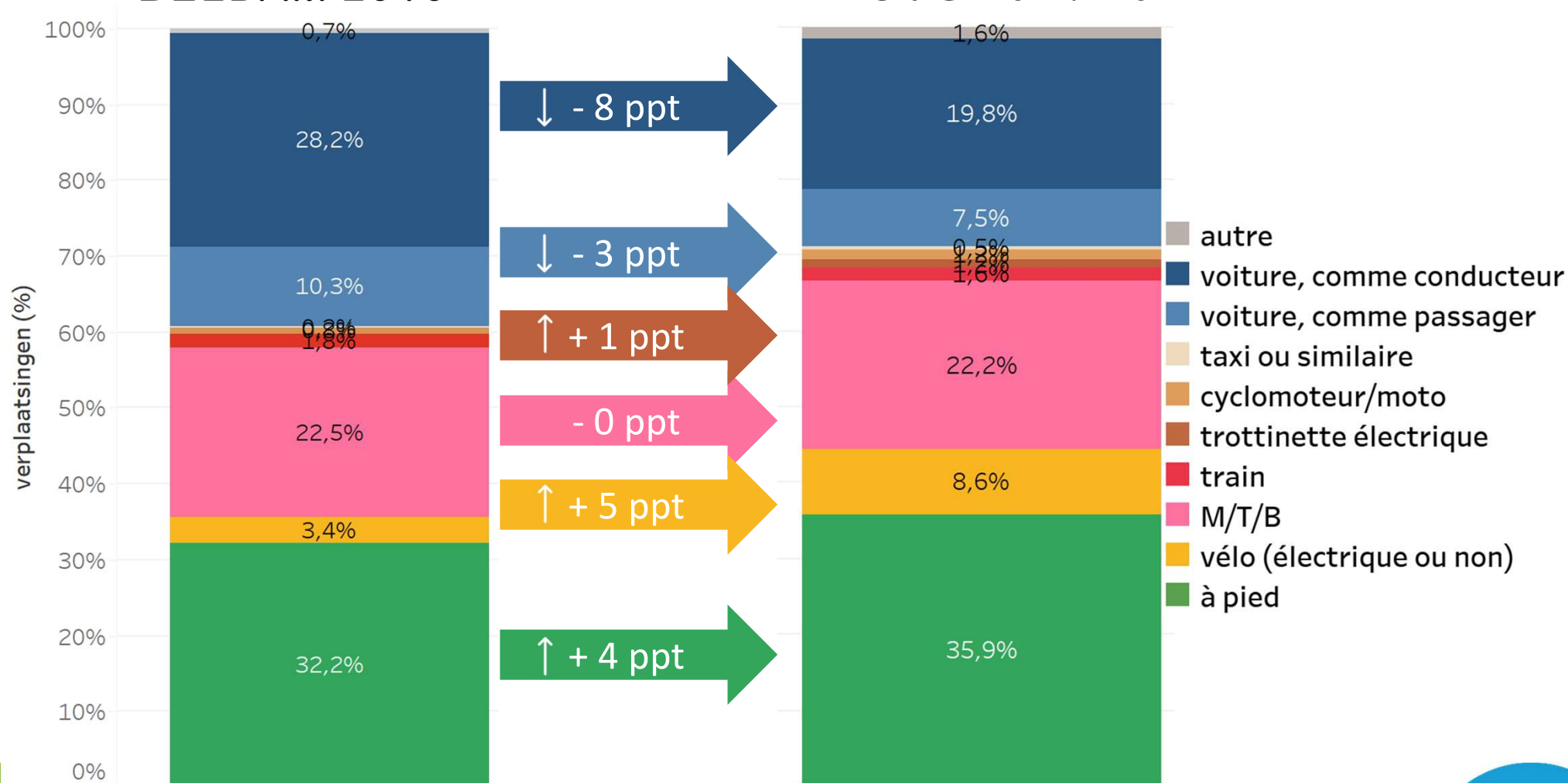
Triplement de la part des déplacements effectués en vélo

Augmentation du nombre de déplacements en transport public pour les moyennes et longues distances

Comment se déplacent les Bruxellois?

BELDAM 2010

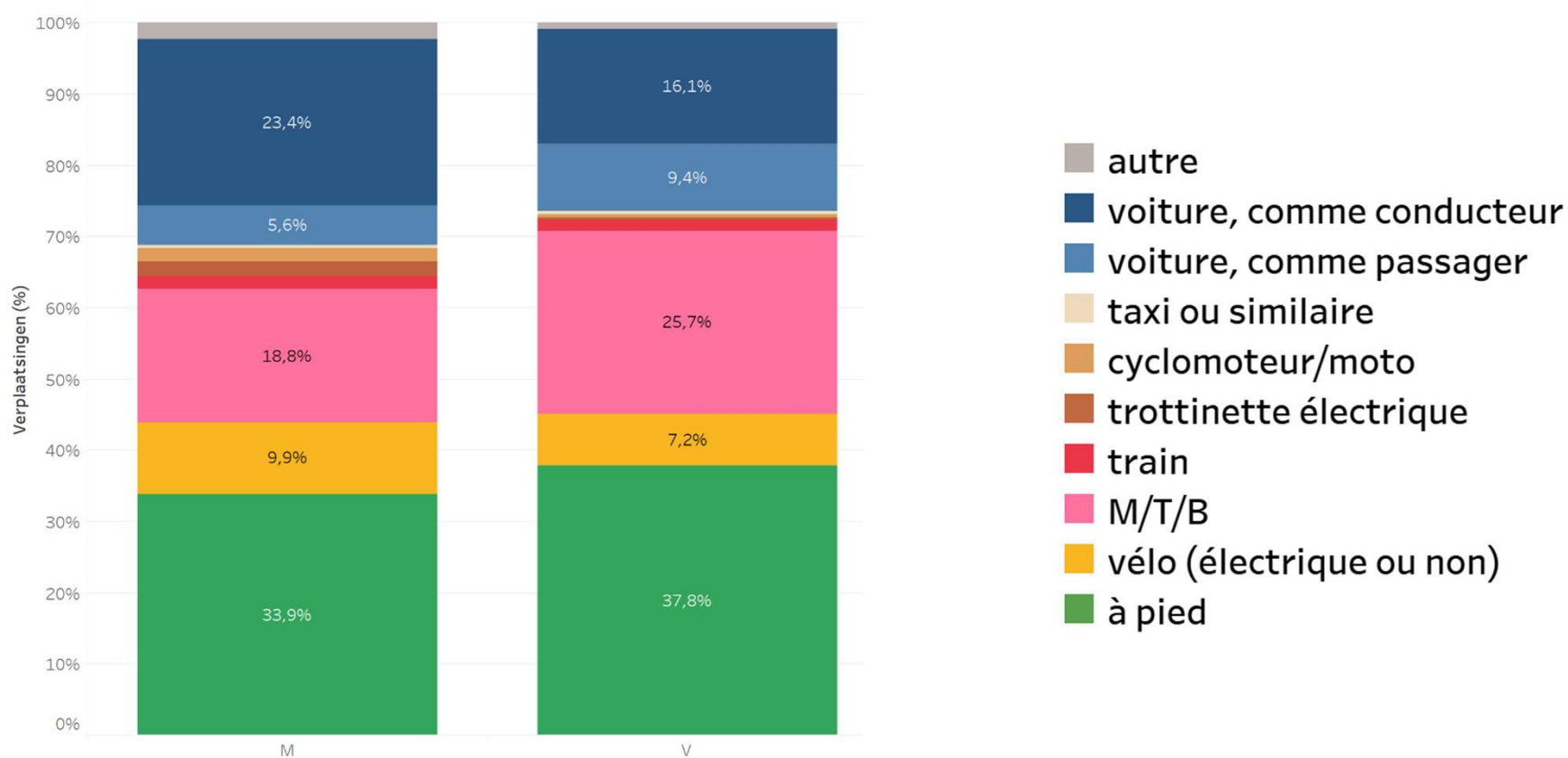
OVG 2021-2022



Le plus grand changement depuis 2010 est le recul de la catégorie « voiture » et simultanément l'augmentation du vélo

Des habitudes différentes selon le sexe

Répartition modale OVG : différence homme/femme

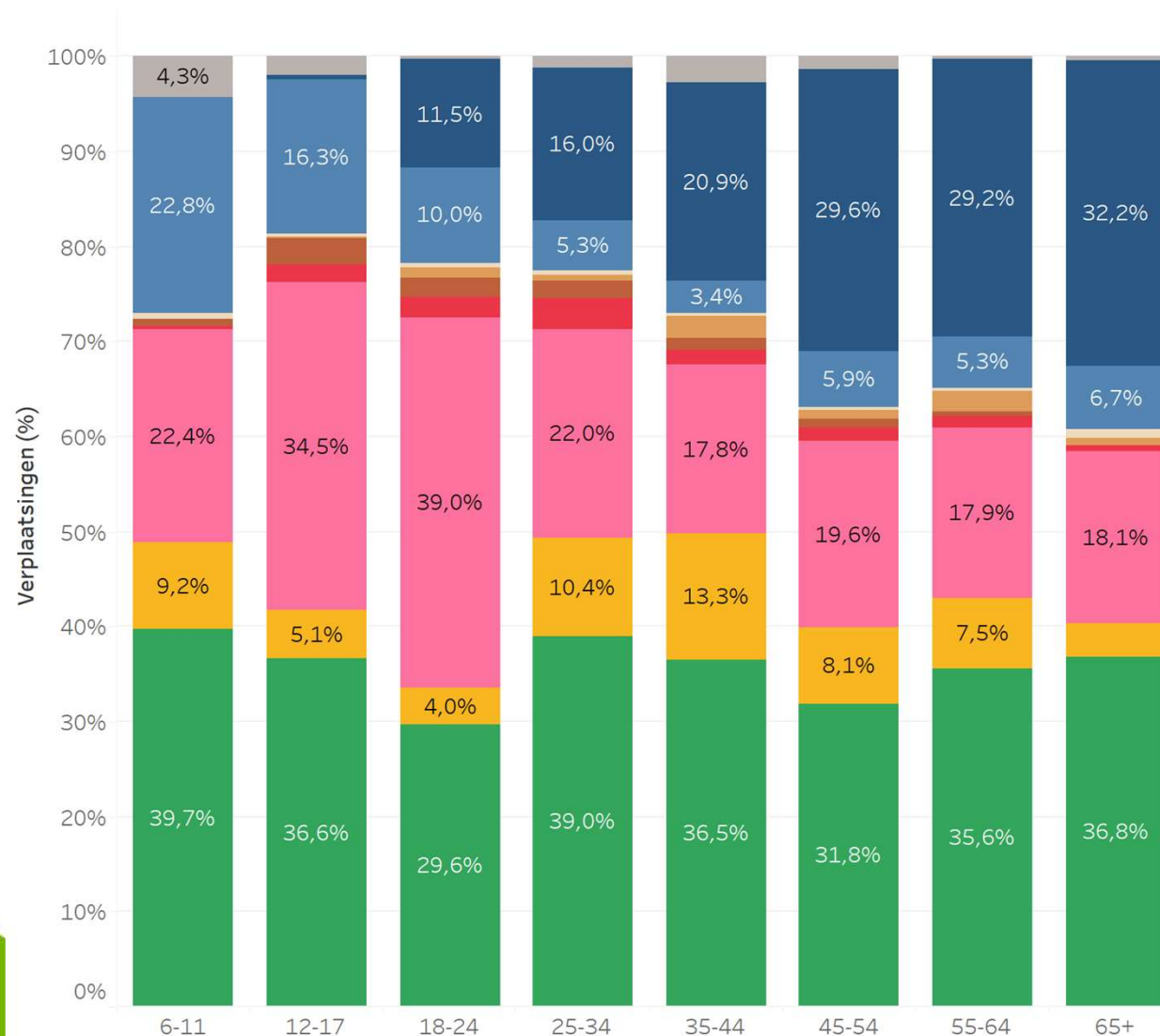


Les hommes: plus conducteurs de voiture, un peu plus de vélos, trottinettes électriques, cyclomoteurs/motos

Les femmes: plus B/T/M, plus passagères voitures, plus à pied

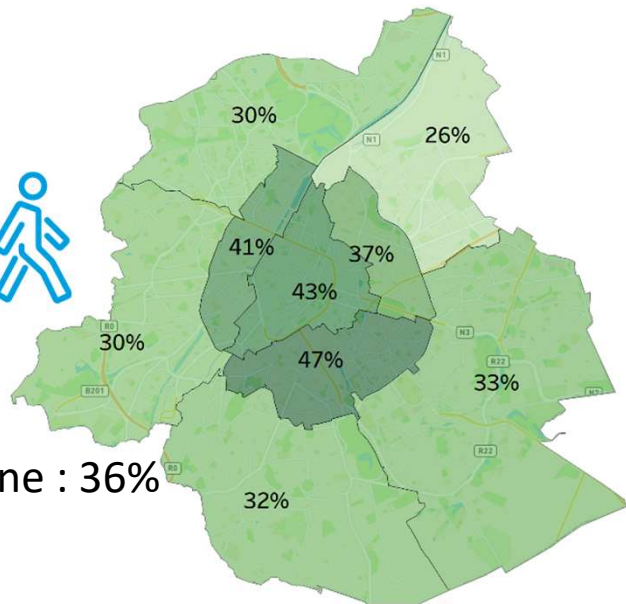
Des habitudes différentes en fonction de l'âge

Parts modales : différences en fonction des catégories d'âge

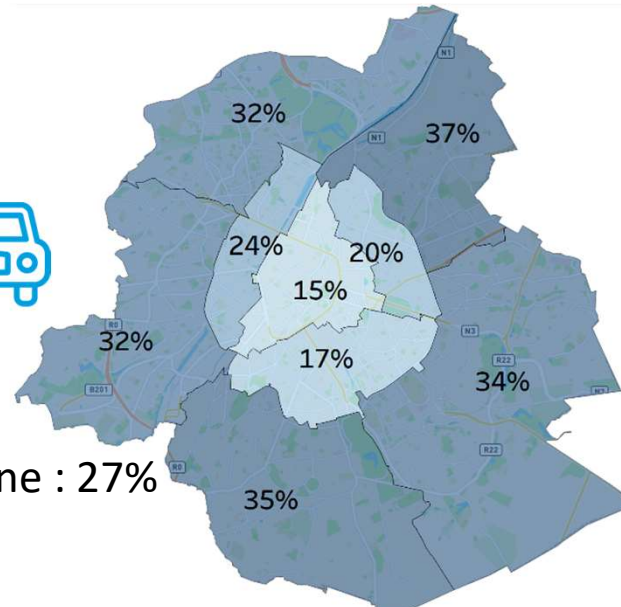


- A partir de 45 ans : la voiture = 35 à 40%
- Les 25-44 ans font le plus de vélo
- Les 18-24 ans recourent le moins à la marche et au vélo
- Le B/T/M est le plus populaire chez les 12-24 ans

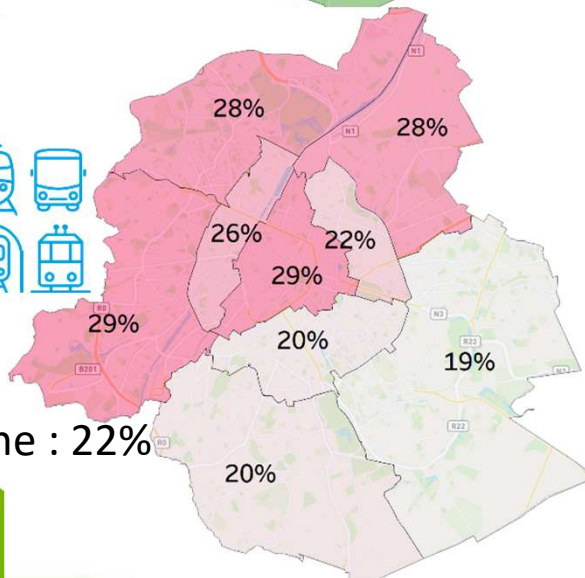
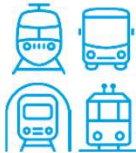
Des parts modales différentes en fonction du lieu de résidence



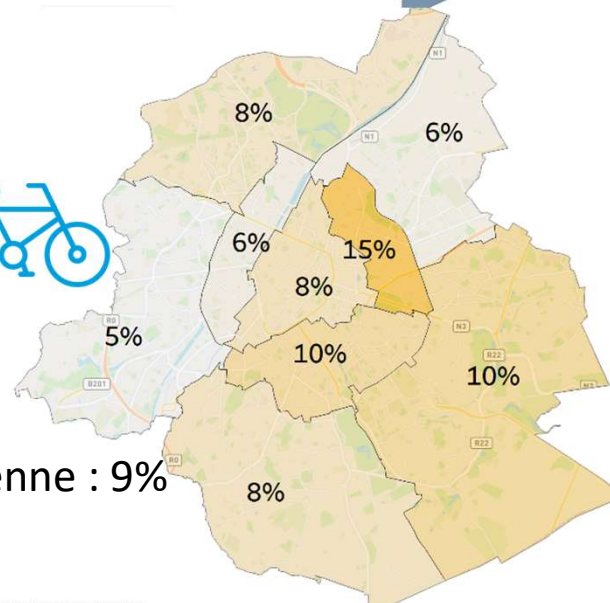
Moyenne : 36%



Moyenne : 27%



Moyenne : 22%



Moyenne : 9%

La marche et l'utilisation de la voiture semblent liées à la proximité ou non de la destination.

L'usage du vélo et du TP est entre autres lié aux revenus du ménage (voir ci-après)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

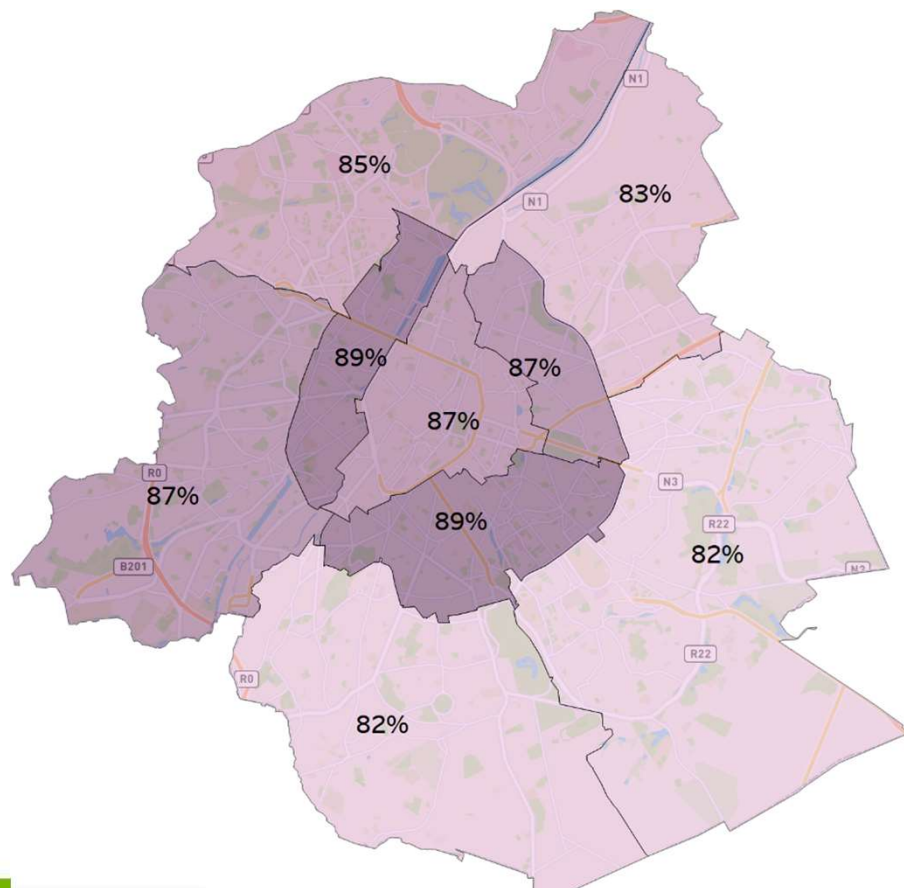
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source : OVG 6

be
good
move
be.brussels

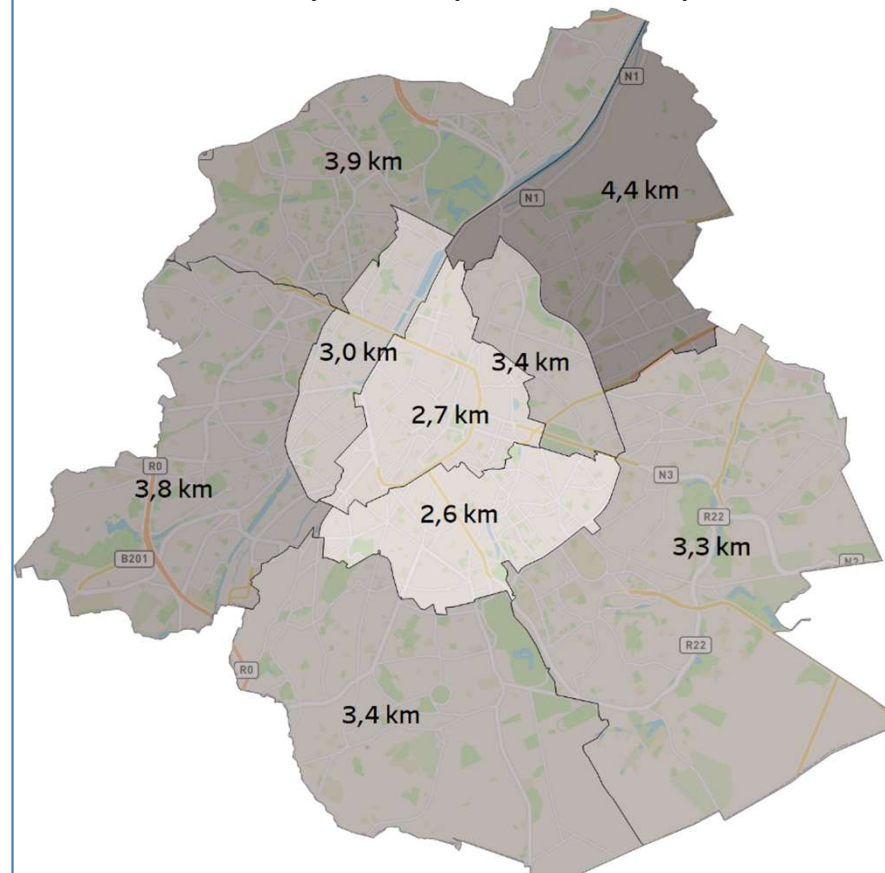
Variables explicatives par lieux de résidence

Part des déplacements internes à la RBC



Moyenne : 86%

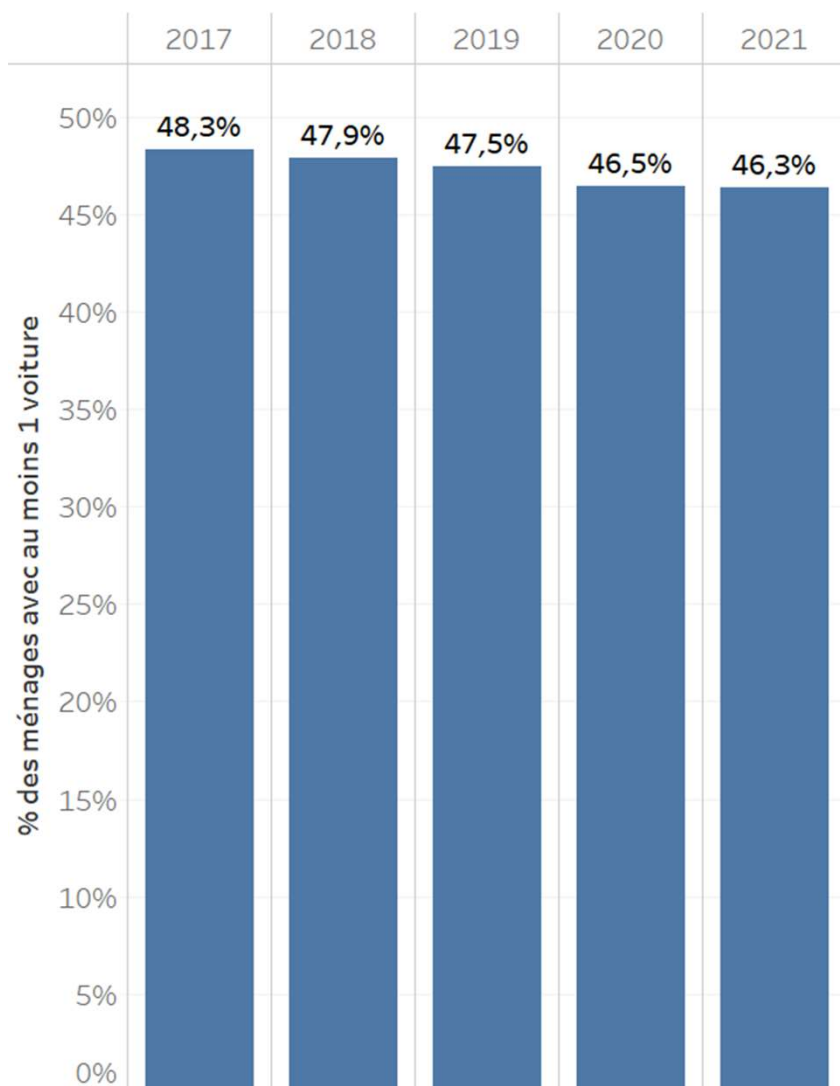
Distances moyennes pour des déplacements internes



Moyenne : 3,3 km

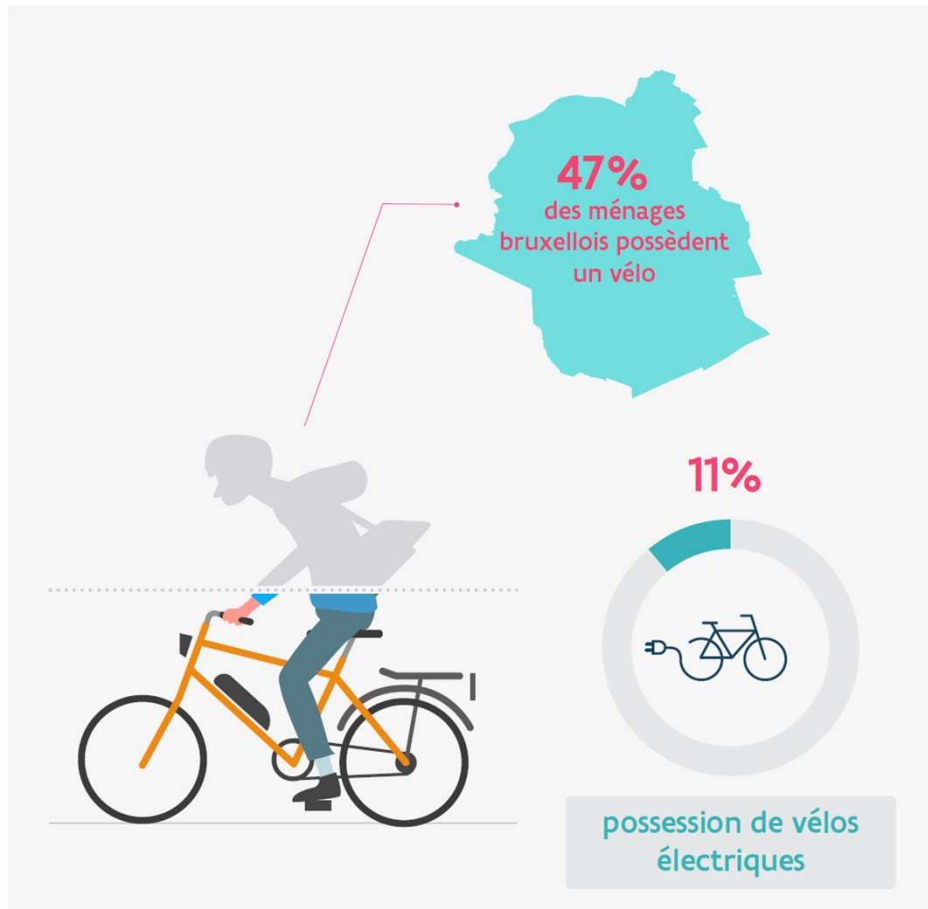
Les Bruxellois possèdent de moins en moins une voiture

○ Possession de la voiture en RBC (source : Statbel)



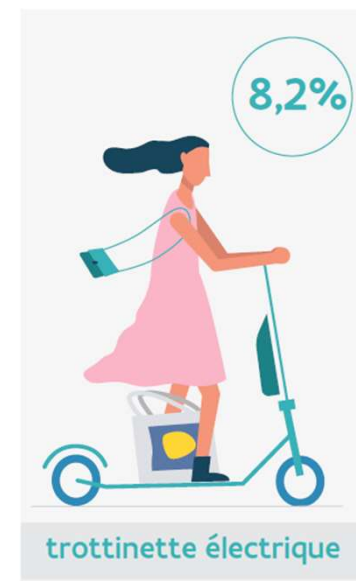
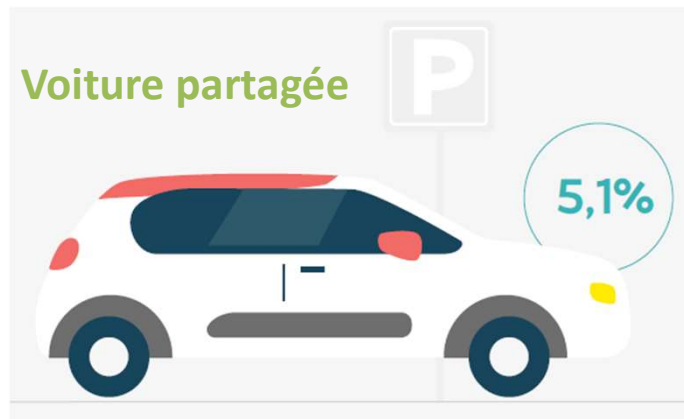
- Seulement **46%** des ménages Bruxellois possèdent (au moins) une voiture
- 2017 > 2021 : -8.379 voitures (-2,5%)
- Pas de chiffres administratifs plus anciens disponibles, mais selon l'enquête Beldam (2010) : **65%** des ménages répondaient posséder une voiture!

Les ménages bruxellois ont accès à un large panel d'alternatives (1)



- Les chiffres ne montrent pas d'évolution depuis 2010 en ce qui concerne la possession de vélos (47% des ménages avaient un vélo en 2010), à l'exception de la conversion partielle aux vélos électriques.

Les ménages bruxellois ont accès à un large panel d'alternatives (2)

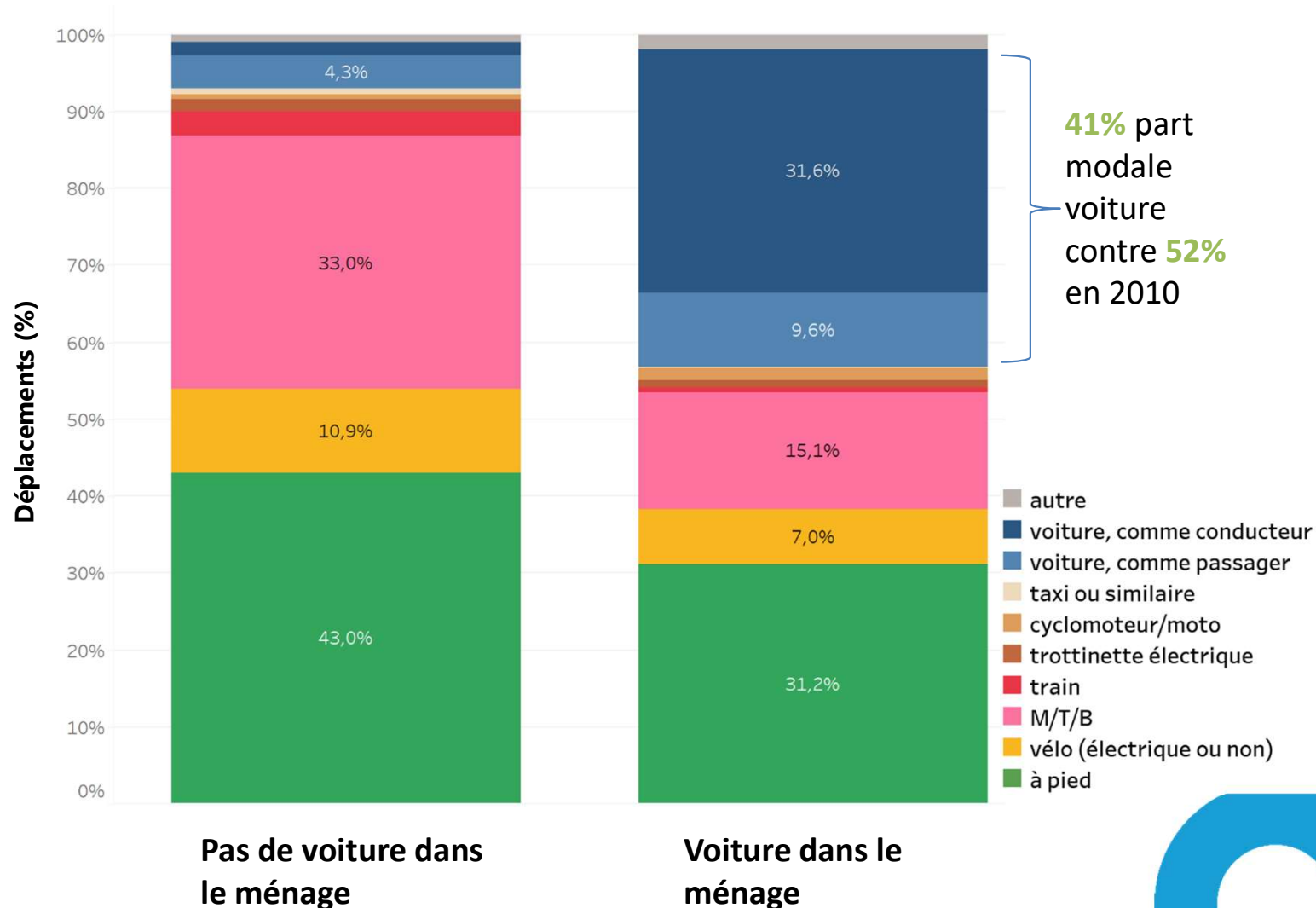


...partagée

Impact de la possession de voiture(s) sur les habitudes de déplacement

- Si la possession automobile pèse dans l'utilisation d'un moyen de transport,
 - Plus de 40% de part modale voiture au détriment de la marche et du M/T/B
- On note une évolution qui va vers une diminution de son utilisation
 - En 2010 cette part modale était à 52%

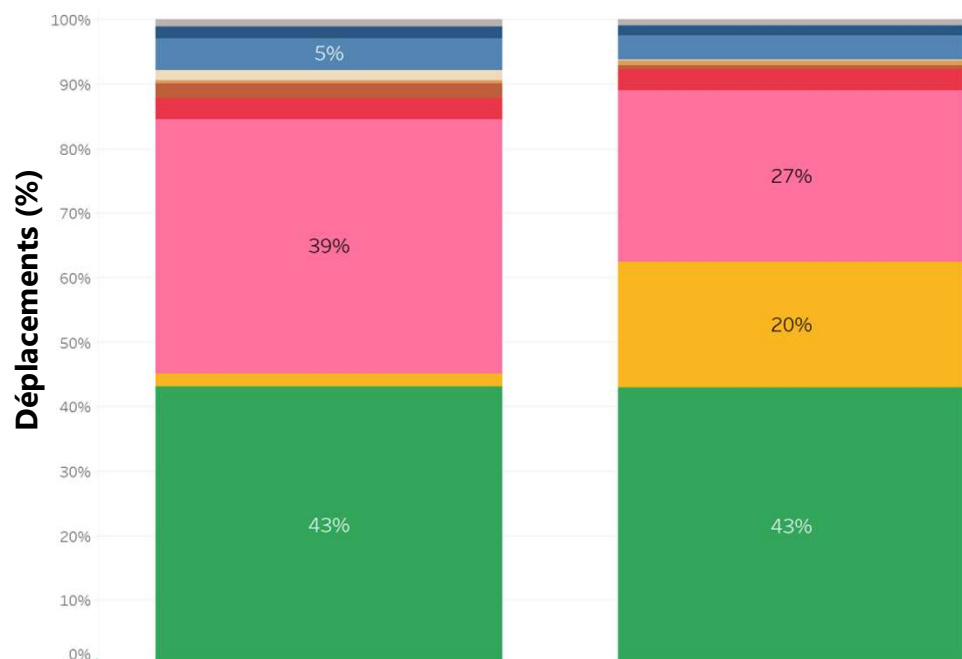
Répartition modale OVG : impact voiture dans le ménage



Impact de la possession d'un vélo dans les habitudes de déplacement

- Dans les ménages **sans voiture**, le vélo répond à un besoin concret et est utilisé pour **20% des déplacements**.
- Dans les ménages **avec voiture**, la possession d'un vélo provoque un **report modal** de la voiture vers le vélo.

Répartition modale OVG dans les ménages **sans voiture**



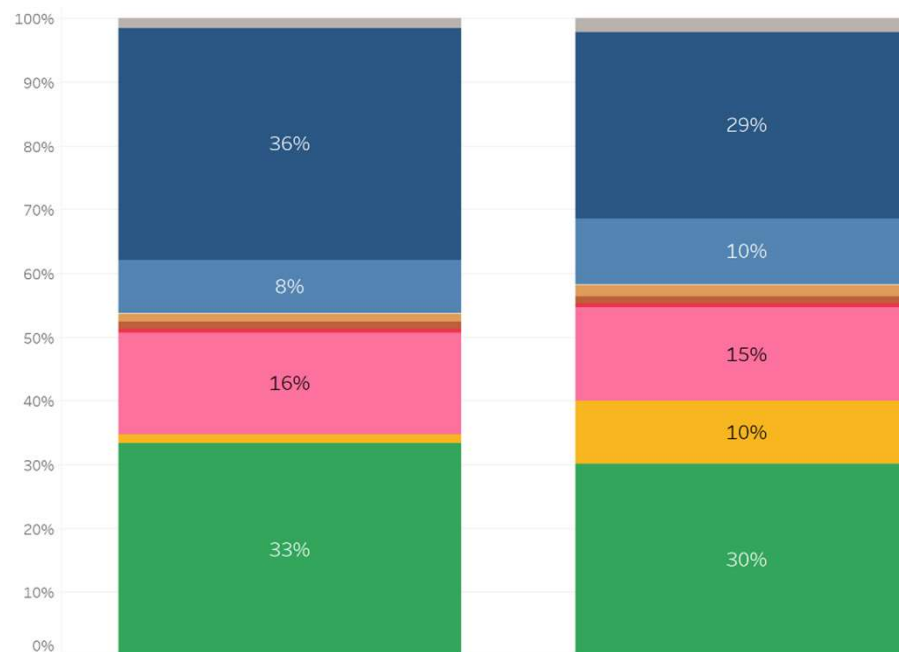
Pas de vélo dans le ménage



Vélo dans le ménage



Répartition modale OVG dans les ménages **avec voiture**



Pas de vélo dans le ménage



Vélo dans le ménage



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Conclusions

1. L'utilisation et la possession d'une voiture diminuent

- La part des ménages avec une voiture est descendue à 46%
- La part modale de la voiture des ménages motorisés est inférieure à 2010

2. Les modes actifs progressent

- La marche est le mode de déplacement le plus important avec 36% des déplacements effectués à pied.
- Le vélo connaît la plus forte progression et représente désormais 8,6% de tous les déplacements en comparaison des 3,4% observés en 2010.

3. Le transport public continue de séduire

- Malgré l'impact de la crise sanitaire, le transport public continue de représenter près d'un quart des déplacements

4. Emergence de la mobilité servicielle

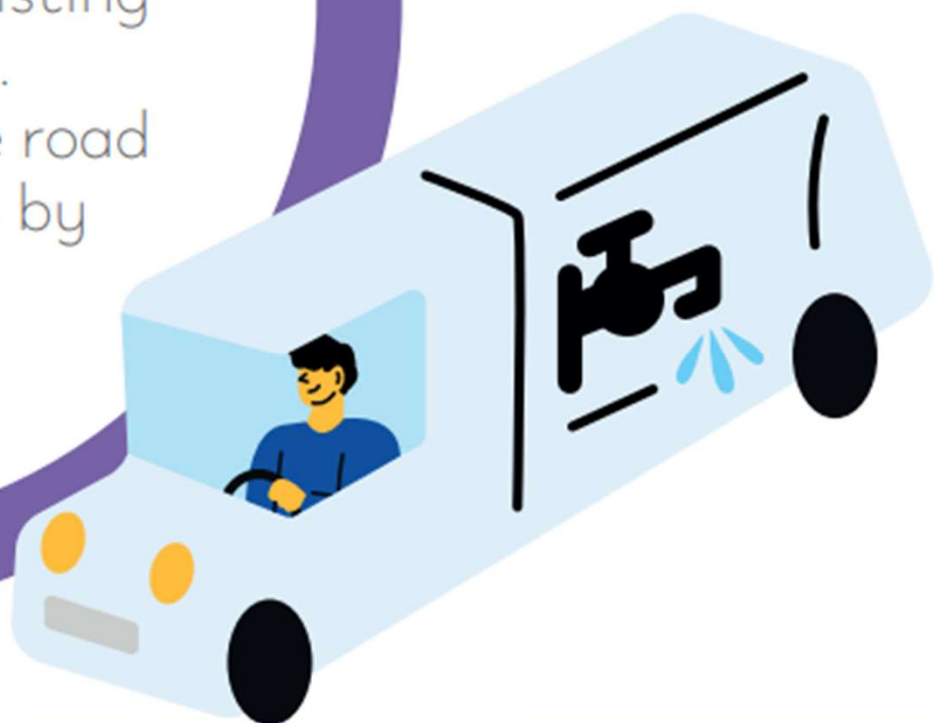
- La part de la micromobilité partagée est équivalente à la part modale du vélo il y a 20 ans
- Plus de 5% des ménages disposent d'un abonnement à un service d'autopartage

5.

Support urban distribution initiatives

by organising vehicle
movements and assisting
delivery people.

Objective: to reduce road
delivery distances by
10% by 2025.



Mobility Vision

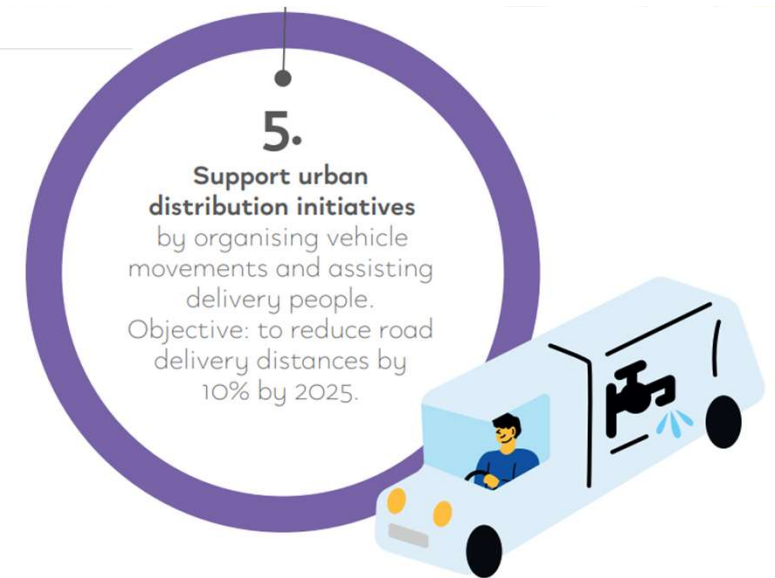
- Stedelijke distributie, een realiteit om onder ogen te zien

Comment la distribution urbaine évolue-t-elle?

Réduction et optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville

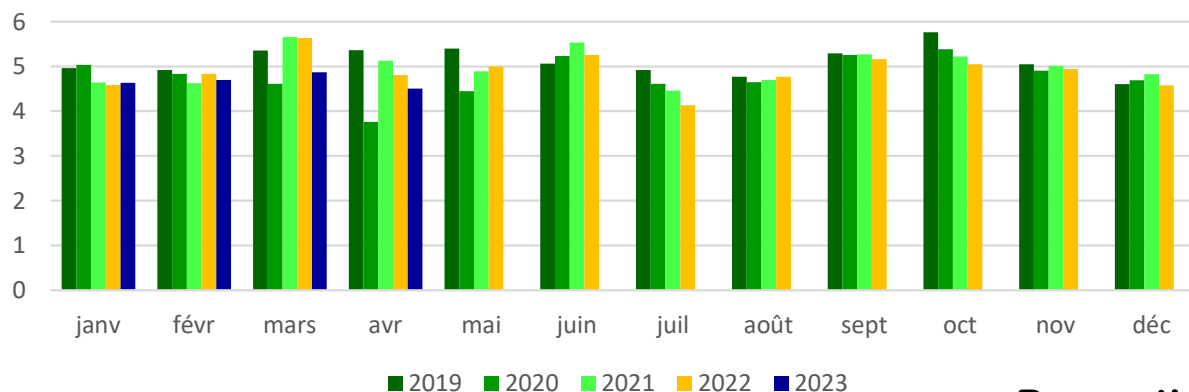
Report modal de la route vers la voie d'eau et le rail et pour le last mile, via des véhicules plus respectueux de l'environnement

Faciliter la vie des livreurs



Distribution urbaine : le transport routier

Évolution mensuelle des Distances parcourues par les camions de plus de 3,5 t en région de Bruxelles-capitale (million de km)

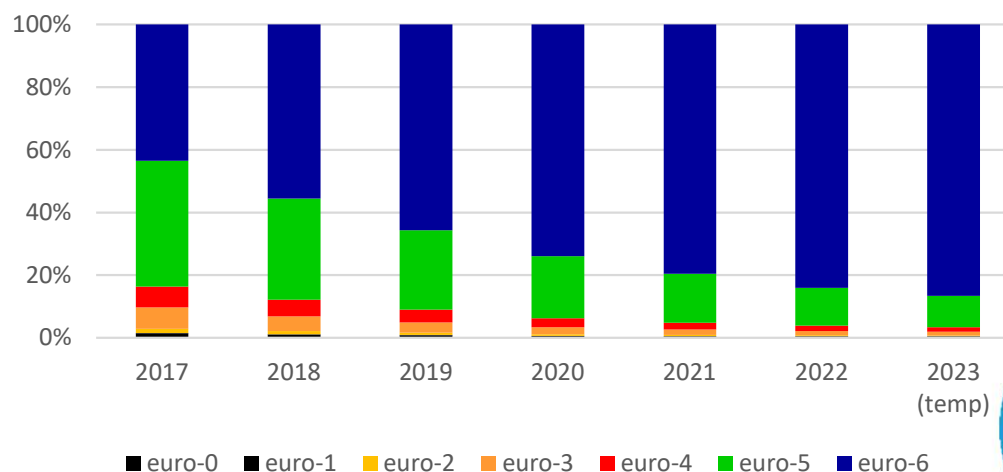


Les camions de plus de 3.5t représentent 1% du trafic routier – peu d'évolution en quantités



Enorme chemin parcouru en termes d'environnement

Proportion des Euronormes parmi les camions de plus de 3,5t



**BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

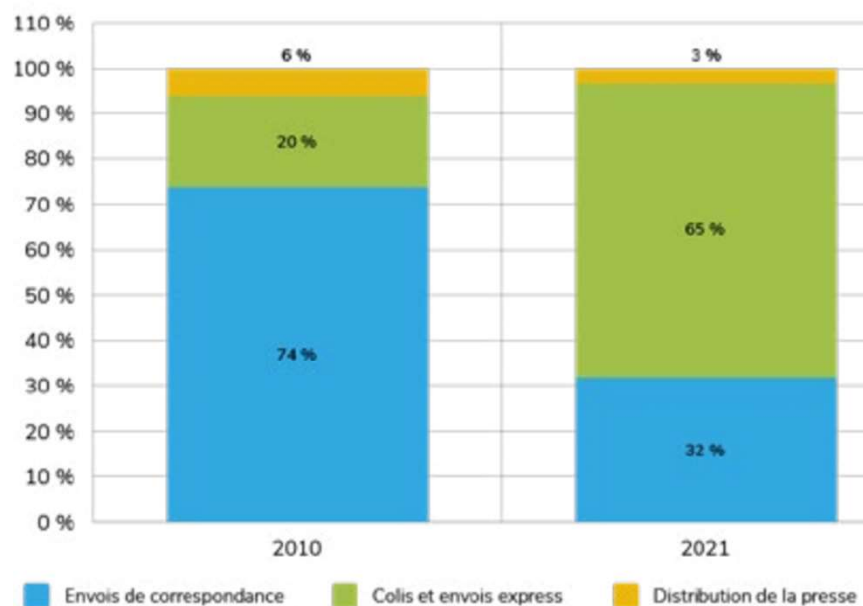
be
**good
move**
be.brussels

Distribution urbaine : le transport routier

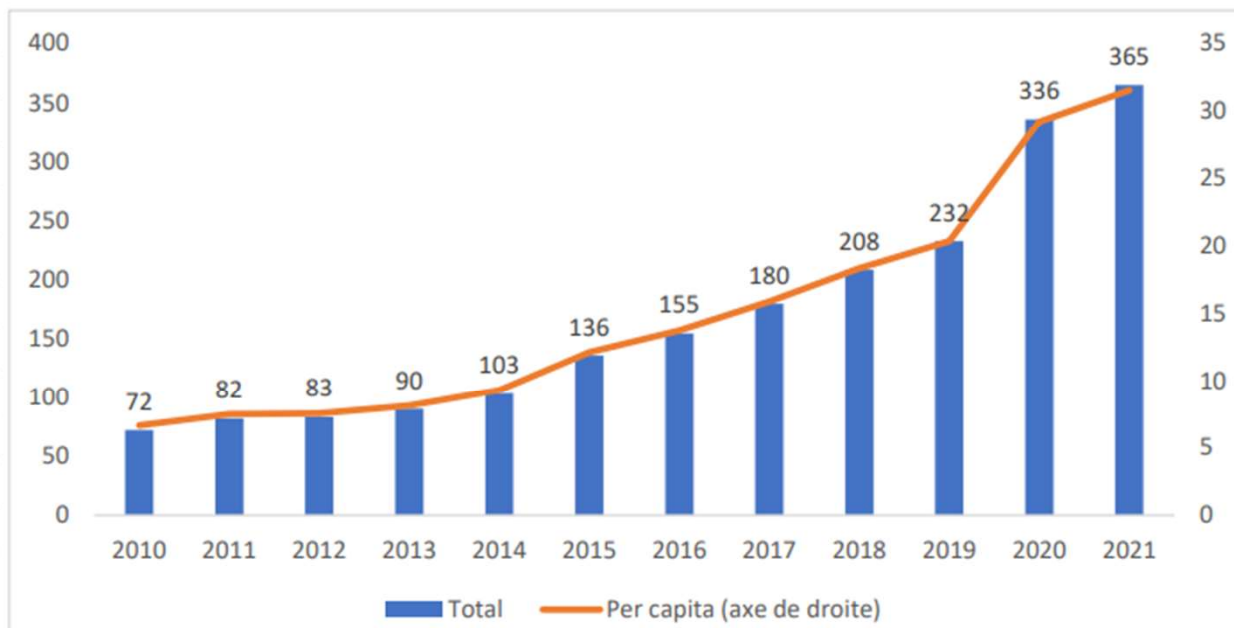


Source : IBPT rapport annuel 2022

Composition du marché postal



Évolution du **volume de services express et de colis** au total (en millions d'unités) et par habitant (en unités) par an



La distribution urbaine – report modal



Trafic 2022

Impacts



- 632 754 Camions



- 98 242 Tonnes de CO2



25 millions € épargnés
en coûts externes

Fluvial :

- 2021 : année record de transport de marchandises : 5,5 millions de tonnes trafic propre
- 2022 : 5,070 millions de tonnes



Rail :

- reste marginal - Audi sur trains de marchandises
- Trimodal Transport Brussels (Port de Bruxelles)
- desserte de Schaerbeek
Formation à recréer –
(plateforme quadrimodale)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



La distribution urbaine – report modal



- **Prime à l'achat de vélo-cargo et remorque(de BEE)**
 - Enorme succès : Plus de 500 demandes reçues depuis le début du projet. Budget épuisé pour 2023. A partir de 2024, les grands principes de la prime seront repris dans la réforme des aides aux PME.
- **Plus de 300 professionnels formés, dans 200 organisations dont 170 PME et indépendants**


CAIRGO
BIKE

Un projet coordonné par Bruxelles Mobilité en partenariat avec :


BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

BePark
Smart Parking Solutions


BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES


bruxelles
environnement
.brussels


P
parking.brussels

Pro Velo

REMORQUABLE

urbiE

WUB

MOBILITY LOGISTICS & AUTOMOTIVE TECHNOLOGY RESEARCH CENTRE

Ce projet est co-financé par le Fonds Européen de développement Régional à travers l'Initiative Actions Innovatrices Urbaines.


UIA



EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund

La distribution urbaine – des véhicules plus respectueux de l'environnement



- Lancement du Green Deal Logistique
- Conseillère logistique et sécurité routière pour le secteur de la construction (marché public d'accompagnement du secteur)
- Projet BCCC (Brussels Construction Consolidation Centre)
- Marchandises → Economie dans son ensemble → intégration des dimensions et projets (Shifting Economy)

Q&A

La city vision



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



La city vision

- Les enjeux de la City Vision - Bruxelles Mobilité
- Enjeux économiques : mobilité et commerces - Hub.brussels
- Enjeux environnementaux - Bruxelles Environnement
- Enjeux sociaux : Equipement automobile, permis de conduire et habitudes de déplacement en fonction de critères socio-démographiques - Bruxelles Mobilité



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

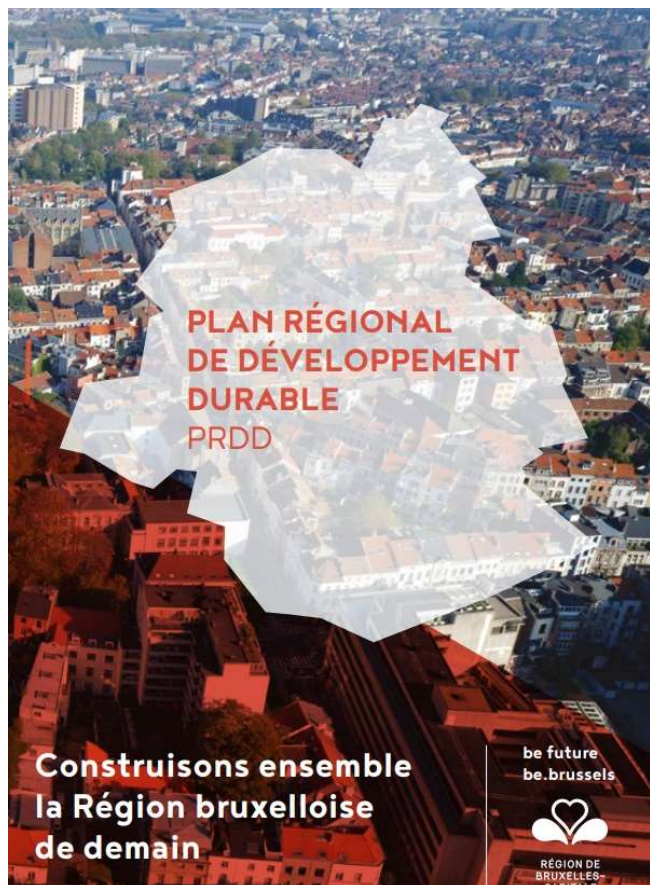
Les enjeux de la City Vision –

De uitdagingen van City Vision -

City vision



La city vision



- Renforcer la fonction habitante de la ville
- Garantir l'accessibilité optimale aux fonction urbaines
- Encourager le développement d'une ville de proximité, dense, mixte et multipolaire



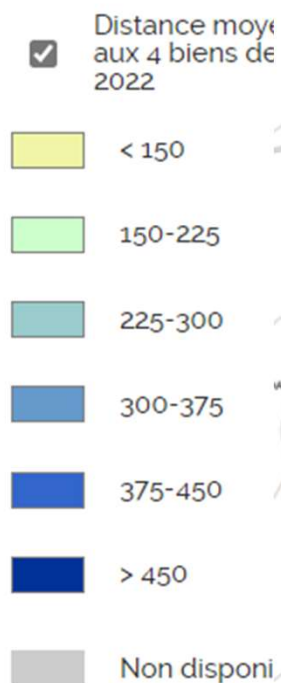
City vision



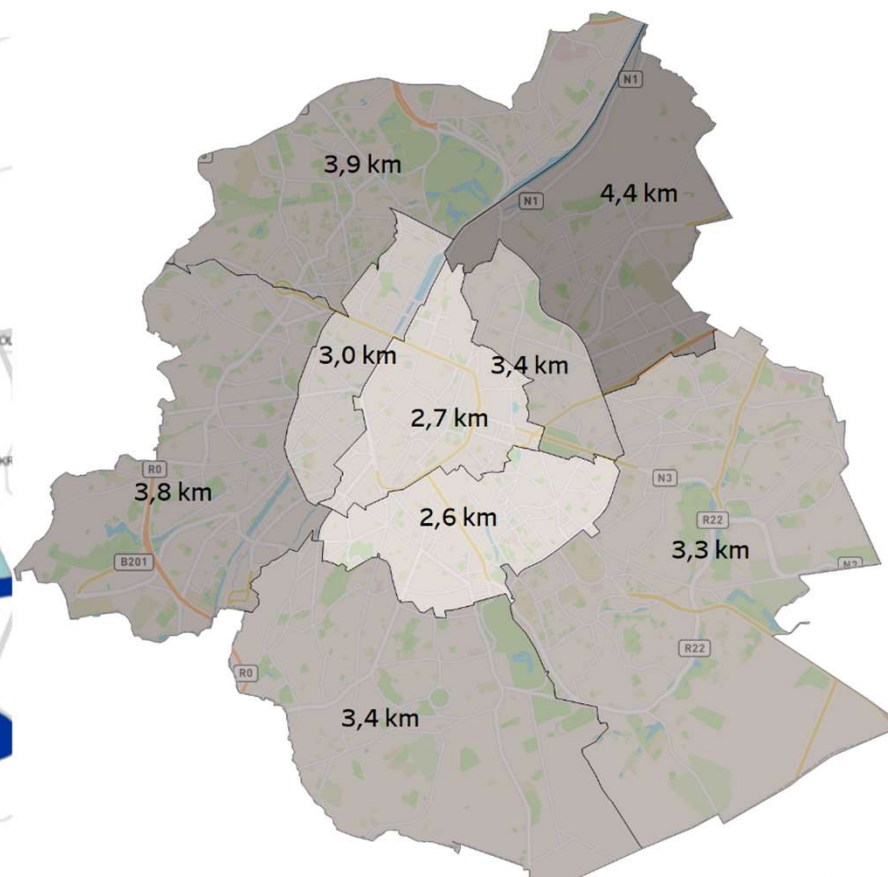
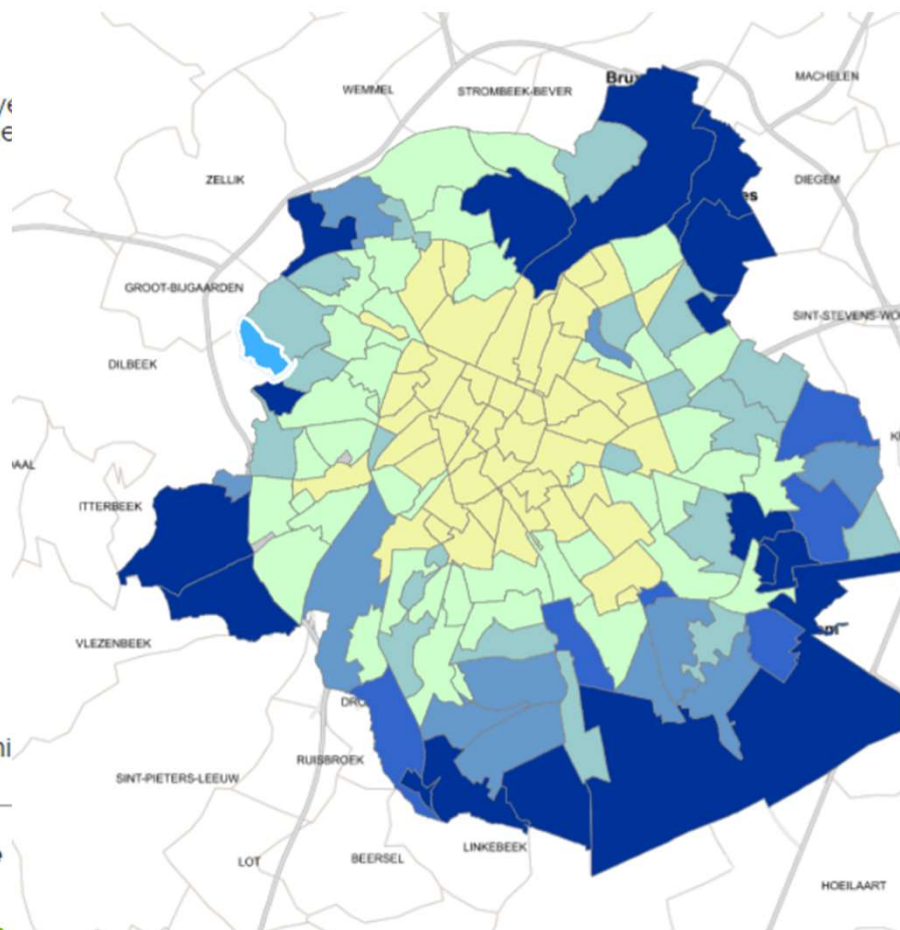
Distance moyenne d'accès aux 4 biens de base (m) — 2022

Distances moyennes des déplacements internes (km) — 2021-2022

LÉGENDE



Moyenne régionale 202



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



Pleasant

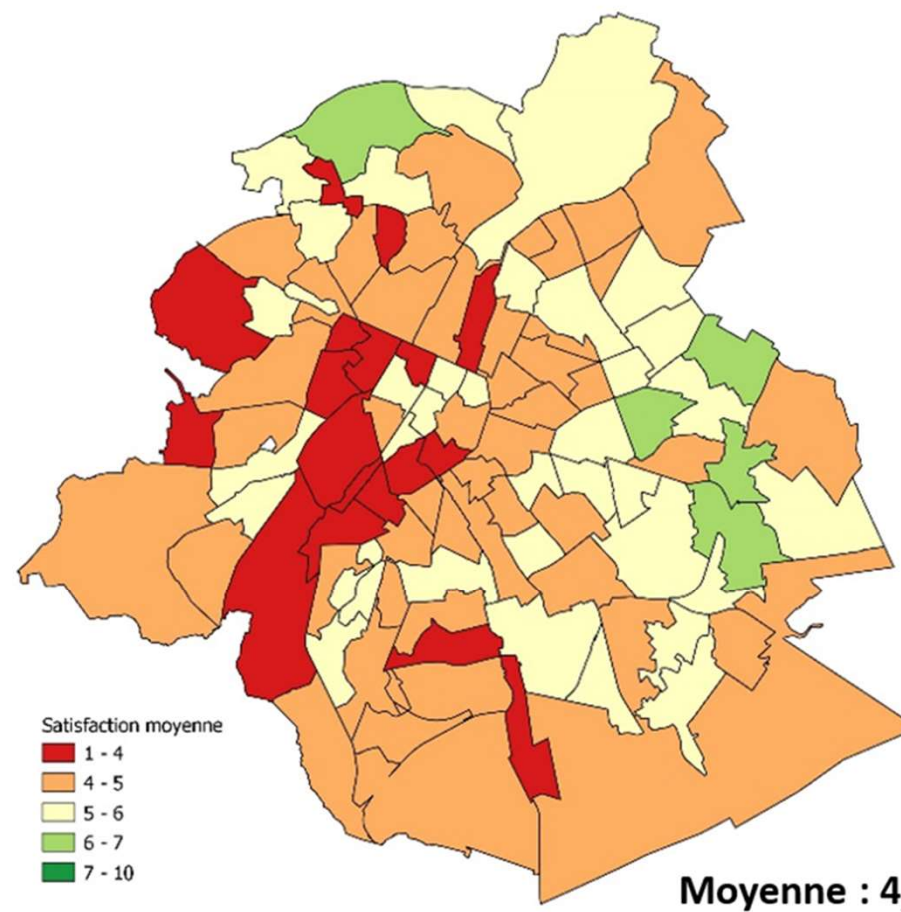
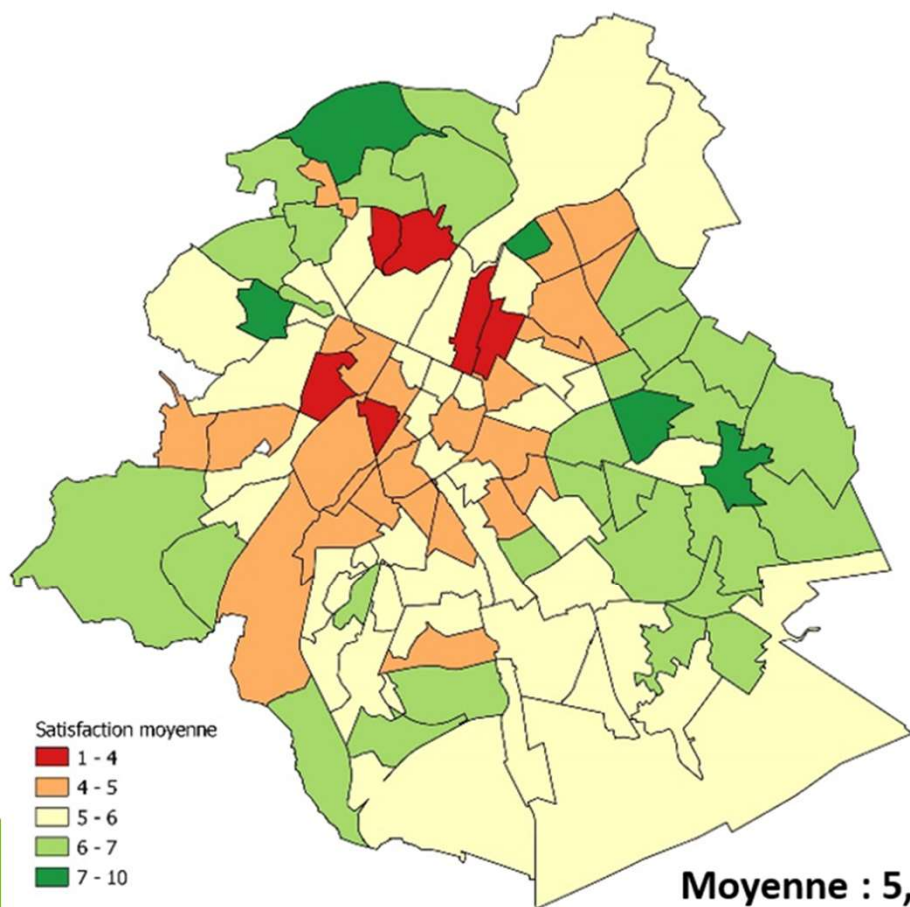
Pleasant





Esthétique des trottoirs et places publiques

Encombrement des trottoirs et places publiques



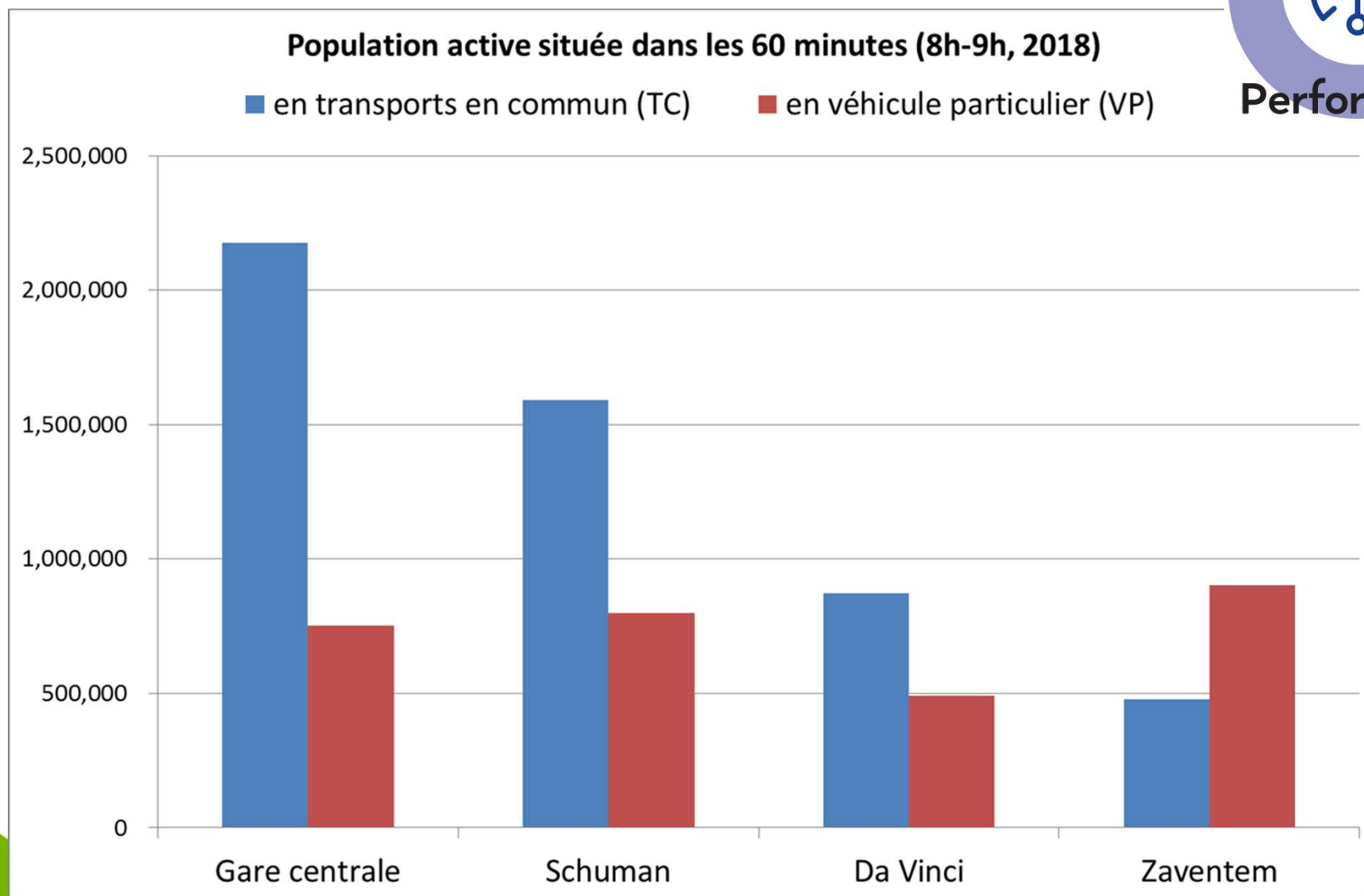
Source: Baromètre de la Mobilité 2021

Healthy



- Importance de la qualité de l'air et du bruit de trafic
- Pourcentage de la population (15+) qui, au cours d'une journée normale, marche ou fait du vélo : 56,32% (Sciensano 2018)

6. Performant



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

6. Performant

- Temps de parcours en heure de pointe :
- Force vs. Faiblesse

(source: Baromètre de la Mobilité 2021)



Principales forces

Importance élevée + satisfaction élevée

Principales faiblesses à corriger

Importance élevée + faible satisfaction

	Camionnettes	Voiture	Camions, autobus et autocars	Motos et scooters	Piétons	Vélos	Engins de micromobilité du Transports en commun	Train	Taxis	Vélos partagés	Trottinettes et scooters partagés	Covoiturage (en tant que passager)	Voiture partagée	VTC
Temps de parcours en heure de pointe														



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

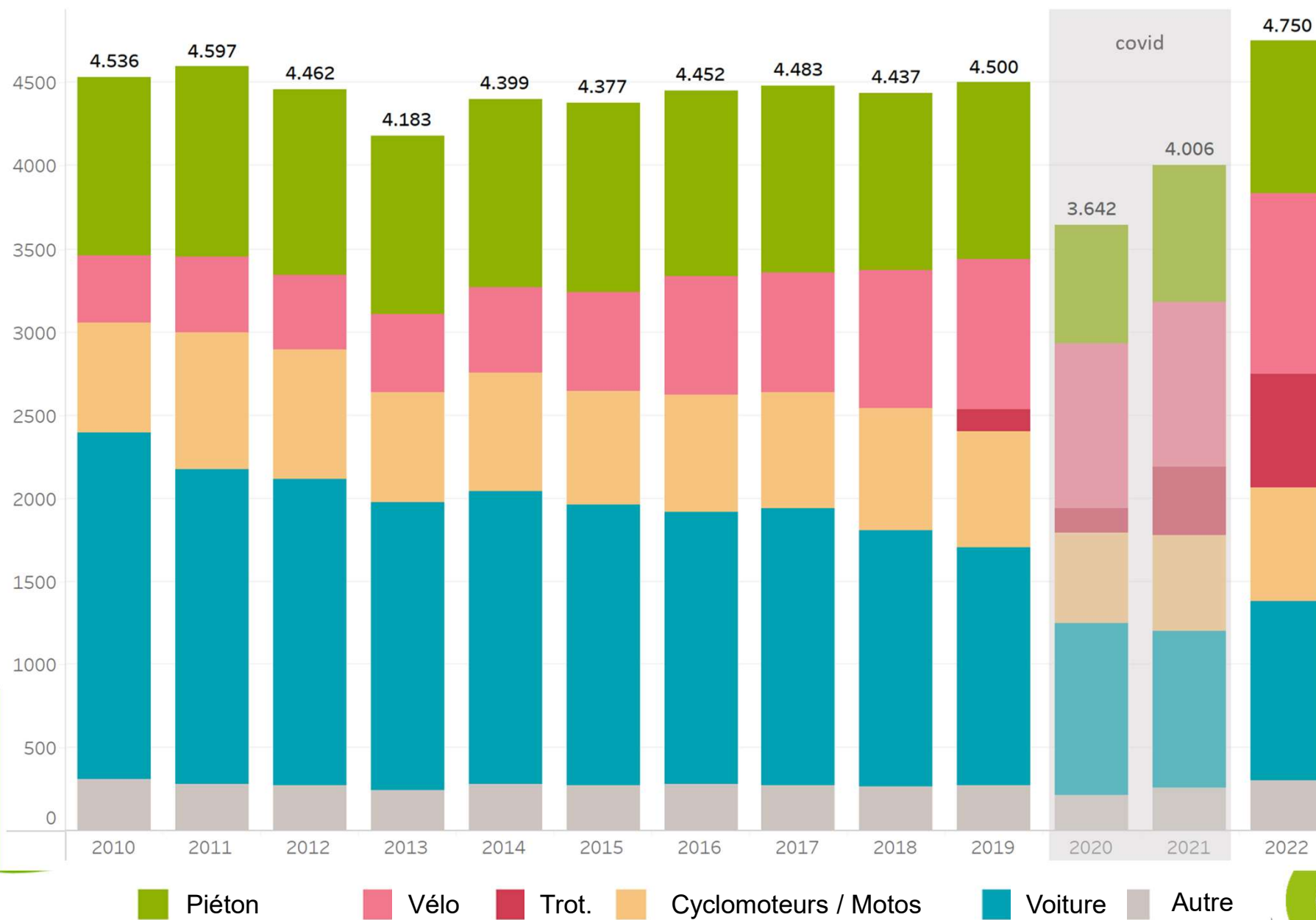
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Safe - Blessés



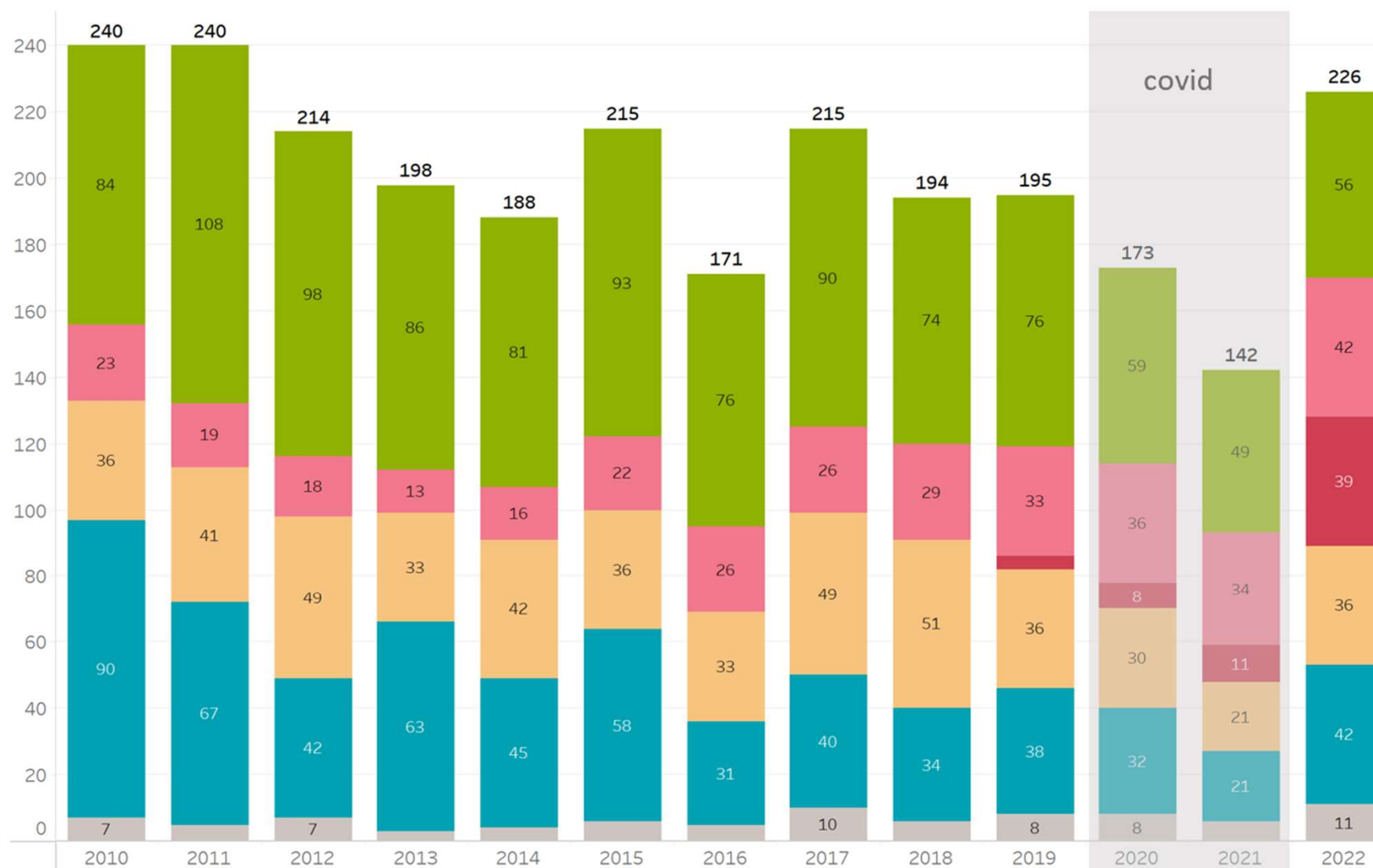
○ Nombre de blessés dans le trafic par mode de déplacement par an





Safe – blessés graves - décès

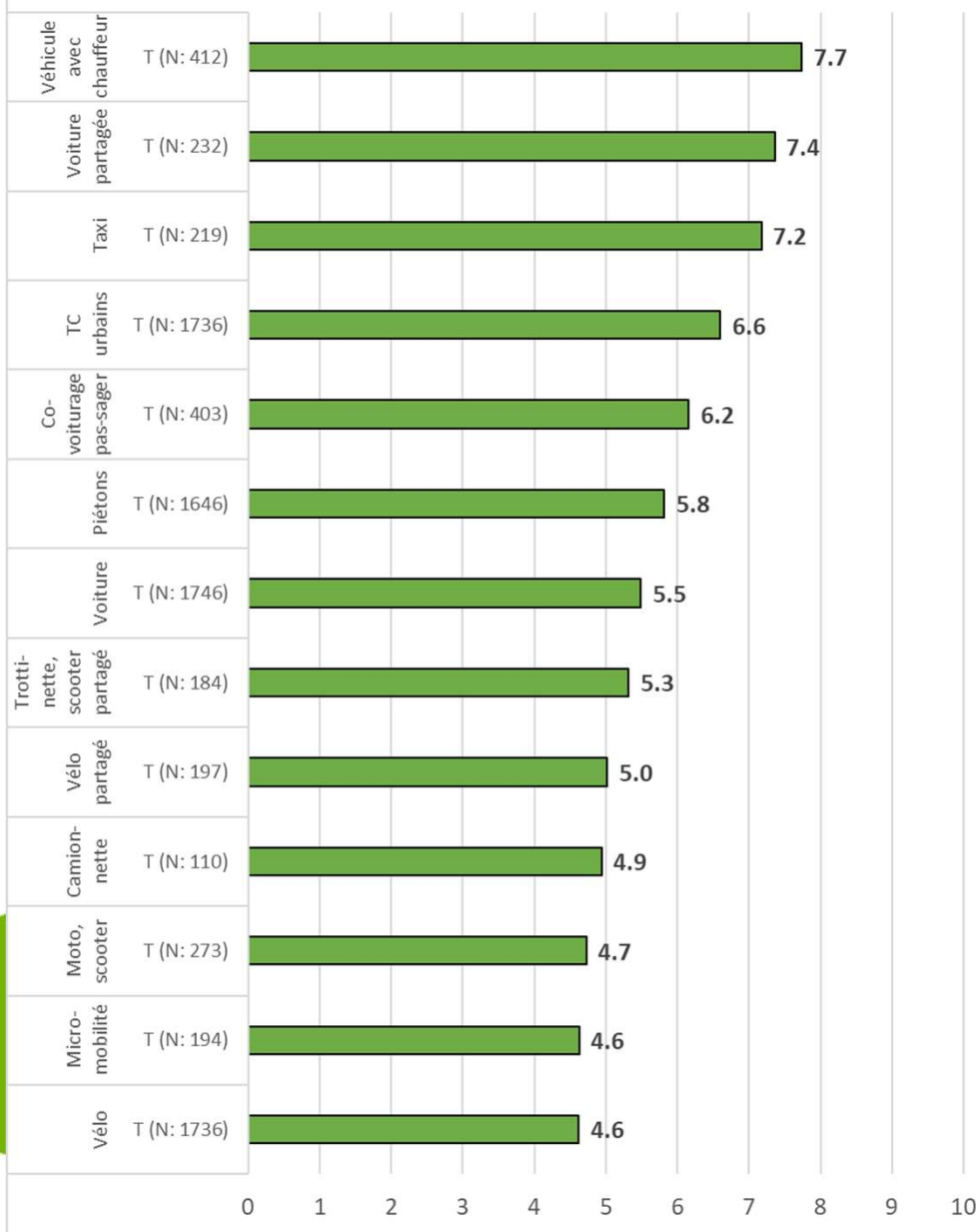
- Nombre de blessés graves ou de décès dans le trafic par mode de transport par an





7. Safe – Perception

Serntiment de sécurité par rapport au risque d'accident avec d'autres usagers: score de satisfaction



○ Sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident avec les autres usagers :

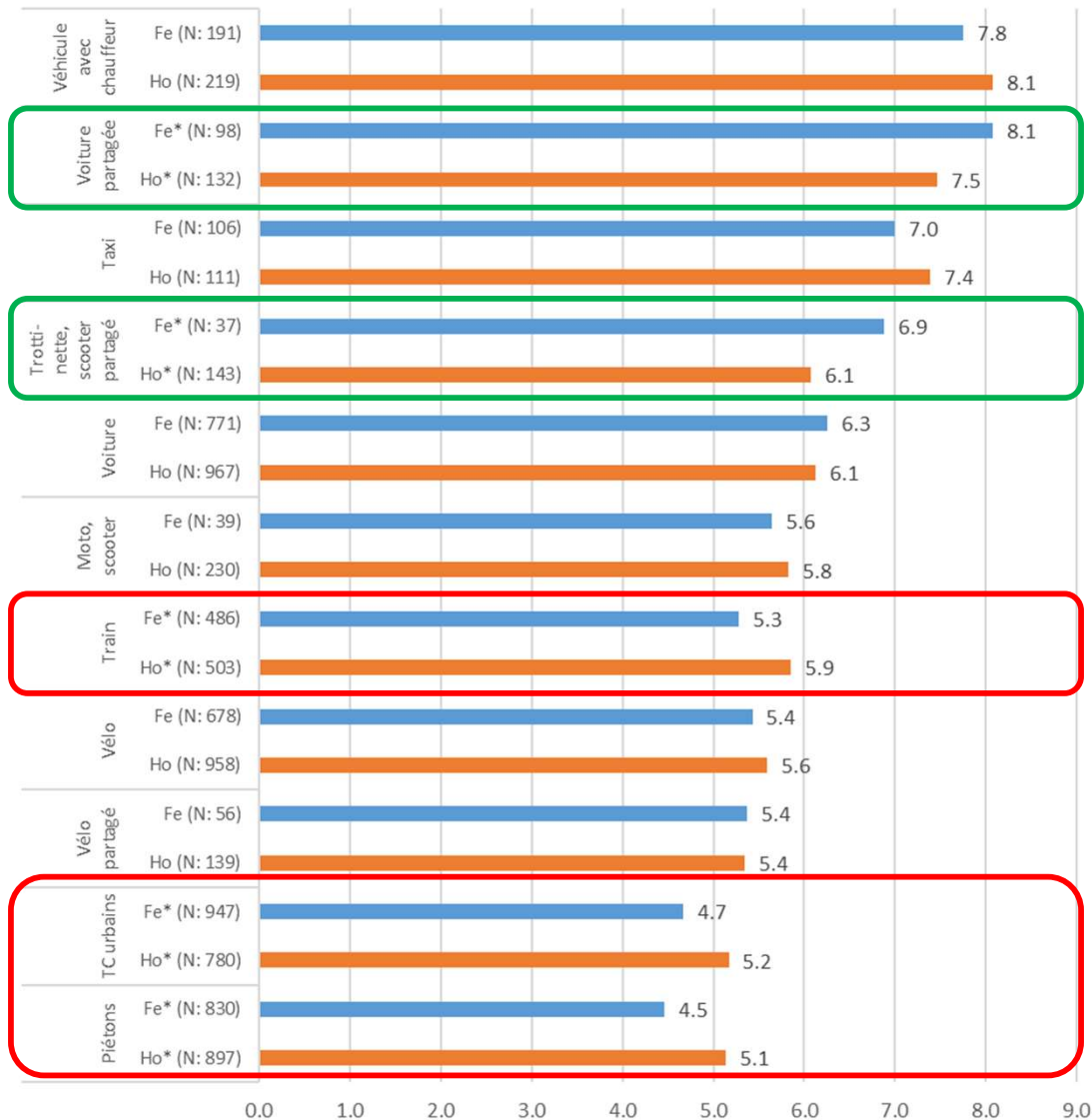
- -: 2 roues
- +/- : voiture et piéton
- + : TC, voiture partagée, Taxi/VLC

Source : Baromètre de la mobilité 2021)



7. Safe – Perception

Sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique en soirée/la nuit : score de satisfaction ventilé par mode de transport et par sexe
(* : différence Fe/Ho significative)



● Faible sentiment de sécurité p/r au risque d'agression en soirée/nuit : **modes actifs et TC/Train**

● Disparité Homme/Femmes

- Piétons (**Fe-**), TC/Train (**Fe-**)
- Trottinettes partagées (**Fe+**), voiture partagée (**Fe+**)

Source : Baromètre de la mobilité 2021)



**analytics
.brussels** 

share data, improve knowledge

Het datavisualisatieplatform
voor bedrijfsgegevens van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



**hub
.brussels** 

our business is to help yours

Datavisualisatieplatform

Oorsprong van het project



2016 - **SMART RETAIL CITY PROJECT** [FEDER]

Objectief: Verbetering van de kennis en innovatie op het gebied van commerciële ontwikkeling in Brussel.

Verskillende proefprojecten (Auberge Espagnole, Make.brussels, enz.)

Uitdaging: Van een papieren barometer overgaan naar een webplatform.



Bereikbaarheid **Interactivité** **Simultaneïteit**



La Région et l'Europe investissent dans votre avenir ! • Het Gewest en Europa investeren in uw toekomst!

 **RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

 **Union Européenne**
Fonds Européen de Développement Régional
Europese Unie
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

14-6-2023



Structuur van de IT-omgeving

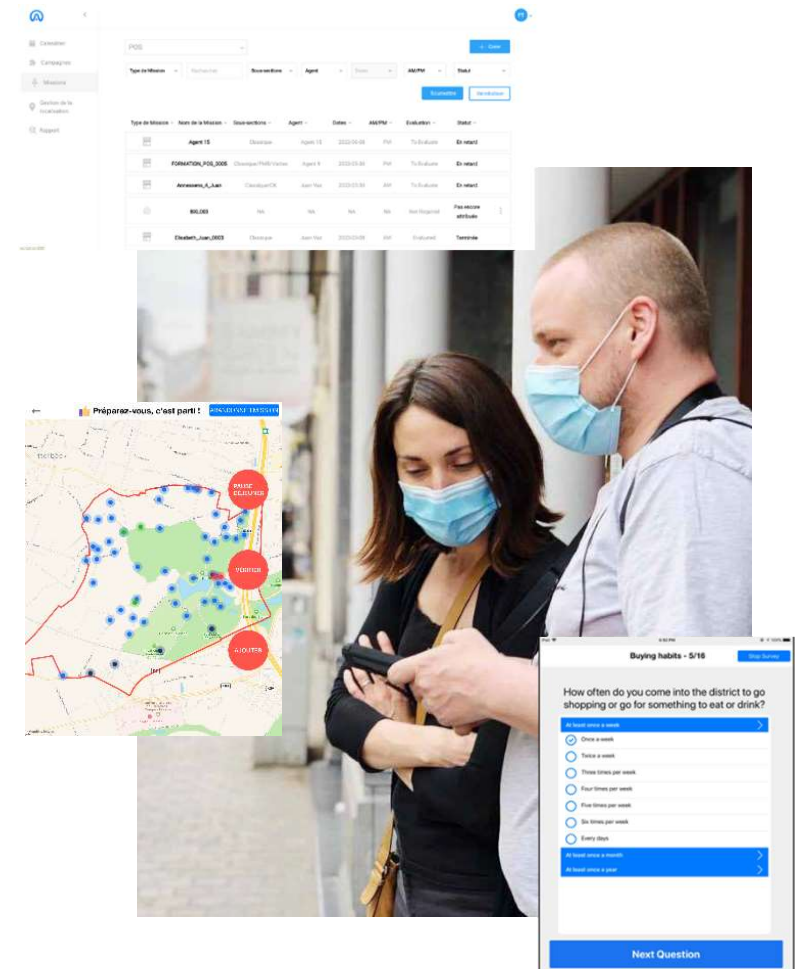


DATAVISUALISATIEPLATFORM



VELD TOEPASSINGEN

- Webapplicatie en iOS-applicatie voor het verzamelen van informatie op het terrein en het doorsturen van gegevens naar analytics.brussels
- 25 veldagenten en 4 toezichthouders
- 25.000 winkels continu gemonitord - 4.000 enquêtes per jaar - 50 markten gemonitord



Structuur van de IT-omgeving



DATAVISUALISATIEPLATFORM



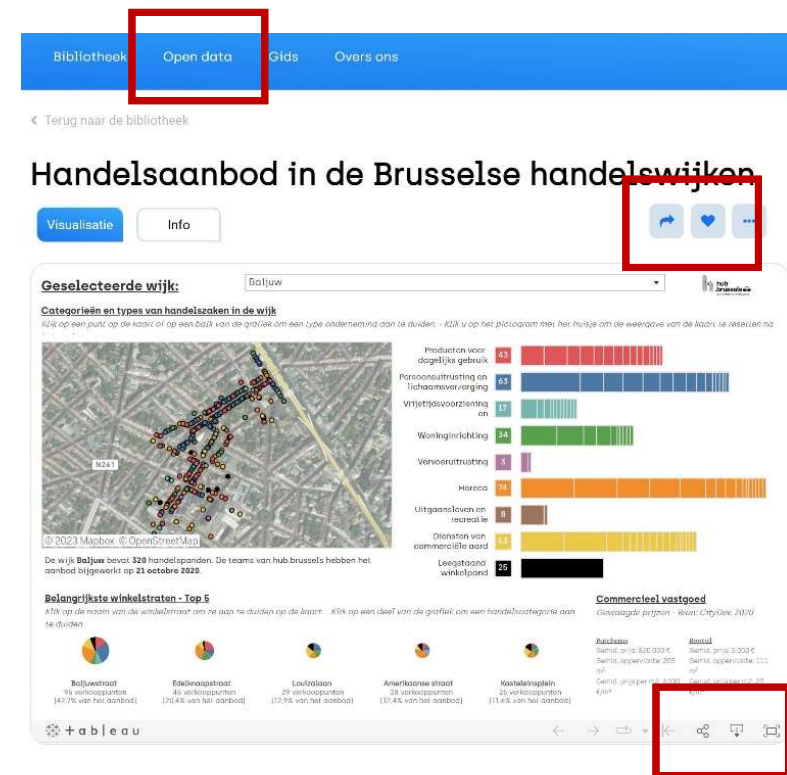
VELD TOEPASSINGEN



NIEUWE DATA



GEDEELDE DATA

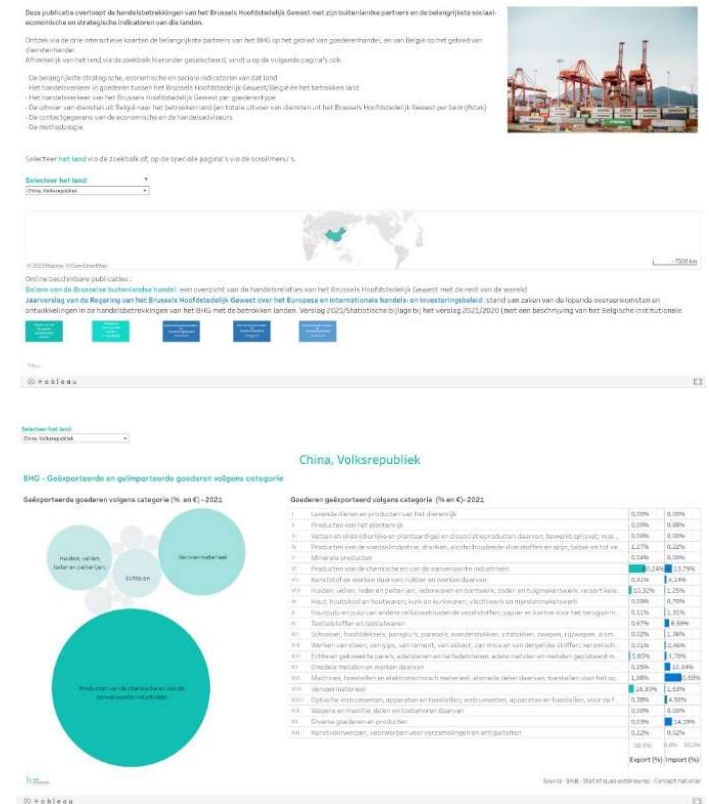


14-6-2023

Analyseproducten



- Statistieken over de internationale handel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (goederen en diensten)
- Indicatoren (sociaal-economisch, risico's, financiële prikkels en buitenlandse investeringen)
- Economische en handelsadviseurs
- Verslagen (Foreign Trade Review en Europees en internationaal handels- en investeringsbeleid)



14-6-2023

Beschikbare informatie



ANALYSEPRODUCTEN



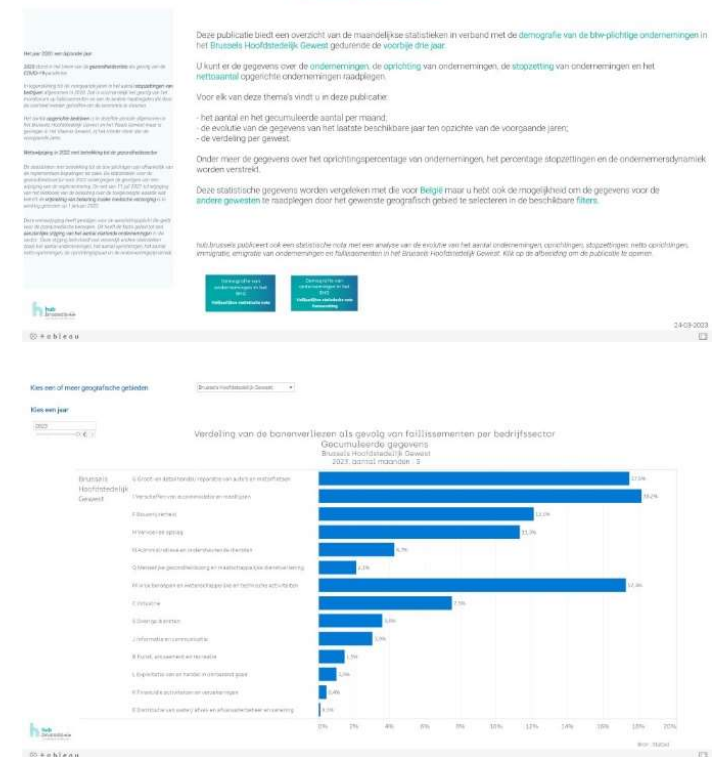
BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN



BEDRIJVEN & FAILLISSEMENTEN - MAANDELIJKS TOEZICHT

- Bedrijfsdemografische statistieken (BTW-geregistreerde bedrijven, starters, bedrijfssluitingen en netto starters) per regio
- Faillissementsstatistieken (faillissementen en banenverlies) per regio, grootte en sector
- Halfjaarlijkse statistische nota

Demografie van de ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest Maandelijks Monitoring



14-6-2023



Beschikbare informatie



ANALYSEPRODUCTEN



BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN

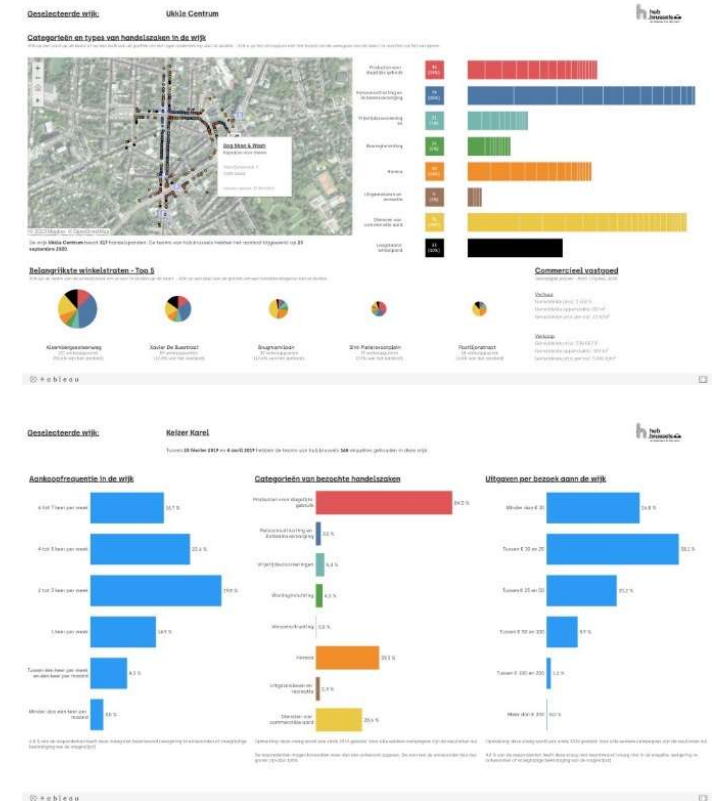


BEDRIJVEN & FAILLISSEMENTEN - MAANDELIJKS TOEZICHT



BAROMETER VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

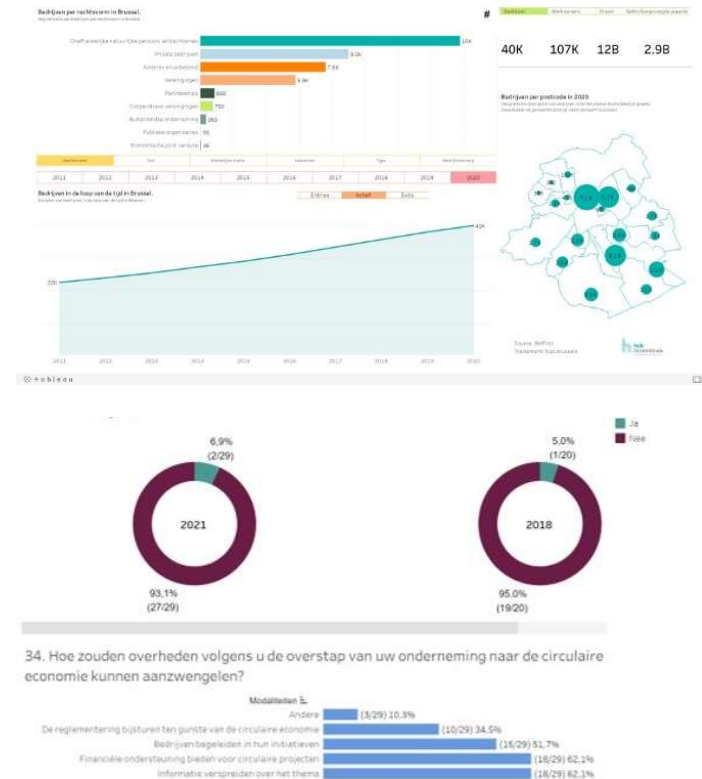
- Inventaris van verkooppunten en markten
- Profiel van winkelend publiek en klanten
- Tellingen van voetgangersstromen
- Gebruikerspanelen



14-6-2023



- Rapport Creatieve en Culturele Sectoren, Barometer voor Economische Transitie 2021, Impact van de crisis op de Brusselse ondernemingen in 2021, etc.



14-6-2023

analytics.brussels en **mobiliteit**

Mobiliteit en detailhandel



VOETGANGERSSTROMEN

Telling van voetgangerswifisensoren

Het stedelijk weefsel van Brussel telt meer dan 20.000 wifisensoren. Deze sensoren bevinden zich in de

Om de toeloop in deze hub.brussels een vijfde van de toeloop te maken, is WhatTheShop geplaatst. Het is een volledig anonieme teller die de toeloop in het gebied bereikt. Na controle en goedkeuring worden de verrichte tellingen

De locatie van het straatnetwerk is te zien op de kaart. Het is toegankelijk in twee versies: een overzicht en een gedetailleerde versie. De onderstaande titels en pictogrammen geven een overzicht van de verschillende functies.

Samenvattende informatie



Geef de sensor van de geaggregeerde maand.

Analyse per selectie



Levert gegevens van een specifieke geselecteerde versie.

Grote Markt | Baljuw | Ixelles - Baljuw | Ixelles - Baljuw | Sint-Guido | Anderlecht - Wayezstraat 90-102

Telling van 22 december Telling van 21 december Telling van 21 december Telling van 21 januari 2022 tot 31 mei 2023 (496 teldagen)

Gegevens filteren:

1. Selecteer een postcode

Tout

2. Selecteer een sensor

Selecteer een sensor

Baljuw - Baljuwstraat 37-51

Selecteer een sensor

Baljuw - Baljuwstraat 37-51

Selecteer een sensor

Sint-Guido - Wayezstraat 90-102

Selecteer een grafiek

Evolutie per week



Introductie



Samenvat. Indic.



hub.brussels

our business is to help yours

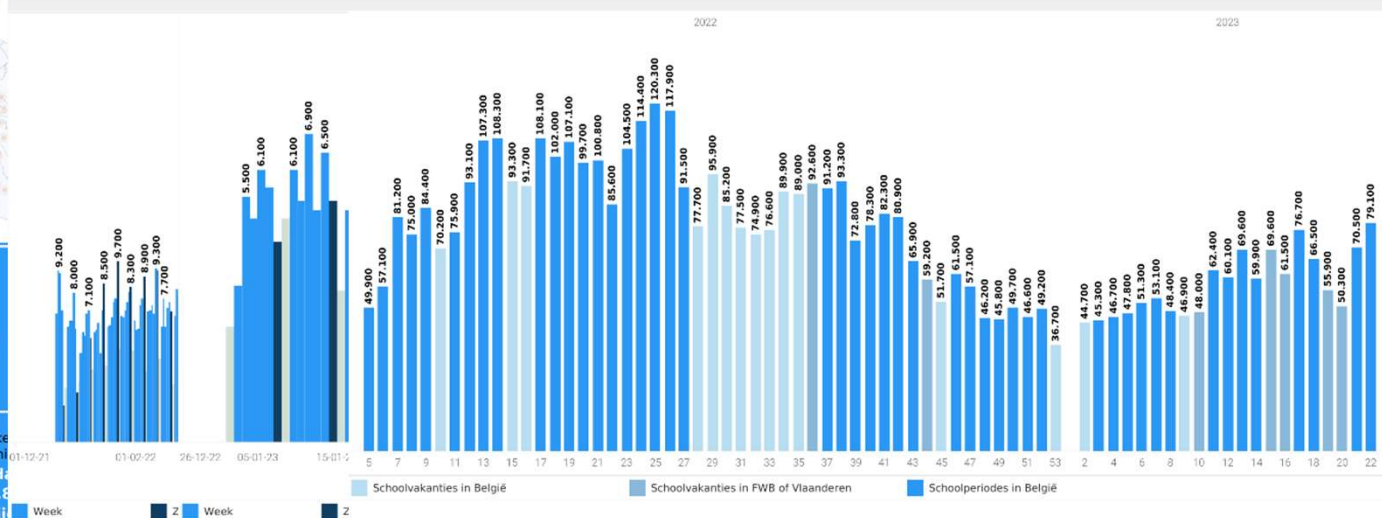
Selecteer een periode

21/12/2021 00:00:00 à 31/05/2023 00:00:00

et valeurs null



Evolutie per dagEvolutie per dagEvolutie per week - Aantal voorbijgangers



14-6-2023

Mobiliteit en detailhandel



BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

Geselecteerde wijk:

W Geselecteerde wijk:

W Geselecteerde wijk:

Wiener plein



Tu

Tu

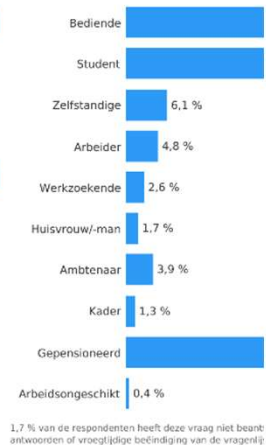
Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

Redenen voor aanwezigheid



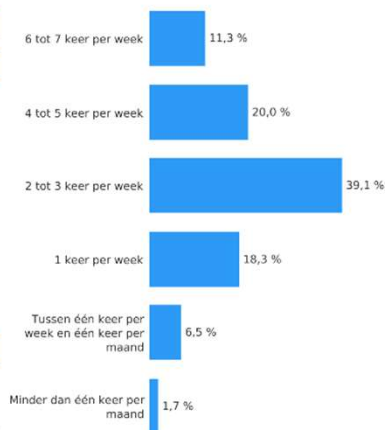
Opmerking: Respondenten mogen meer dan één antwoord geven. De som van de redenen voor aanwezigheid in de 100%.

Professionele situatie



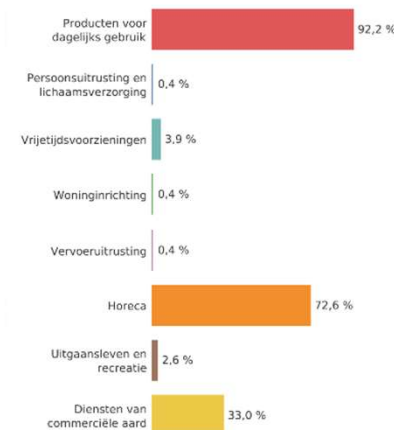
1,7 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst.

Aankoopfrequentie in de wijk



3,0 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

Categorieën van bezochte handelszaken



Opmerking: deze vraag wordt pas sinds 2019 gesteld. Voor alle eerdere campagnes zijn de resultaten nul.

De respondenten mogen bovendien meer dan één antwoord opgeven. De som van de antwoorden kan dus groter zijn dan 100%.

Uitgaven per bezoek aan de wijk



Opmerking: deze vraag wordt pas sinds 2019 gesteld. Voor alle eerdere campagnes zijn de resultaten nul.

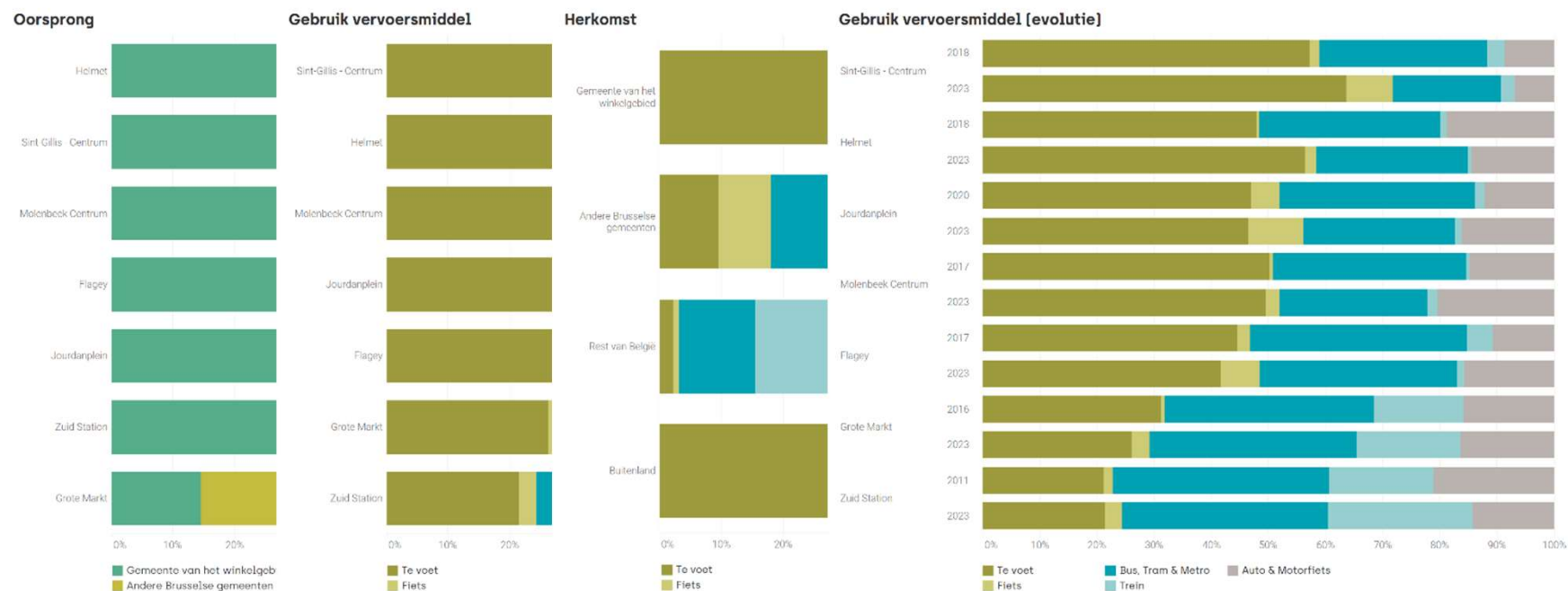
3,5 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (vraag niet in de enquête, weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

14-6-2023

Mobiliteit en detailhandel



BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]



14-6-2023

Mobiliteit en detailhandel



MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

Plaat 2 - Belangrijkste vervoersmodaliteiten

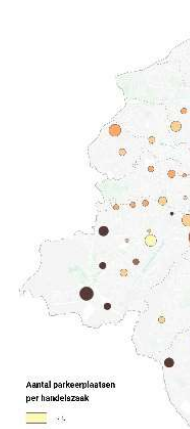
A. Te voet en met de fiets

Aangegeven modaal aandeel

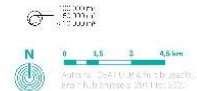


Plaat 3 - Voor klanten toegankelijk

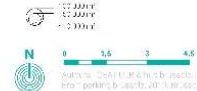
A. Totaal aanbod (op en buiten de straat)



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen

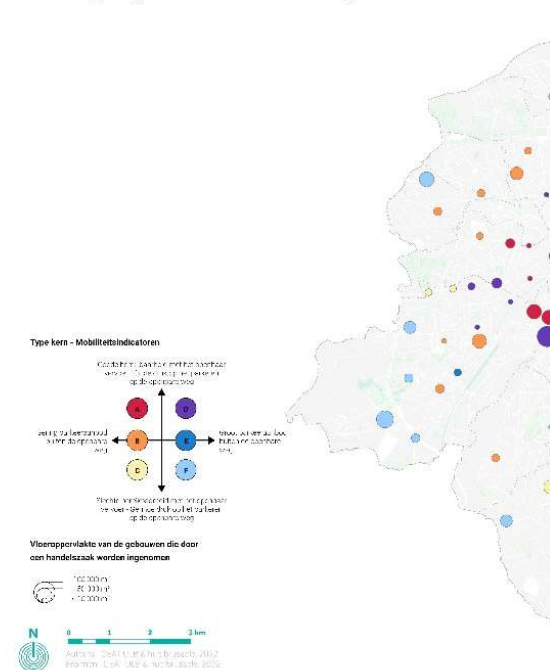


Plaat 5 - Kwaliteit van de openbaar vervoer

A. Gemiddelde toegangstijd met het openbaar vervoer vanuit het hele district



Plaat 6 - Typologie van de handelskernen volgens mobiliteitsindicatoren



Mobiliteit en detailhandel



MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

Indicator: Aangegeven
Percentage van de respondenten die de traditionele kern

Indicator: Gemiddeld
Gemiddelde toegangstijd van de kern (vrijlucht). Deze berekening

Indicator: parkeer
Aantal openbare parkeerplaatsen en terreinopnames van parking

Indicatoren: aantal voor leveringen voorbehouden plaatsen en aantal leveringen per plaats

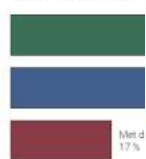
Aantal plaatsen voor leveringen (plaatsen gereserveerd voor leveringen en vrachtwagens alsmede gedeeltelijke plaatsen voor leveringen) binnen de perimetre van de kernen of binnen 100 meter van de grenzen daarvan. Dit aantal wordt gedeeld door het aantal handelszaken in de kern. De tweede indicator is de verhouding tussen het geraamde aantal wekelijkse leveringen (op basis van het Fieturb-model) en het aantal parkeerplaatsen voor leveringen. Bronnen: parking brussels & Brussel Mobiliteit, 2019 & Brussel Mobiliteit, 2012 op basis van het Fieturb-model



1. Te voet en met de fiets



4. Totaal



1. Kwaliteit van de bereik



1. Aantal parkeerplaatsen



3. Belangrijkste resultaten

De 123 in aanmerking genomen theorieën, aangezien deze zijn in de Vijfhoek worden de meest de buurt ervan, op het tracé van hebben, zij indirect profiteren van de agglomeratie, zoals Brodus (soms permanent, zoals Brodus)

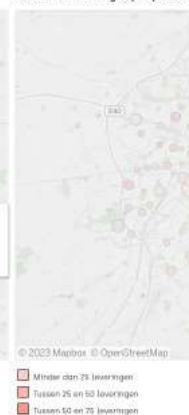
1. Aantal handelszaken voor een plaats



4. Belangrijkste resultaten

Wat deze indicatoren betreft, is het belangrijk te preciseren dat het niet gaat om een rechtstreeks beeld van de druk op de leveringsplaatsen, aangezien deze ook afhangt van het aanbod buiten de openbare weg, dat niet bekend is. Bovendien hangt de geraamde capaciteit van de leveringszones ook af van het respect voor deze ruimten door andere weggebruikers of het werkelijke ritme van de leveringen in de wijk. Naast deze voorzorgsmaatregel lijkt er een centrum-periferiegradiënt te zijn waarbij de hoogste dichtheden van leveringsruimten zich in het stadscentrum bevinden. Dit zou te wijten zijn aan de moeilijkheid om in deze dichtbevolkte ruimten te voorzien in afleveringsruimten buiten de straat.

2. Aantal leveringen per plaats



3. Locatie van de plaatsen



Demostratie ?

CITY VISION & THE ENVIRONMENT

Comment la politique de mobilité répond-elle
aux enjeux environnementaux?

Hoe beantwoordt het mobiliteitsbeleid
aan milieu-uitdagingen?



SARAH HOLLANDER – 9/06/2023

CITY VISION & ENVIRONNEMENT



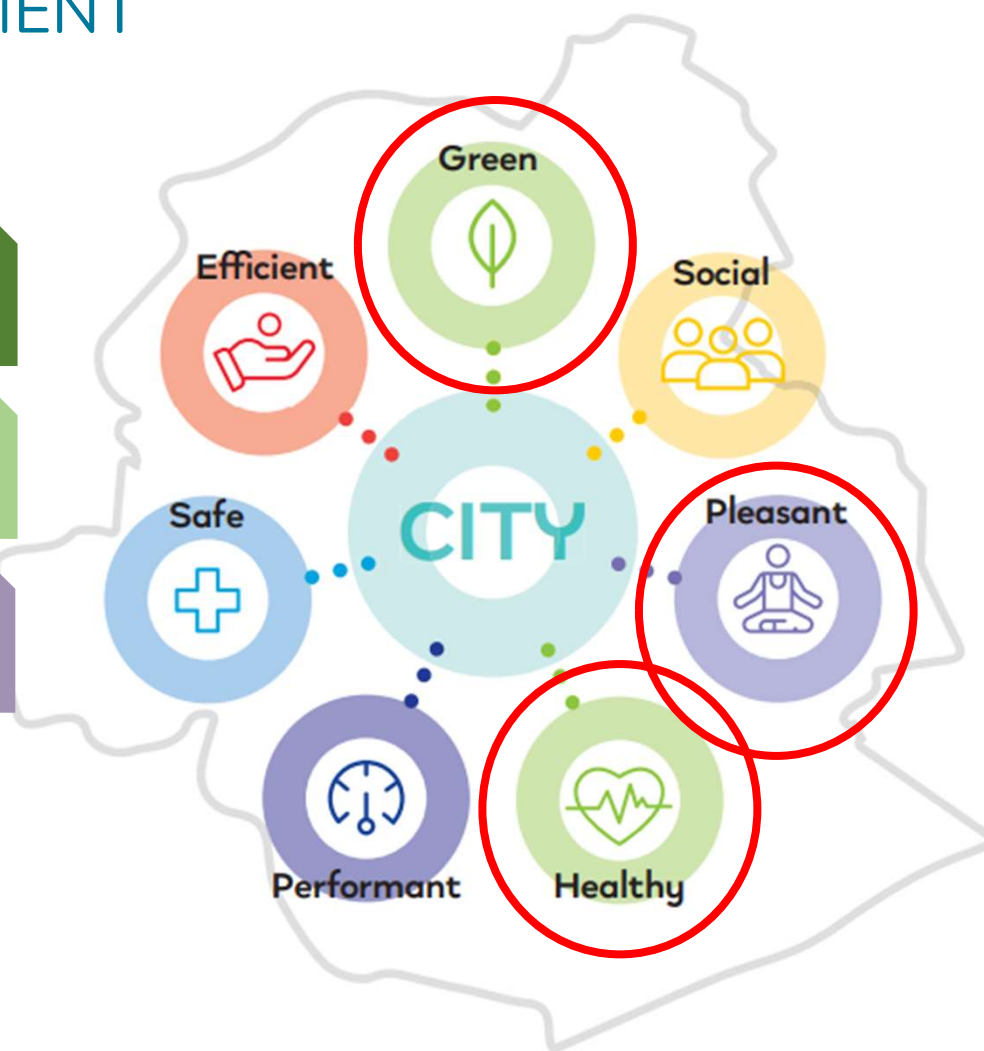
GREEN: décarboner le transport , économie d'énergie, adaptation face au changement climatique



HEALTHY: qualité de l'air, bruit, modes actives



PLEASANT: Qualité de l'espace public (espaces verts, îlots de chaleur, bruit, qualité de l'air)



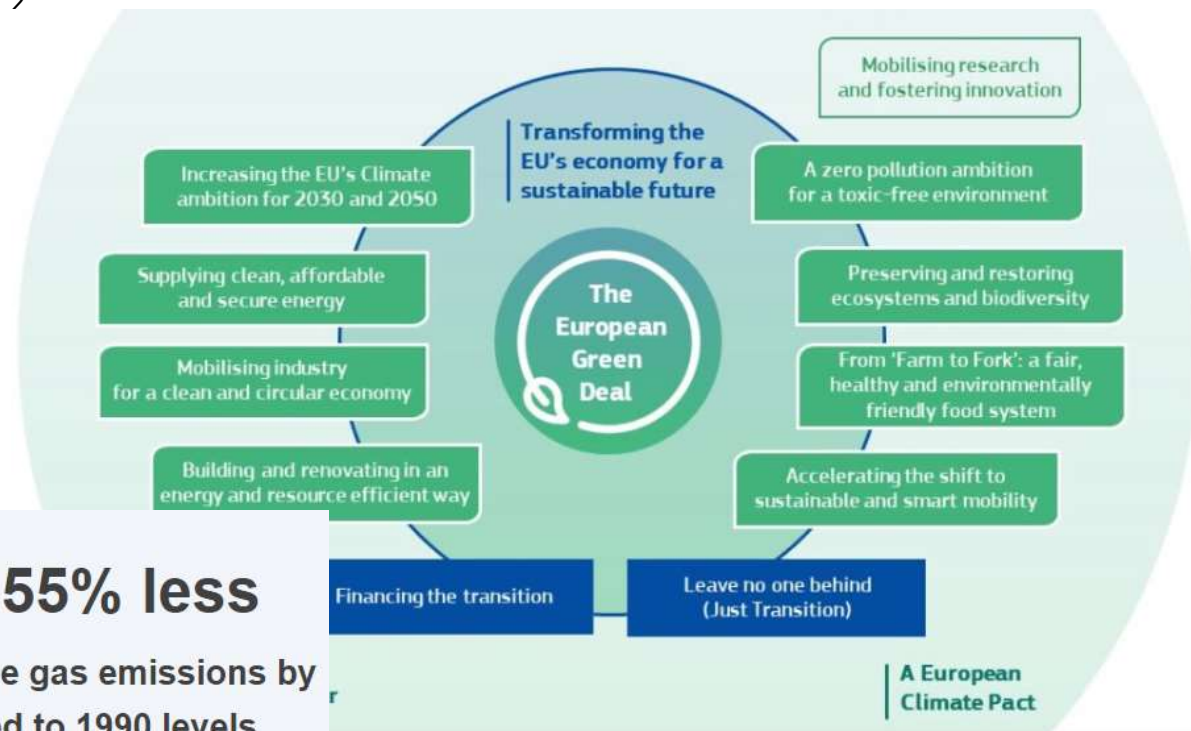
EVOLUTIONS DEPUIS 2020 (adoption Good Move)

URGENCE CLIMATIQUE - GREEN DEAL EUROPEEN

- Belgique: Pas -40% mais -47% émissions CO₂

NOUVELLES VALEURS CIBLES OMS

- Concentrations NO₂:
Max 10µgr/m³ au lieu de 40µgr/m³



The first climate-neutral continent

by 2050

At least 55% less

net greenhouse gas emissions by 2030, compared to 1990 levels



Nieuw Lucht-Klimaat-Energie plan (LKEP)

Goedgekeurd op 27/04/2023

1. De impact van de klimaatverandering beperken door de BKG met **ten minste 47%** terug te dringen tegen 2030 ten opzichte van 2005
2. Het BHG aanpassen aan de effecten van de klimaatverandering
3. De luchtkwaliteit verbeteren via de nieuwe aanbevelingen van de WGO
4. Een rechtvaardige en inclusieve overgang waarborgen



Nouveau Plan Air Climat Energie (2023)

OBJECTIFS

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre **d'au moins 47%** en 2030 par rapport à 2005
2. **L'adaptation** du territoire face au changement climatique
3. Améliorer la **qualité de l'air** pour tendre vers les seuils recommandés de **l'OMS**
4. Garantir une transition **juste et inclusive**

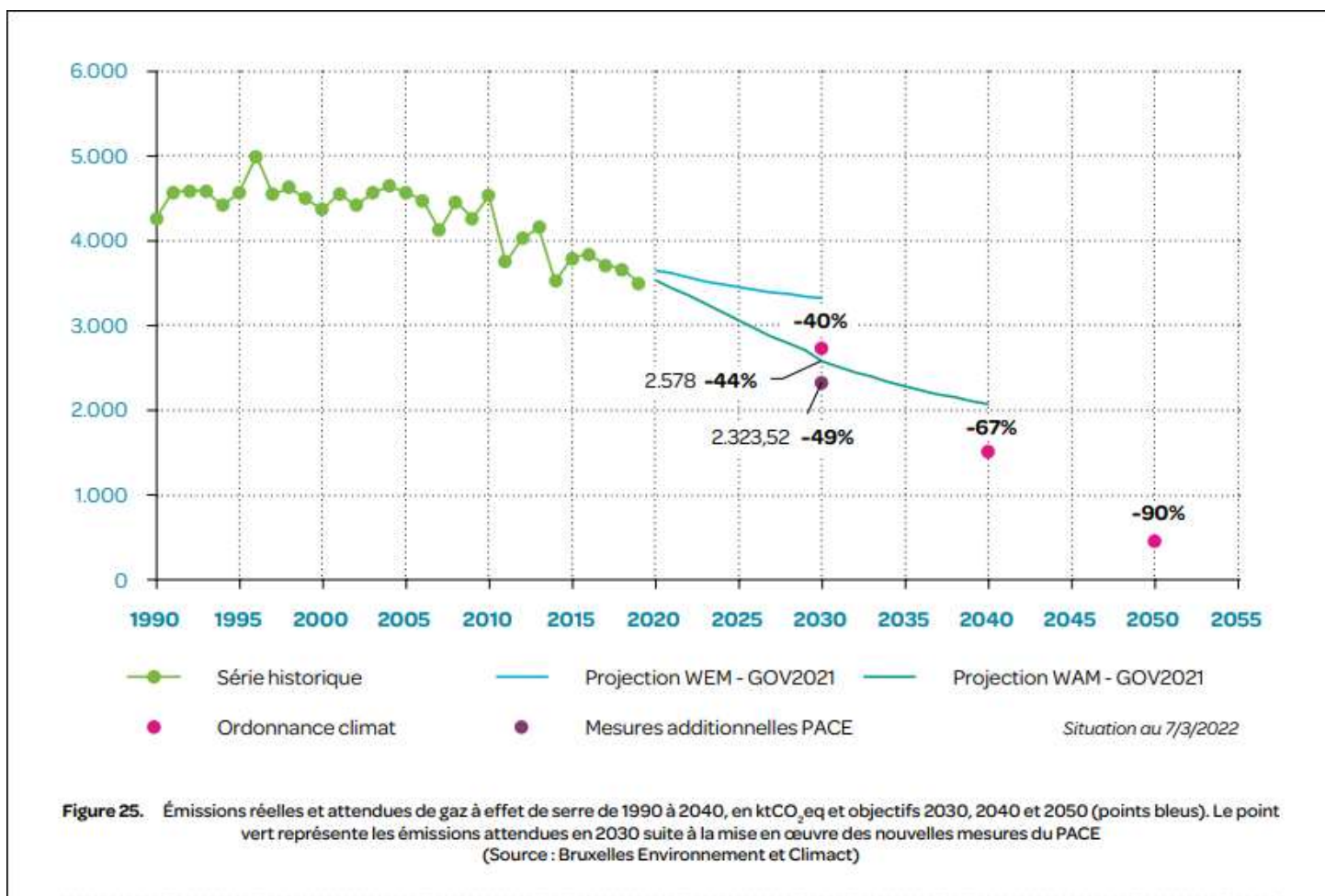
Approuvé le 27/04/2023





Objectifs émissions CO₂ 2030-2050 – Région bruxelloise

Vers la neutralité carbone



Mesures du Plan Air Climat

Energie pour y arriver

EMISSIONS DIRECTES

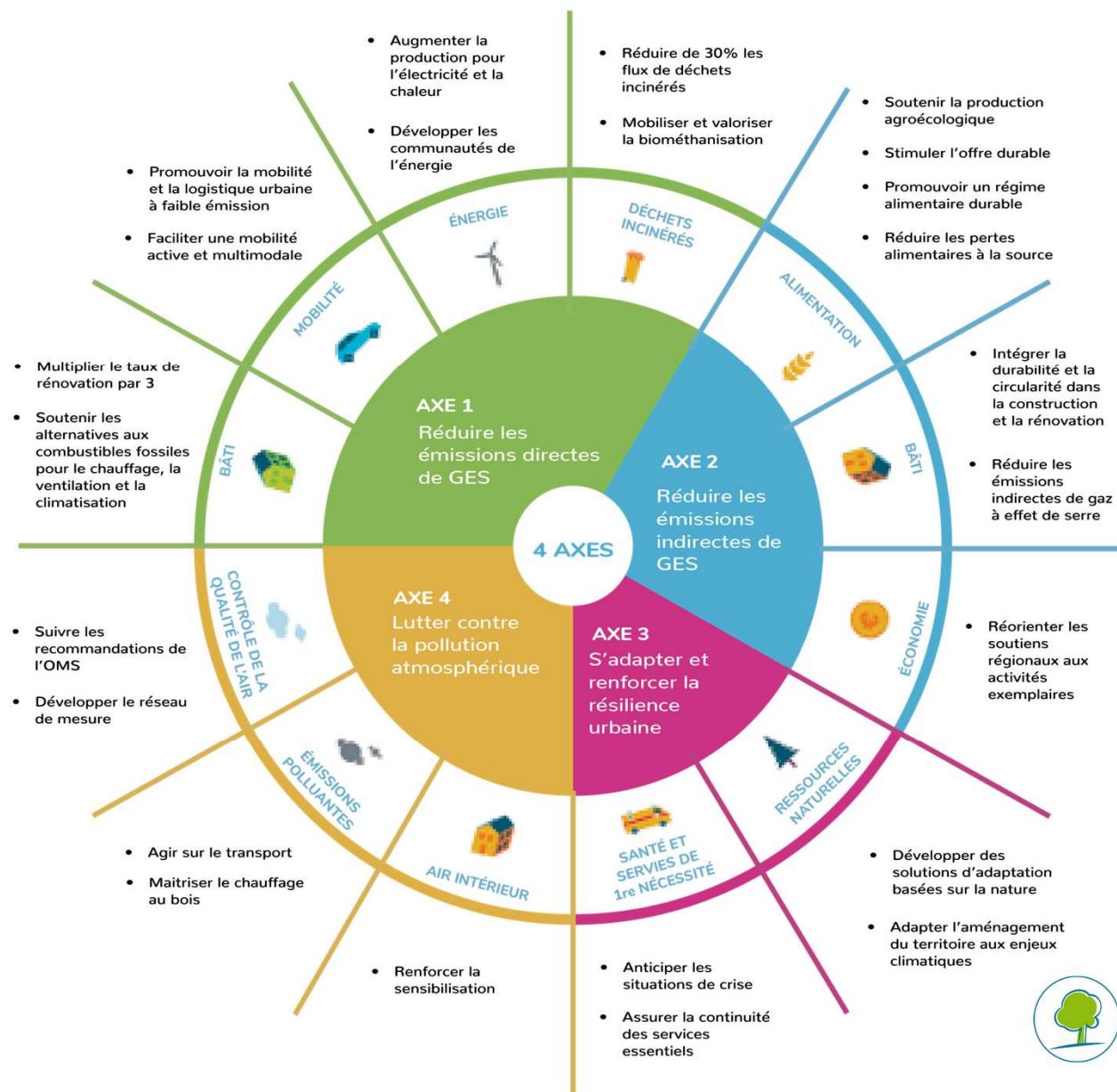
- Bâtiments
- **Transport**
- Energie

EMISSIONS INDIRECTES

- Déchets
- Alimentation
- Economie

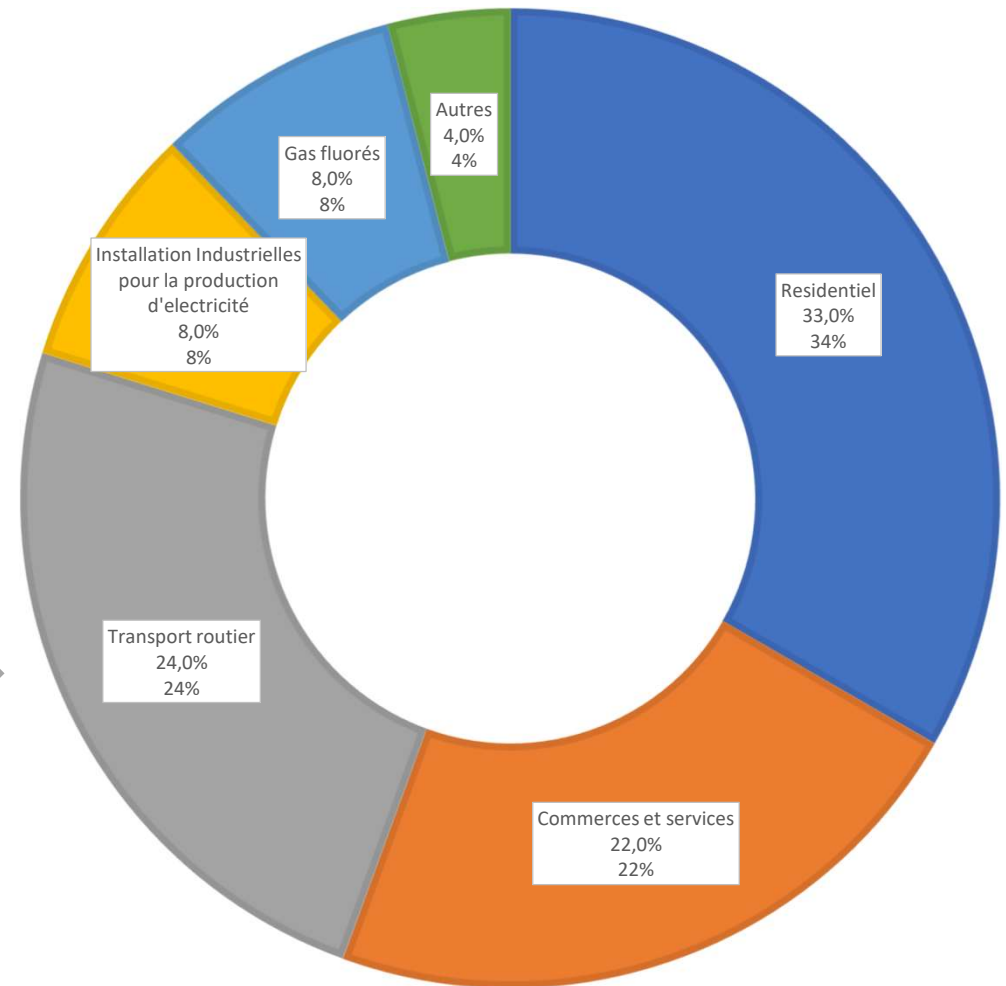
ADAPTATION

- Ressources naturelles





Emissions CO₂ en Région Bruxelloise (2021)



Le transport:

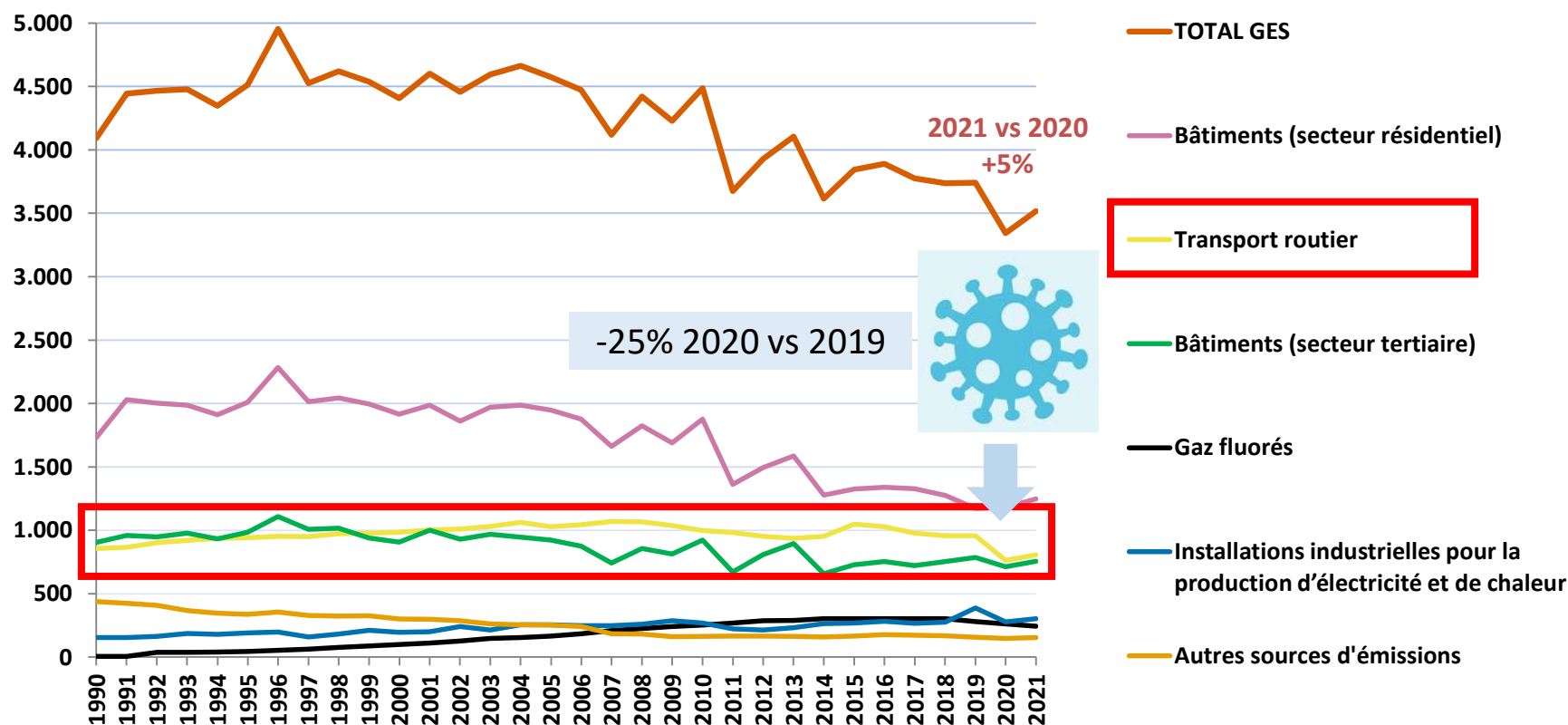
- 24% émissions CO₂ en RBC
(Belgique: 21.5%; Mondial: 23%)



Emissions du transport en RBC sont restées stables entre 1990 et 2021

Emissions CO2 du transport en Belgique: +14%

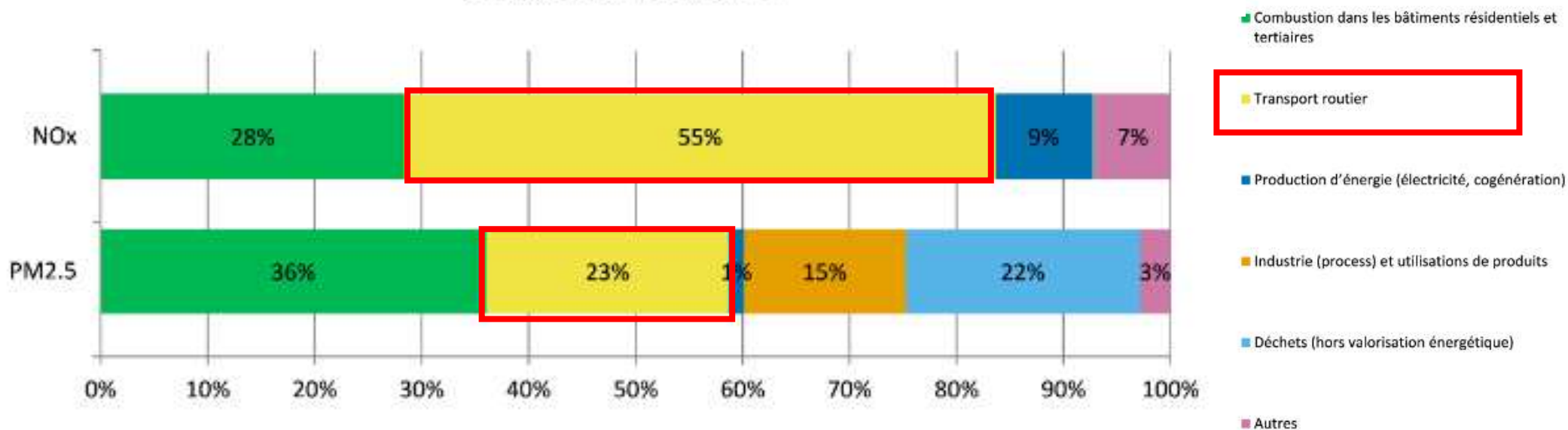
Evolution des émissions de gaz à effet de serre de la Région de Bruxelles-Capitale (kt CO2 eq)





Emissions de polluants atmosphériques en RBC

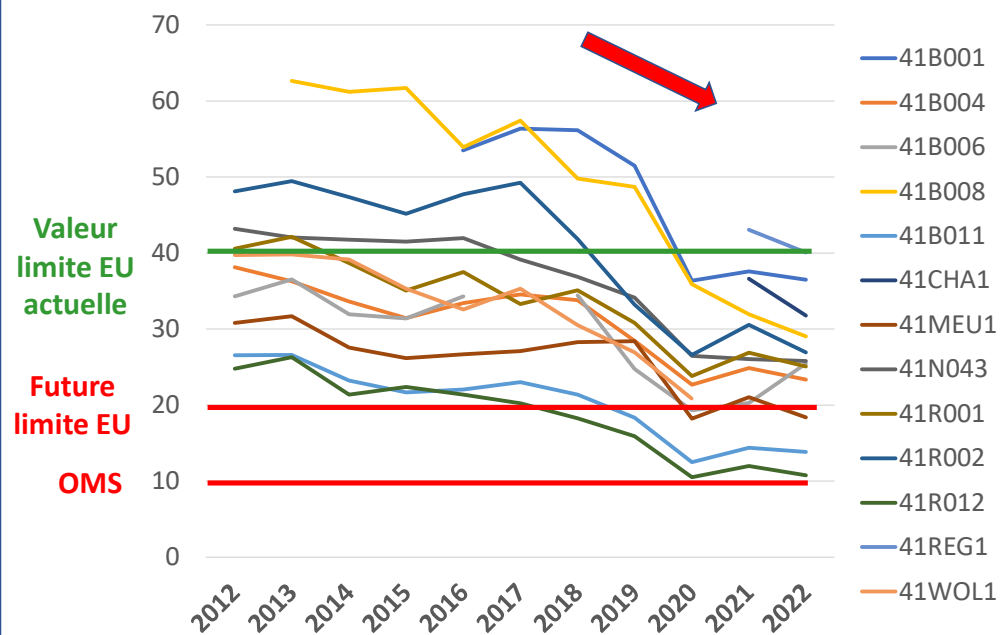
Distribution sectorielle des émissions de polluants atmosphériques à Bruxelles en 2020



Evolution de la qualité de l'air (concentrations) en RBC 2012 - 2022

Dioxyde d'azote (NO2)

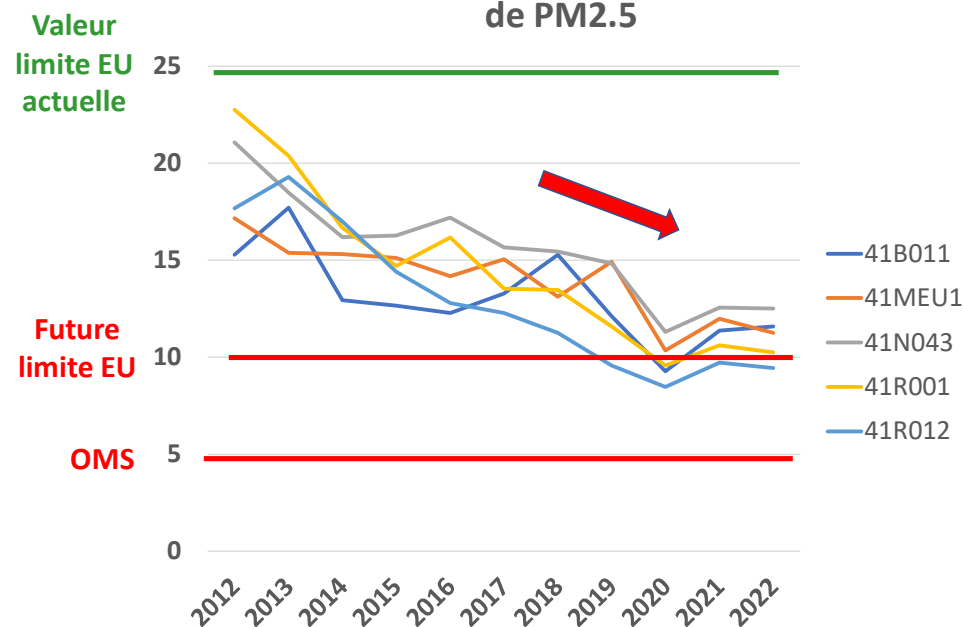
Evolution des concentrations annuelles



Diminution des concentrations de NO2 entre
18 et 35% au cours des 5 dernières années

Particules fines PM2.5

Evolution des concentrations annuelles
de PM2.5



Diminution des concentrations de PM2.5 entre
14 et 24% au cours des 5 dernières années



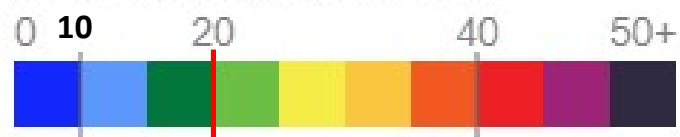
Qualité de l'air – concentrations NO₂ (2021)

Etude CurieuZENair (Bral, UA)

Mesure des concentrations de NO₂ par les citoyens durant un mois

- Seulement 1,6% des points respectent la valeur recommandée par l'OMS (10µgr/m³)

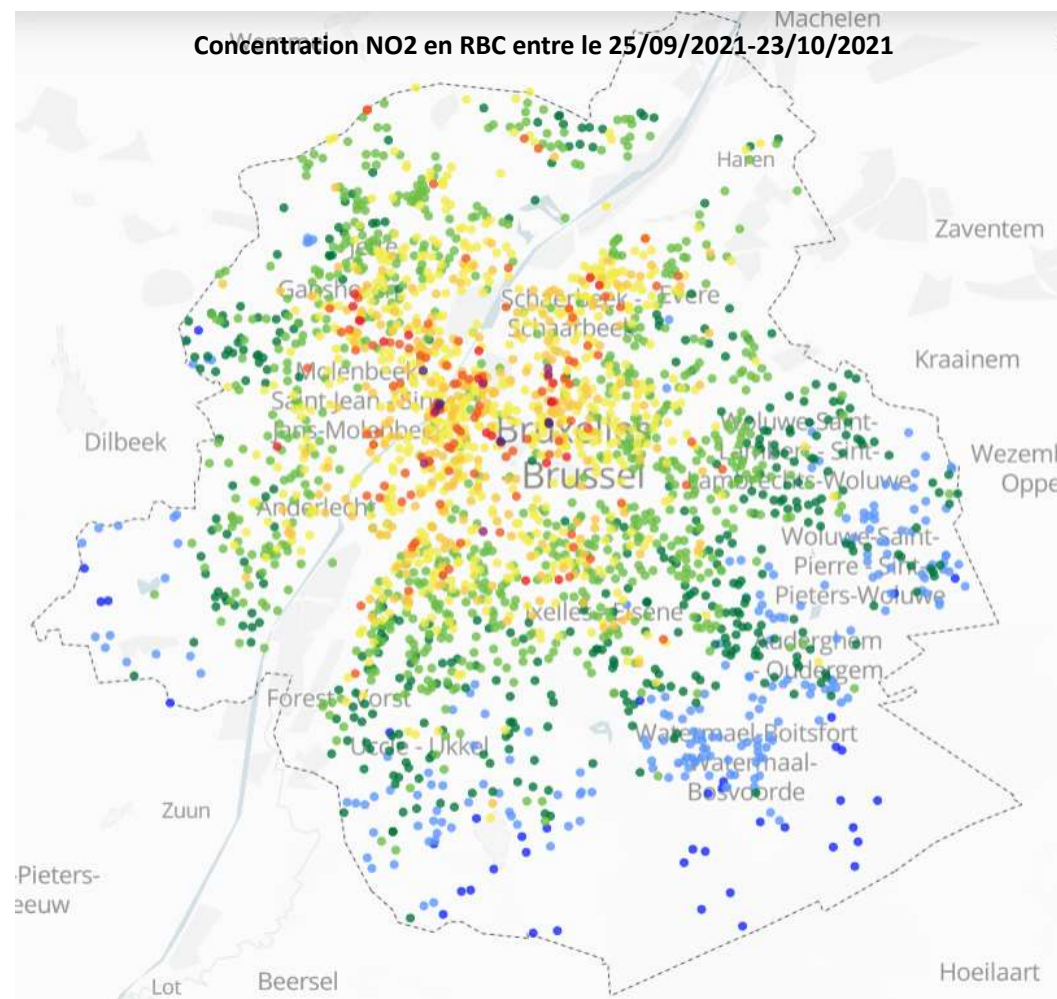
NO₂ concentration (µg/m³)



Valeur
guide
OMS

Future
valeur
limite EU (?)

Valeur
limite EU
actuelle

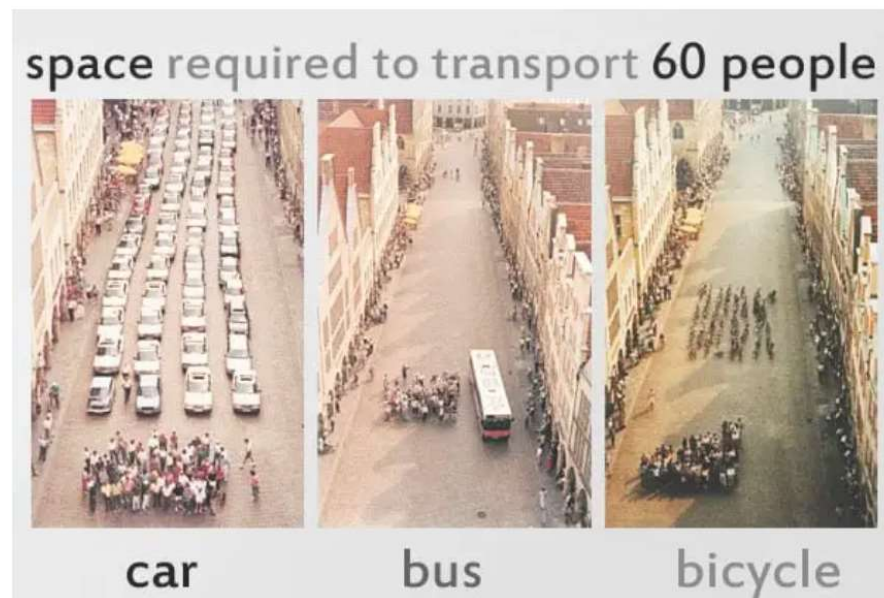


<https://curieuZENair.brussels/fr/acceuil>



Moyens d'agir sur le transport pour limiter son impact environnemental

- **Réduire les kilomètres parcourus** (Good Move !)
- Agir sur les véhicules: plus légers et électrification (LEZ)
- Diminuer les vitesses (Ville 30)
- Aménagements des voiries (bruit & adaptation climatique)



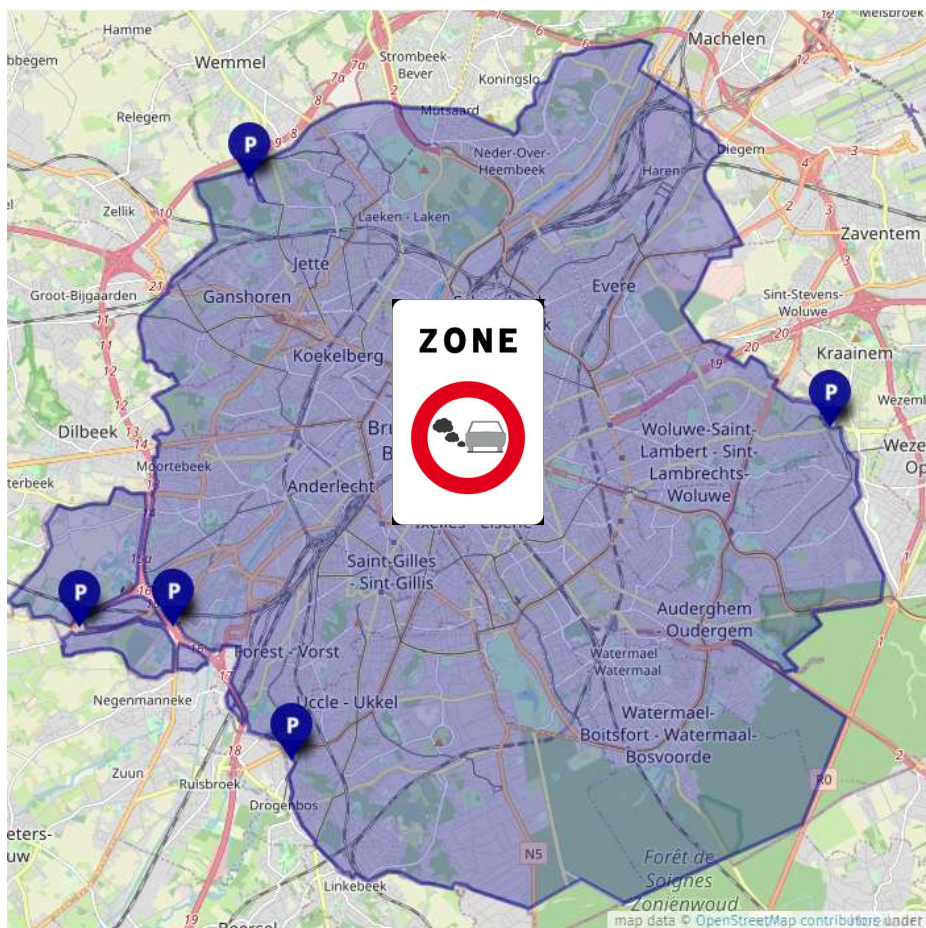
**Electric
car**





.brussels

La Low Emission Zone



Calendrier LEZ 2025 – 2036 décidé en 2022

- Sortie du diesel: 2030 (voitures, utilitaires légers)
- Sortie du thermique:
 - 2035 (voitures, camionnettes, 2 roues)
 - 2036 (bus urbains)

Diesel/hybride

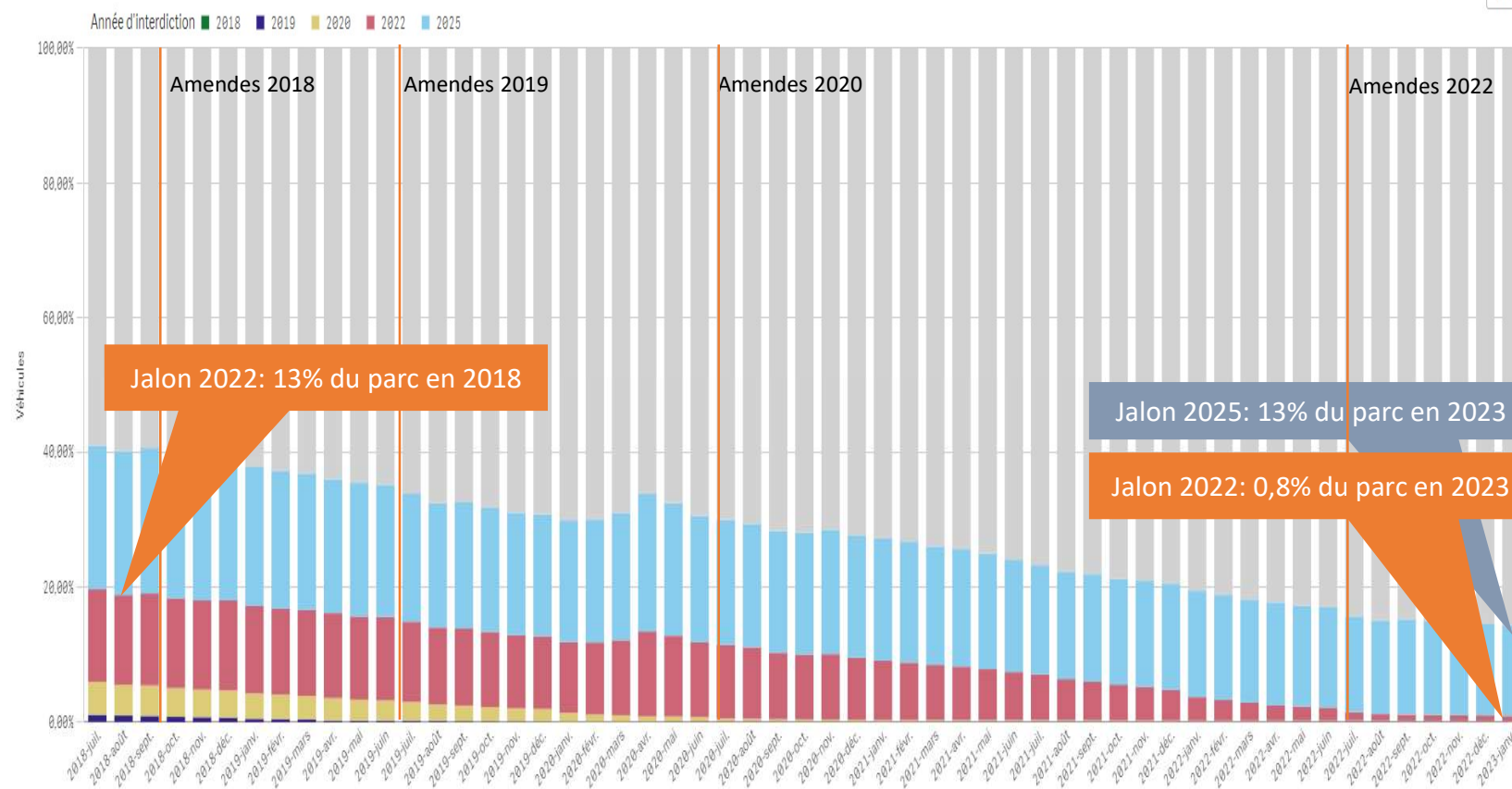
[Voir 2036](#)

Norme	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Euro 6d	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 6d-TEMP	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 6 b, c	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 5	✓	✓	✗	✗	✗							
Euro 4	✗	✗	✗	✗	✗							
Euro 3	✗	✗	✗	✗	✗							
Euro 2	✗	✗	✗	✗	✗							
Euro 1	✗	✗	✗	✗	✗							

Norme	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Euro 6d	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 6d-TEMP	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 6 b, c	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 5	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 4	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 3	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 2	✓	✓	✗	✗	✗							
Euro 1	✗	✗	✗	✗	✗							

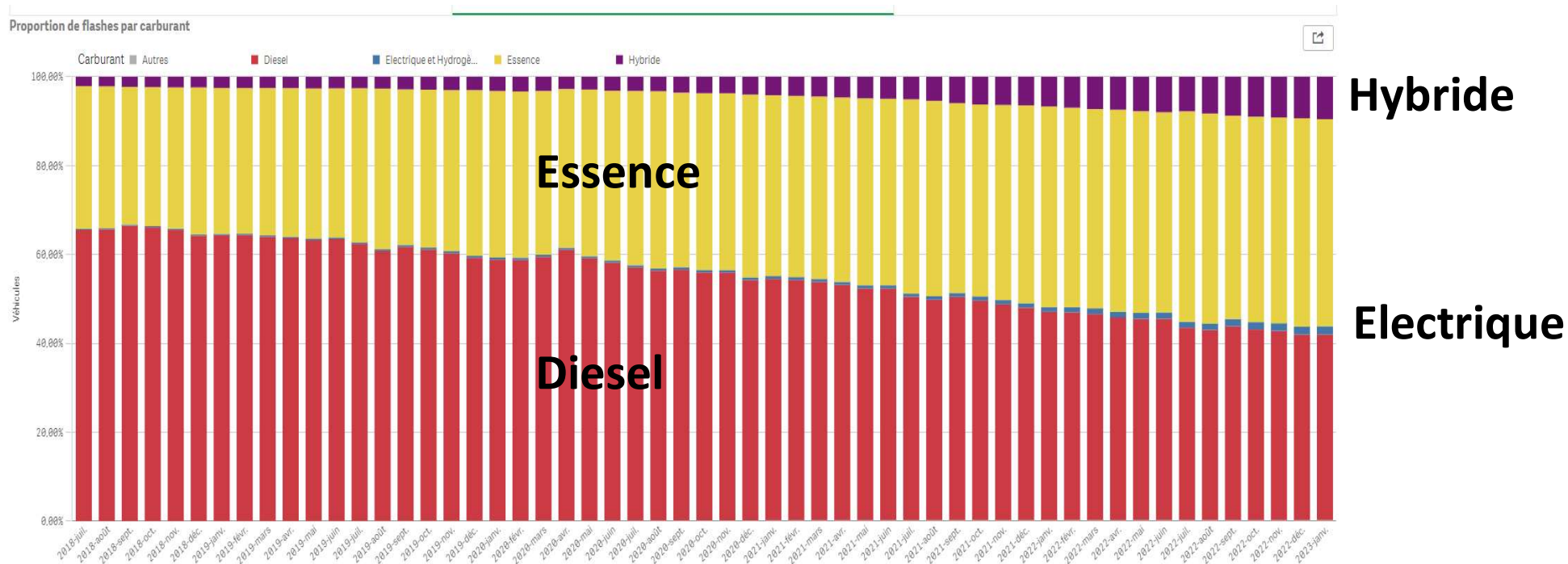
Evolution parc véhicules belges visé par la LEZ en circulation en RBC 2018-2023 (caméras)

Proportion de flashes par année d'interdiction théorique



Evolution de la composition du parc en fonction du carburant 2018-2023

Proportion de voitures (M1, N1, belge) en circulation selon la motorisation

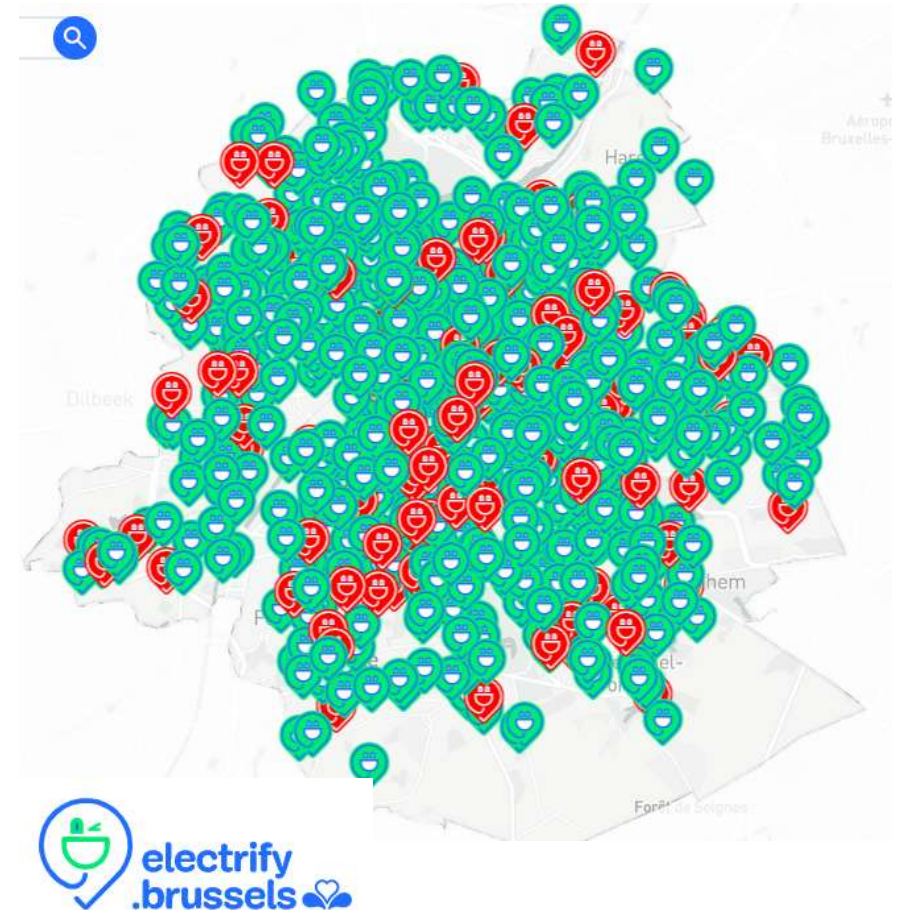


- Shift du diesel (66% en 2018 >> 42% en 2023) vers l'essence (32% en 2018 >> 47% en 2023) et vers les hybrides (9,5% 2023).
- 2% véhicules électriques en circulation début 2023



Déploiements des bornes de recharge

- Déploiement hors voirie (arrêté quota bornes)
- Déploiement en voirie (une borne à max 150m)
- Les points de recharge ouverts au public en voirie alimentés par 100% de l'électricité renouvelable
- Un site Electrify.brussels





La Ville 30

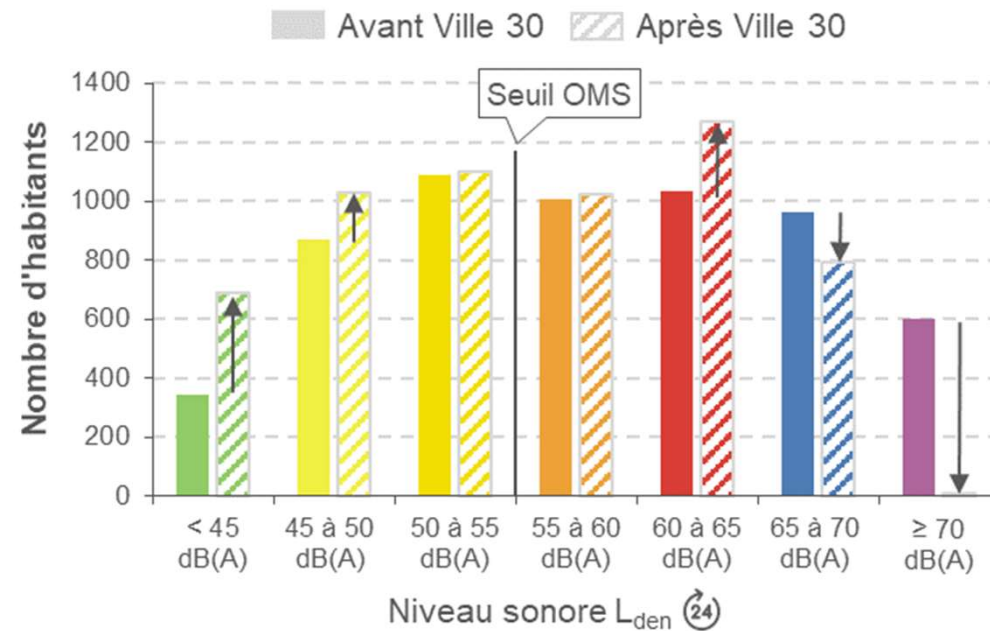


Evolution de l'exposition de la population avant et après l'instauration de la Ville 30 (indicateur L_{den})

Les niveaux sonores diminuent de 1,5 à 4,8 dB(A) en fonction du jour, du moment de la journée, du lieu, du type de trafic et du revêtement de sol.

Une baisse de 3 dB(A) signifie une division par deux du bruit émis !

Chaussée de Wavre



→ 10 à 20% de personnes en moins exposées à des niveaux sonores dépassant les recommandations de l'OMS



Les next steps: poursuivre la décarbonation du transport

Deux axes poursuivis dans le Plan Air Climat Energie - Transport

- **1^{er} axe : Accélérer la mise en œuvre de Good Move**
 - Moyens budgétaires et RH & Gouvernance participative
 - Tarification kilométrique
 - Poids de véhicules
 - Ville à courtes distances
 - Décarbonation de la logistique urbaine
 - Politique de stationnement
- **2^{ème} axe : transition vers véhicules sans émissions directes**

ADAPTATION

- Déminéraliser, végétaliser



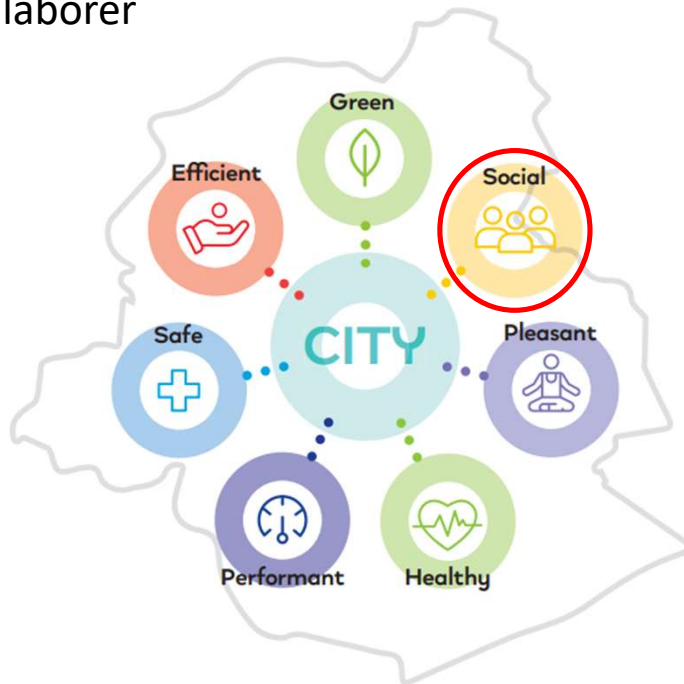
GOOD MOVE EST ESSENTIEL POUR LES DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

Politiques restrictives de la voiture

- Accompagner le changement modal
- Réaliser une transition juste

Gouvernance partagée Good Move

- Collaborer



COMMENT CONCILIER ENJEUX DE MOBILITÉ,
TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉQUITÉ SOCIALE ?

Journée d'échange - Mardi 27 juin 2023

INVITATION

bruxelles
environnement
Bruxelles

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



INVITATION MARDI 27/06

« Comment concilier enjeux de mobilité, transition écologique et équité sociale ? »



Sarah HOLLANDER - Departementshoofd

Leefmilieu Brussel

Departement Duurzame mobiliteit

Site de Tour & Taxis / Thurn & Taxis-site

Avenue du Port Havenlaan 86C / 3000 1000 Bruxelles / Brussel

www.environnement.brussels / www.leefmilieu.brussels



Enjeux sociaux

Équipement automobile, permis de
conduire et habitudes de
déplacement en fonction de critères
socio-démographiques

Nouveaux jeux de données pour mieux appréhender les enjeux sociaux des politiques de mobilité

Nouvelles données :

- L'enquête relative aux déplacements des ménages (OVG)
- Croisement de données administratives individuelles anonymisées de l'ensemble de la zone métropolitaine relative à la possession automobile
- Valorisation d'enquêtes existantes, mais sous-exploitées dans le champ de la mobilité : SILC, Budget des ménages, Santé, etc.



Objectifs :

- Mieux comprendre les comportements et besoins de mobilité des différents publics cibles
- Evaluer l'impact social des politiques de mobilité, en général, et des mesures de régulation de l'usage et de la possession automobile, en particulier

Possession automobile - Autobezit



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

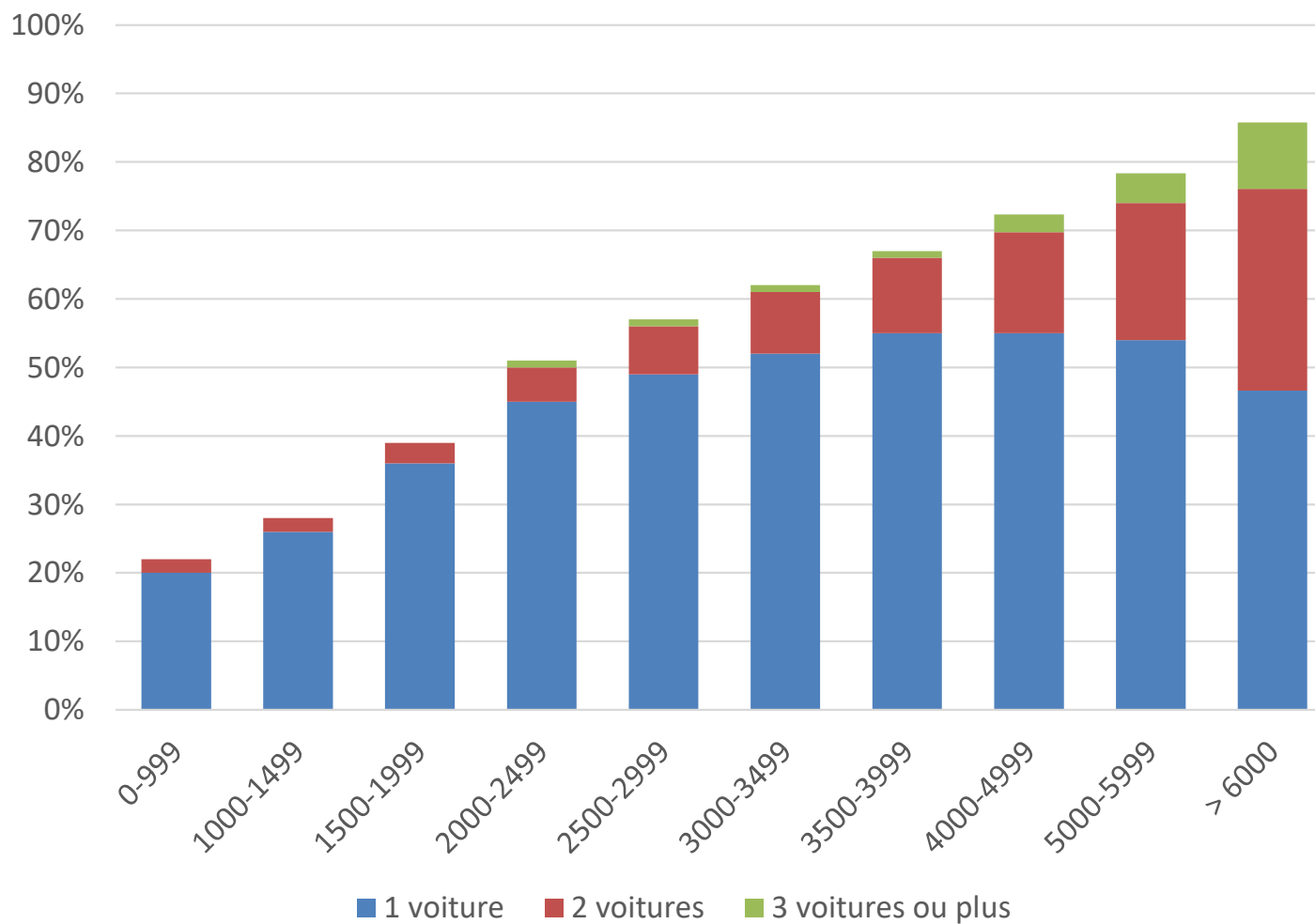
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

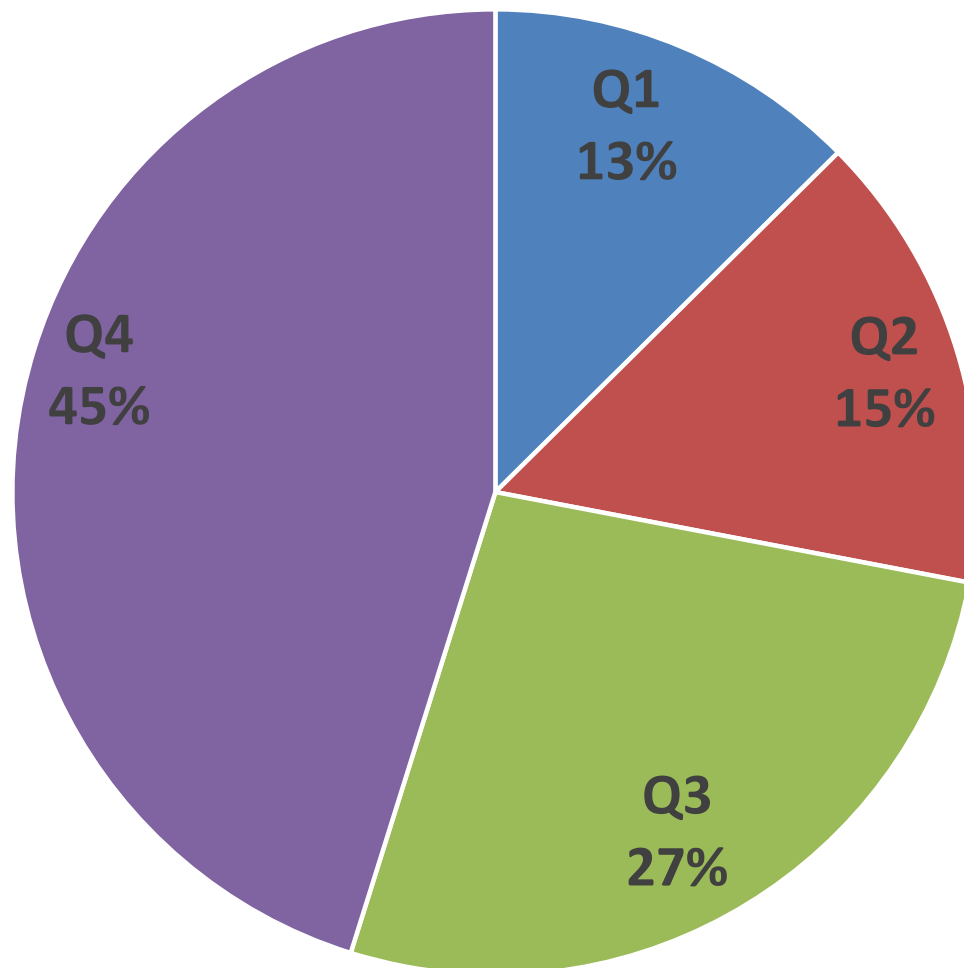


(Multi-)motorisation en fonction des revenus

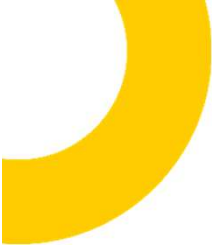
(Multi-)motorisation par classe de revenus
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)



Distribution du parc automobile en fonction des revenus



Distribution du parc automobile en fonction des quartiles de revenus (Statbel, DIV, Belcotax – 2019)



Possession automobile et précarité

- 10 % des ménages bruxellois motorisés vivent en situation de privation matérielle et sociale (Statbel : SILC 2022)
- 24,5 % des ménages bruxellois motorisés sont incapables de partir une fois par an au moins une semaine en vacances pour des raisons économiques (Statbel : SILC 2022)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

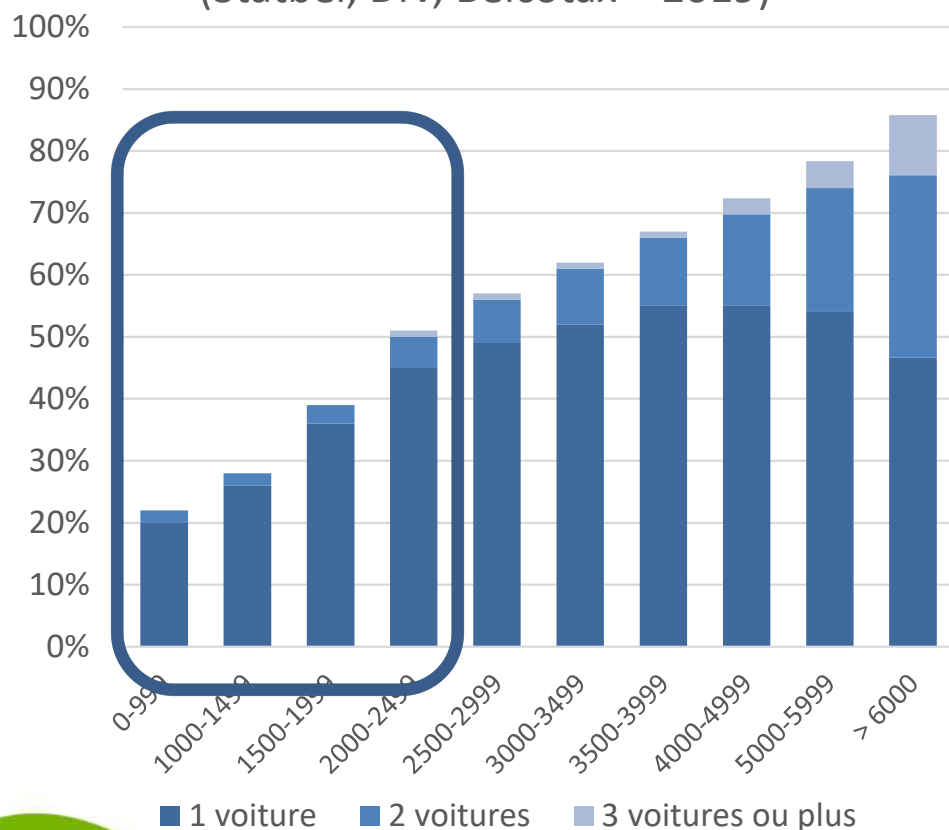
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

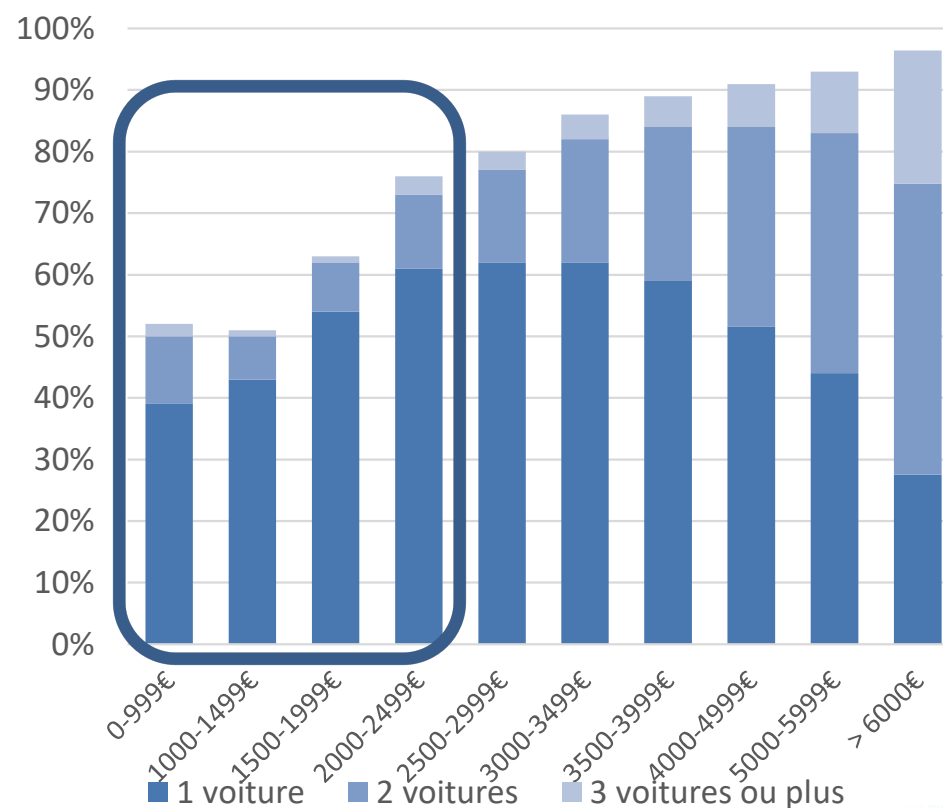


La RBC : un environnement résilient pour les ménages pauvres non motorisés

(Multi-)motorisation en RBC
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)

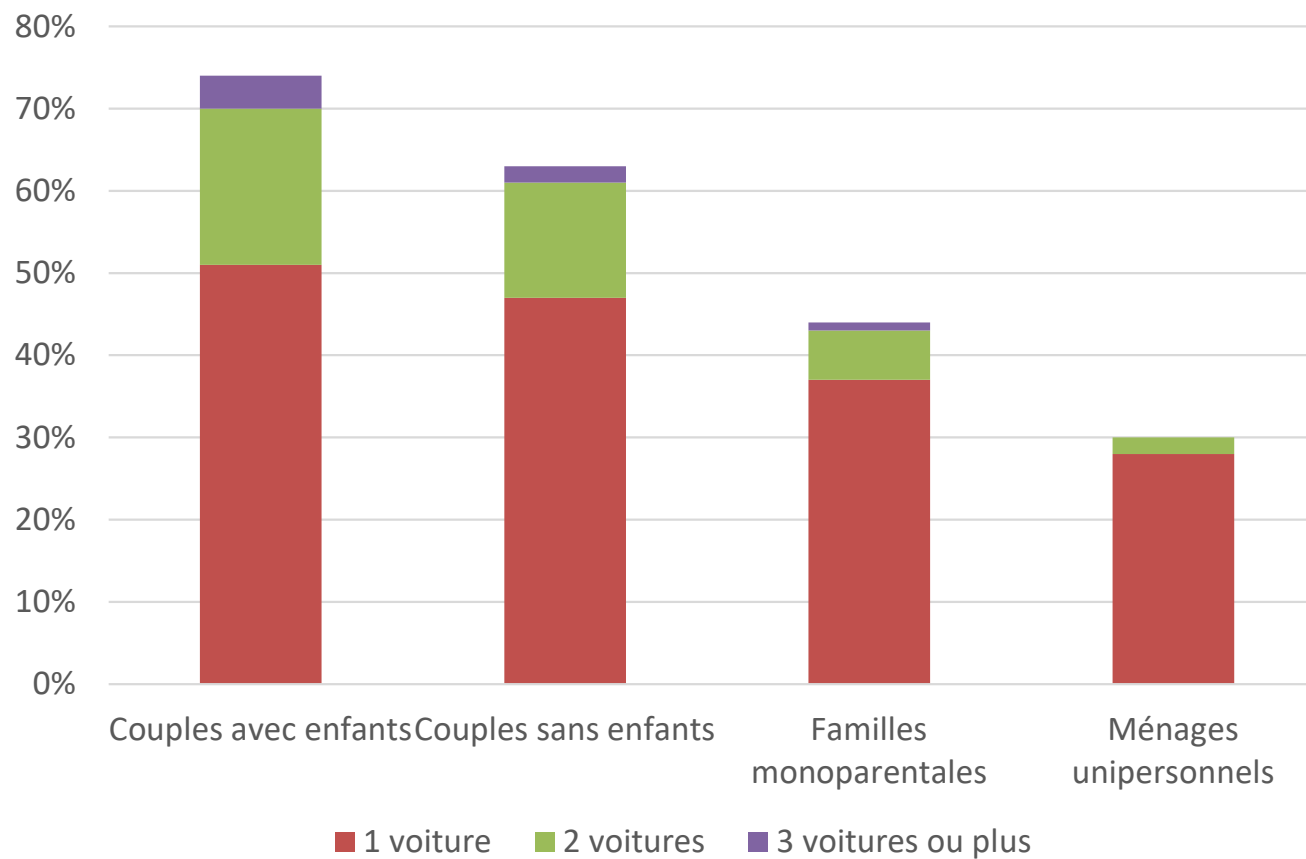


(Multi-)motorisation dans la périphérie proche
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)



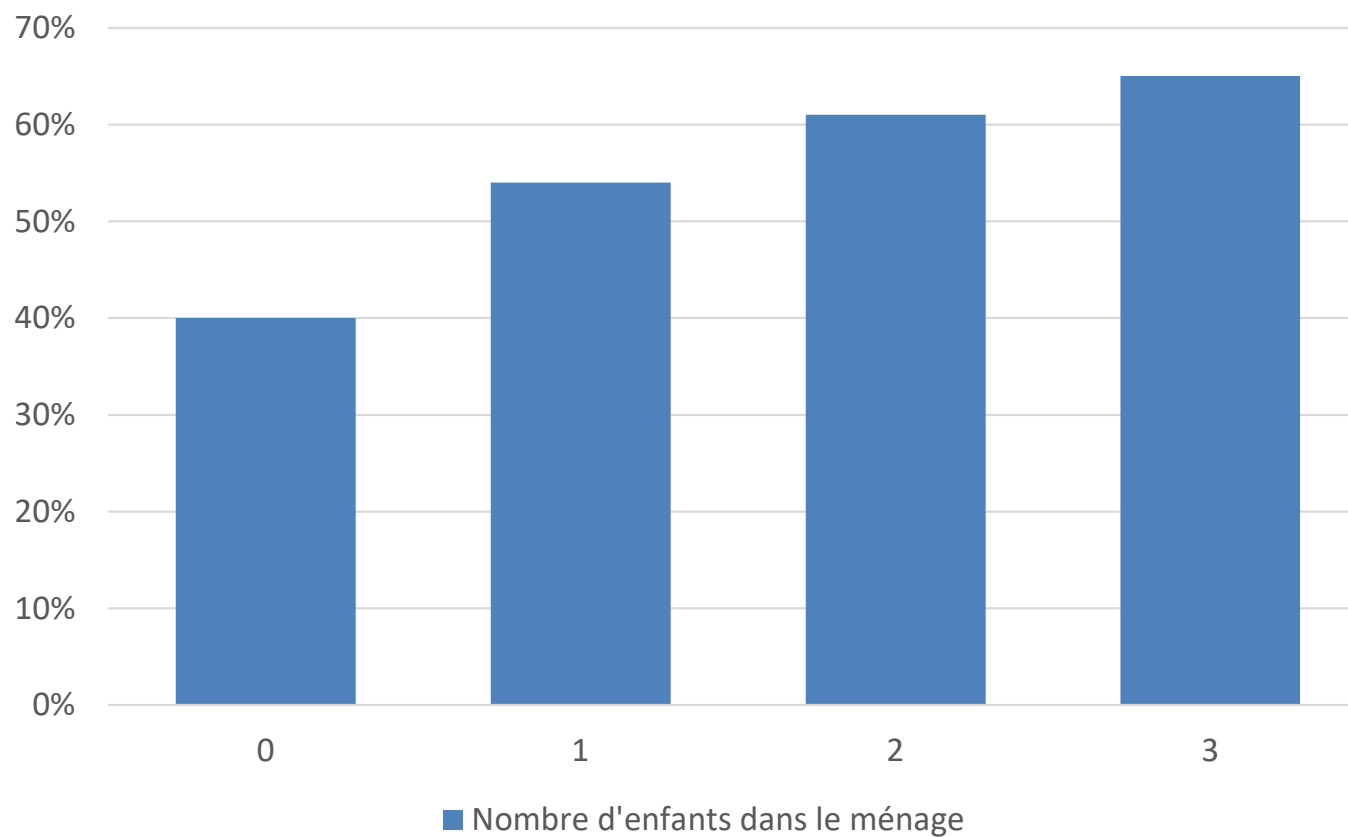
(Multi-)motorisation selon le type de ménage

(Multi-)motorisation selon le type de ménage
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



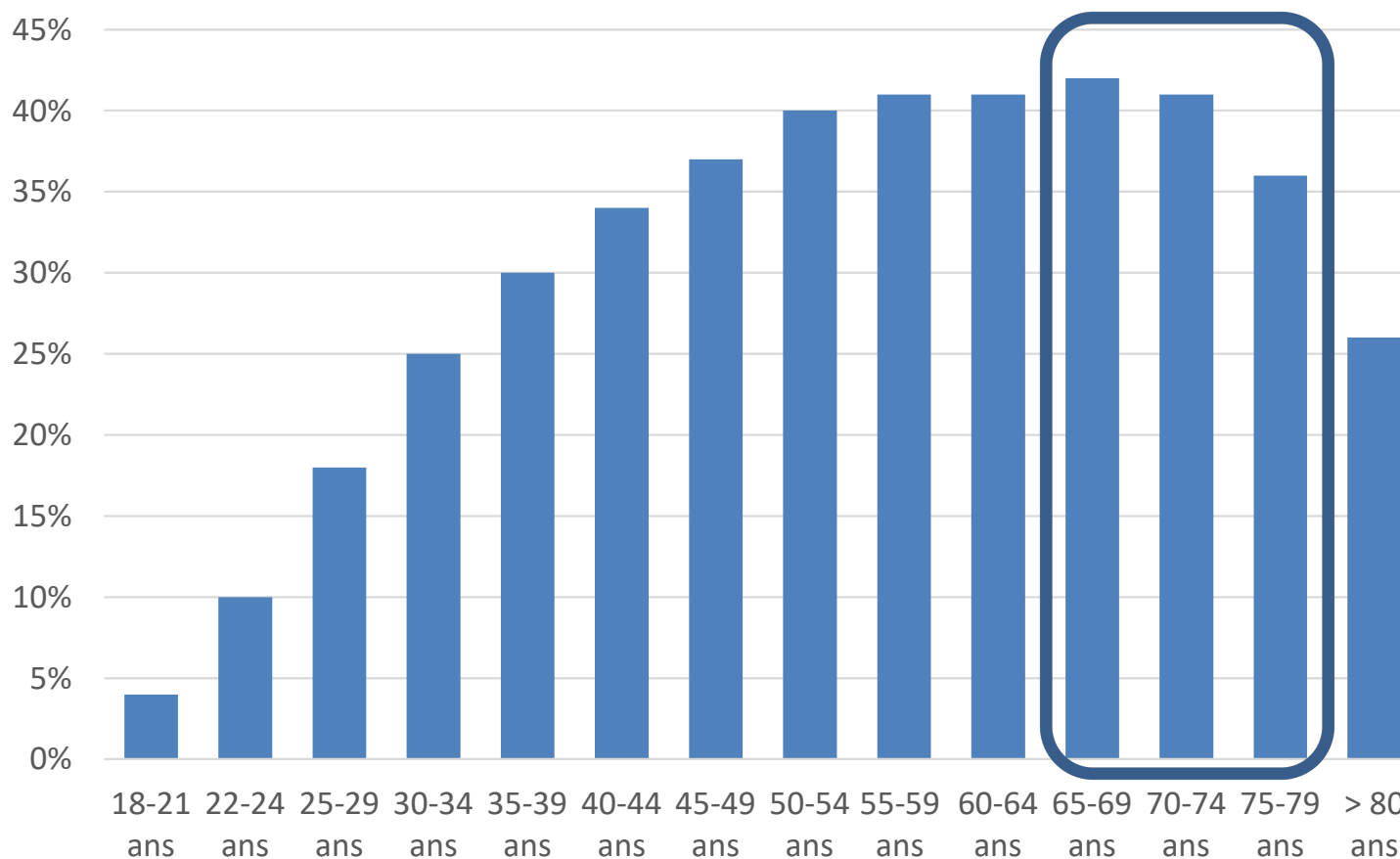
(Multi-)motorisation en fonction du nombre d'enfants

Taux de motorisation en fonction du nombre d'enfants
dans le ménage
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



Motorisation en fonction de l'âge

Taux de motorisation en fonction de l'âge des propriétaires
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



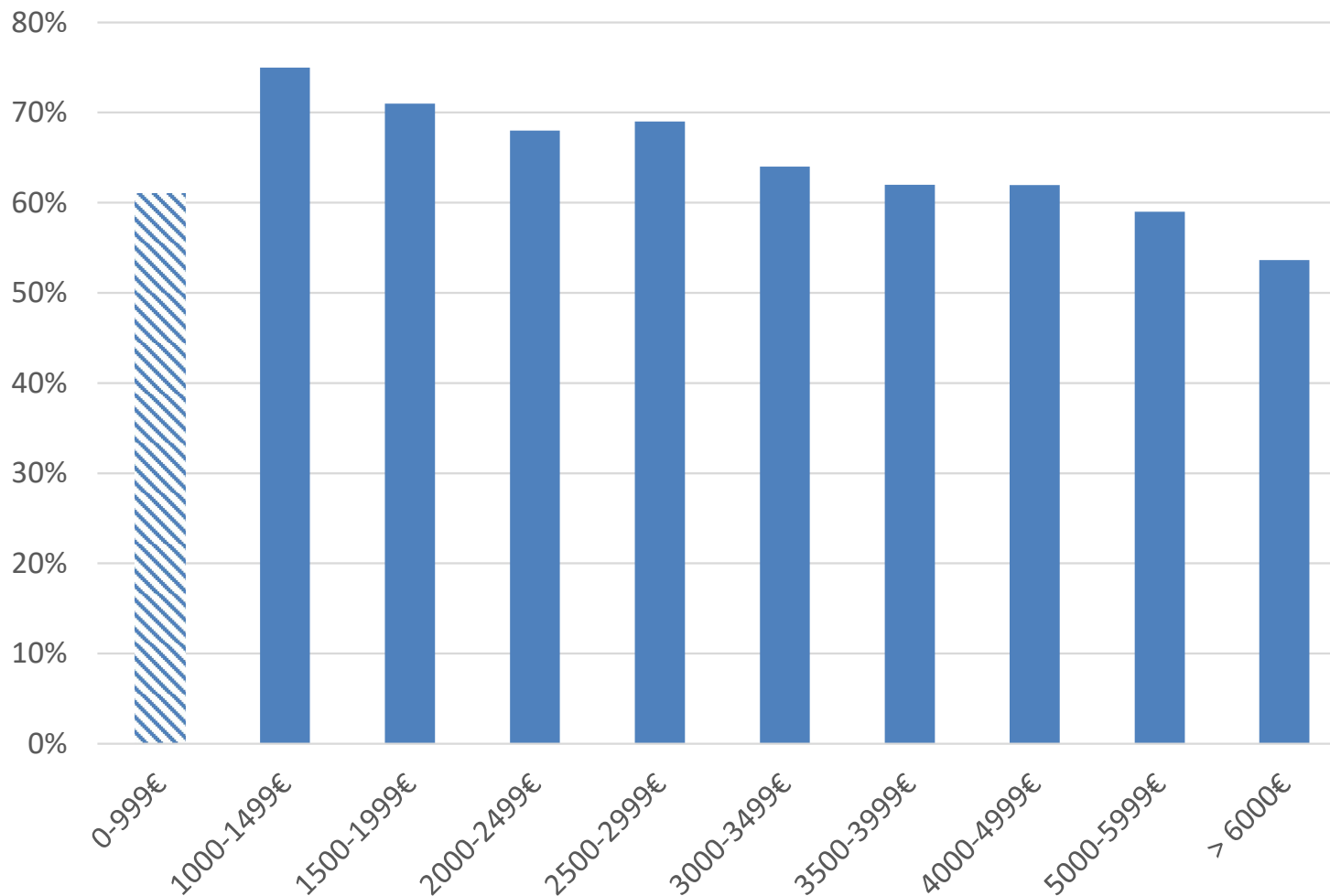
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
**good
move**
be.brussels

Achats de véhicules d'occasion par classe de revenus

Véhicules d'occasion par classes de revenus
(Statbel, DIV, Belcotax)



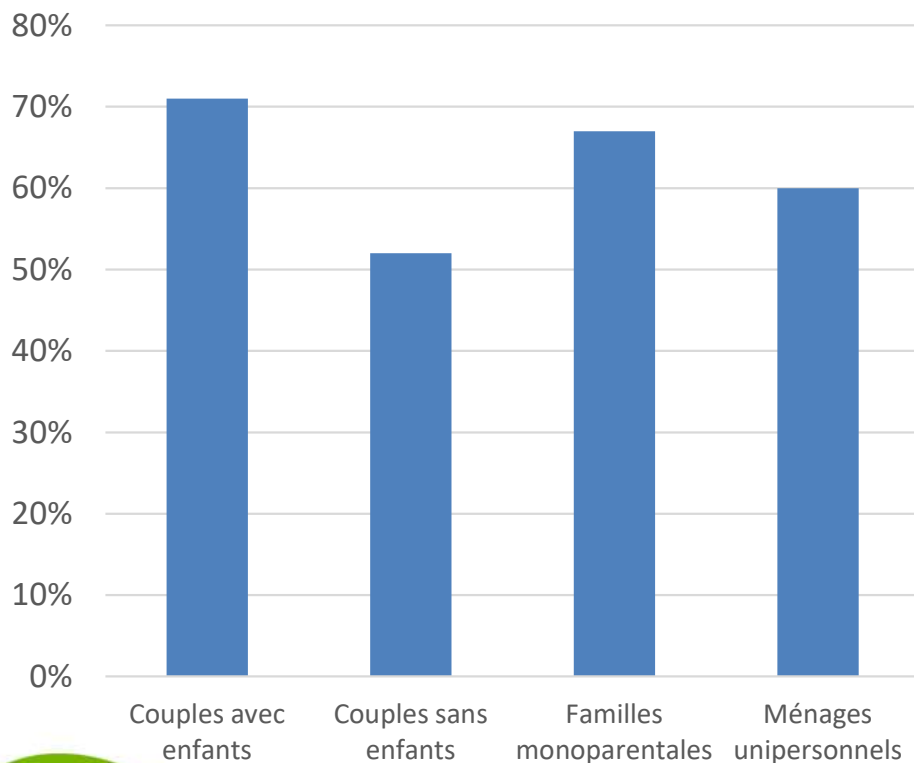
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

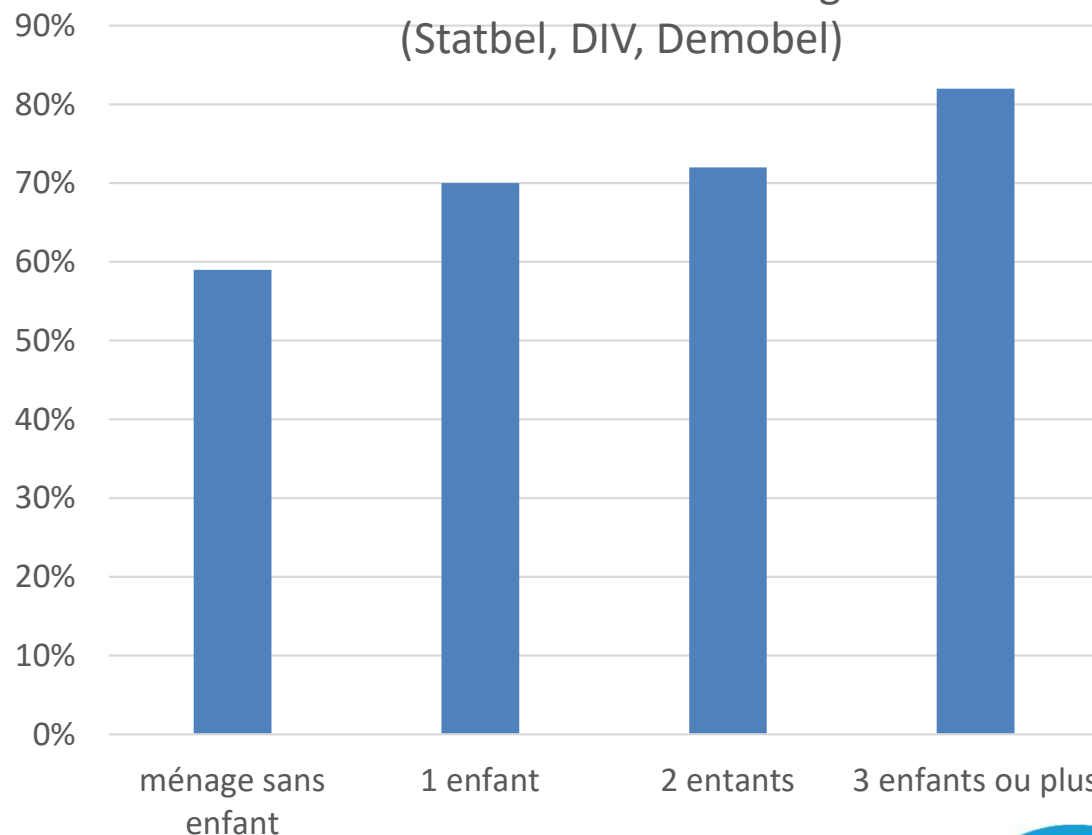
be
good
move
be.brussels

Achats de véhicules d'occasion par type de ménage et nombre d'enfants

Véhicules d'occasion par type de ménage
(Statbel, DIV, Demobel)



Véhicules d'occasion en fonction du nombre d'enfants dans le ménage
(Statbel, DIV, Demobel)



Permis de conduire - Rijbewijs



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

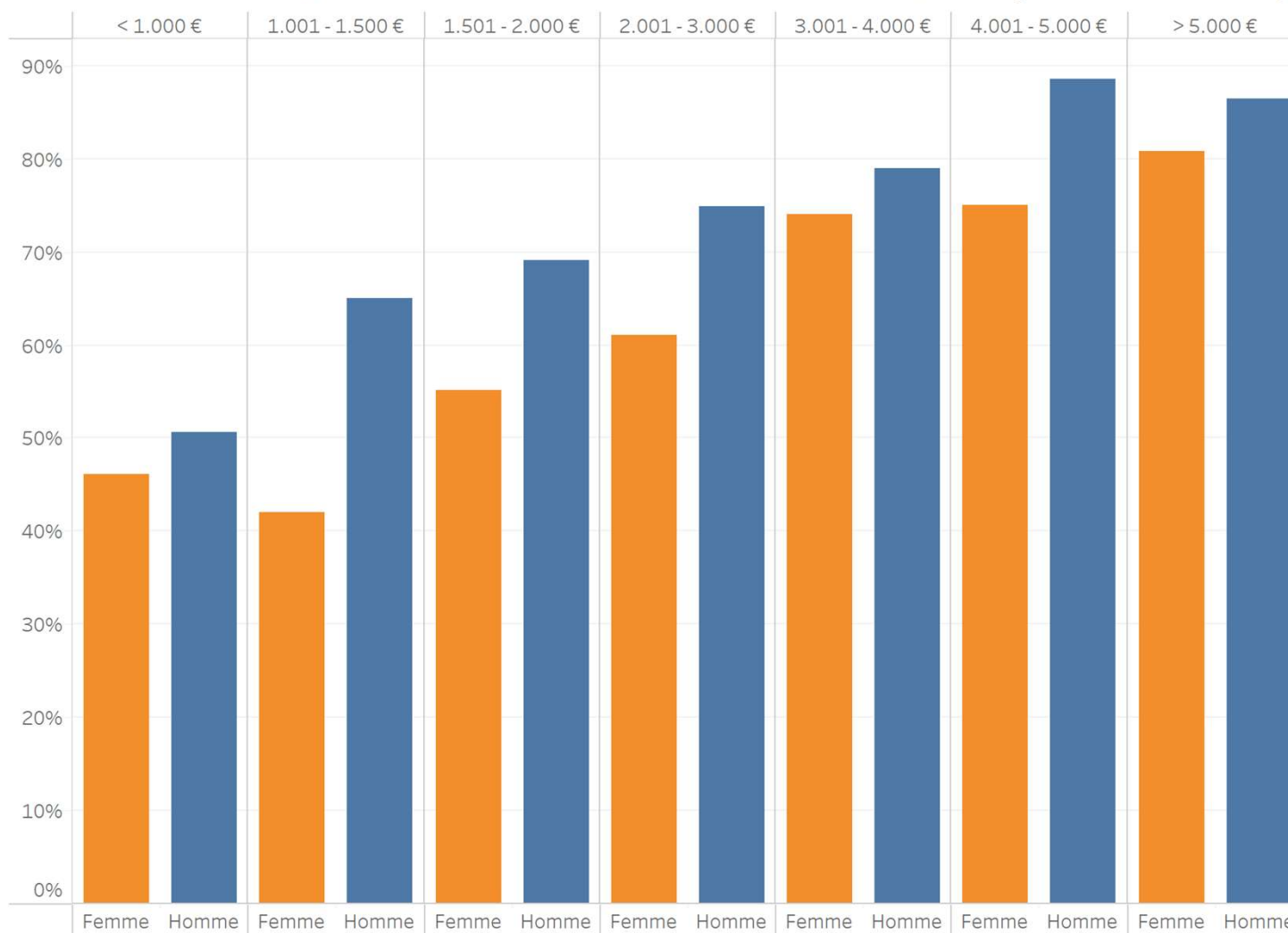
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



Permis de conduire en fonction des classes de revenus et du genre

Permis de conduire par classe de revenus et en fonction du genre (ECD - 2021-2022)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

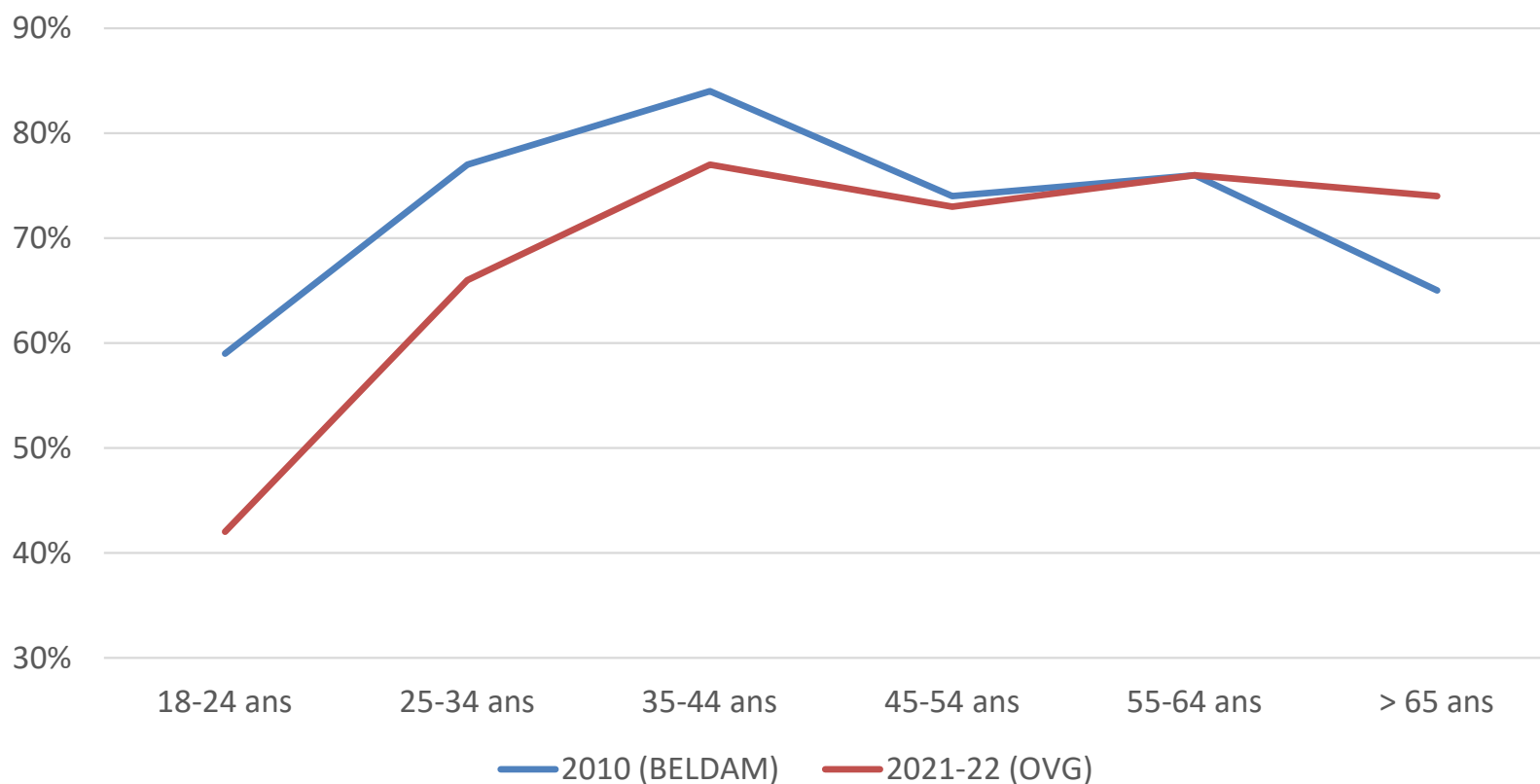
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source : Enquête de Comportement des
Déplacements (2021-2022, BM)

be
good
move
be.brussels

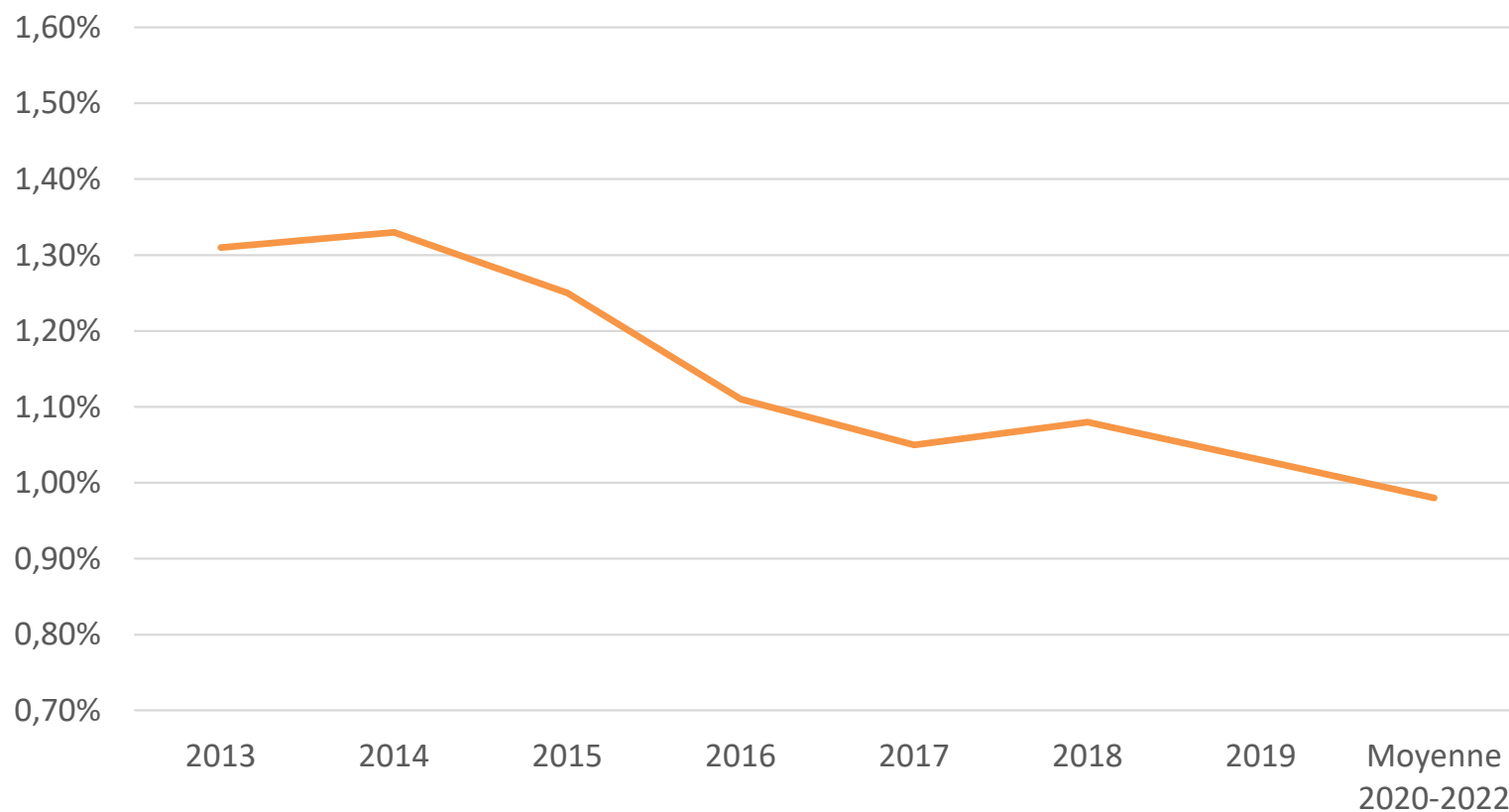
Possession du permis de conduire en fonction de l'âge

Evolution de la part de la population bruxelloise possédant le permis de conduire en fonction de l'âge
(BM : BELDAM, OVG)



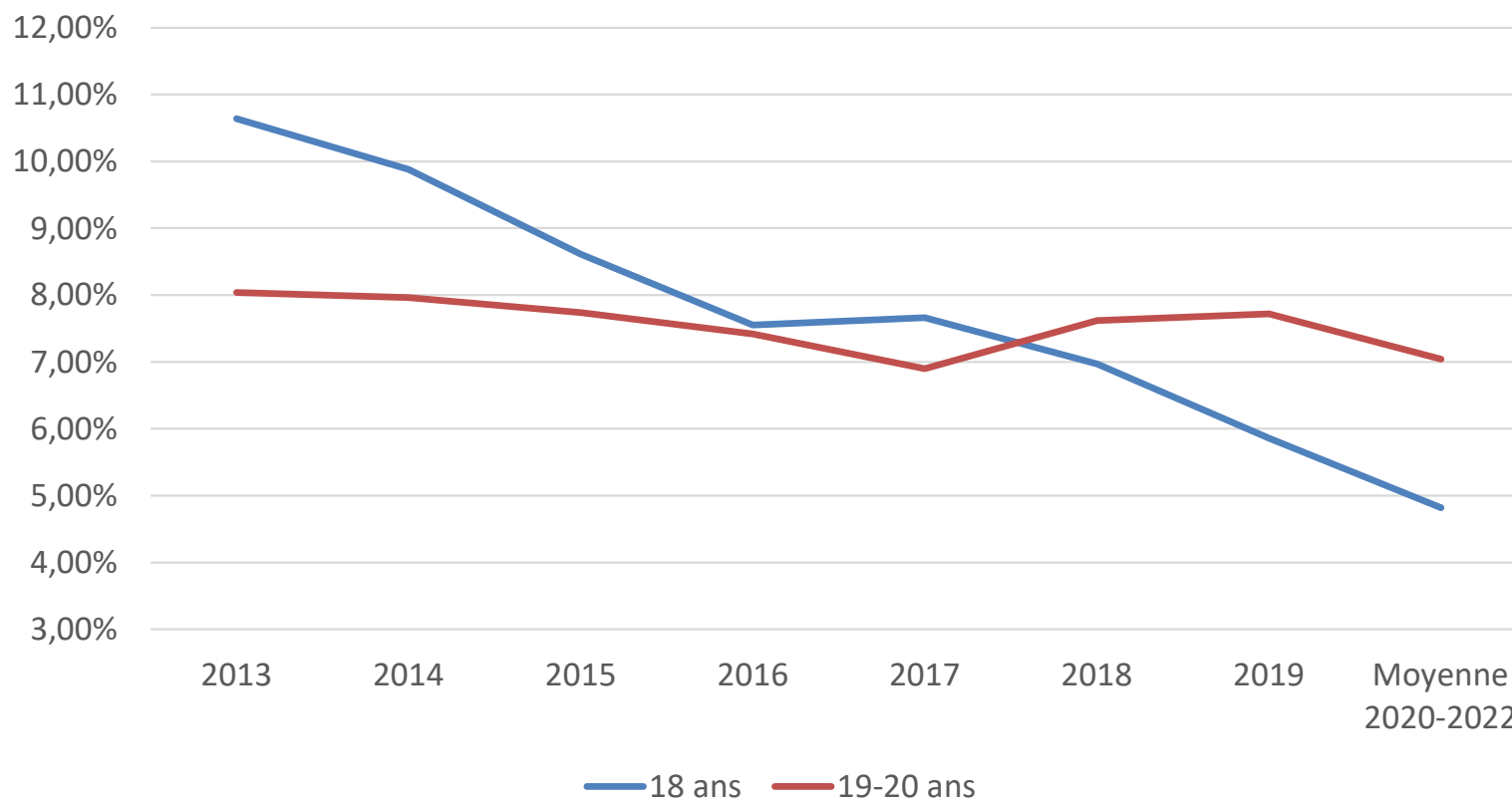
Obtention du permis de conduire en fonction de l'âge

Part de la population bruxelloise de plus de 18 obtenant
le permis de conduire par année
(SPF Mobilité)



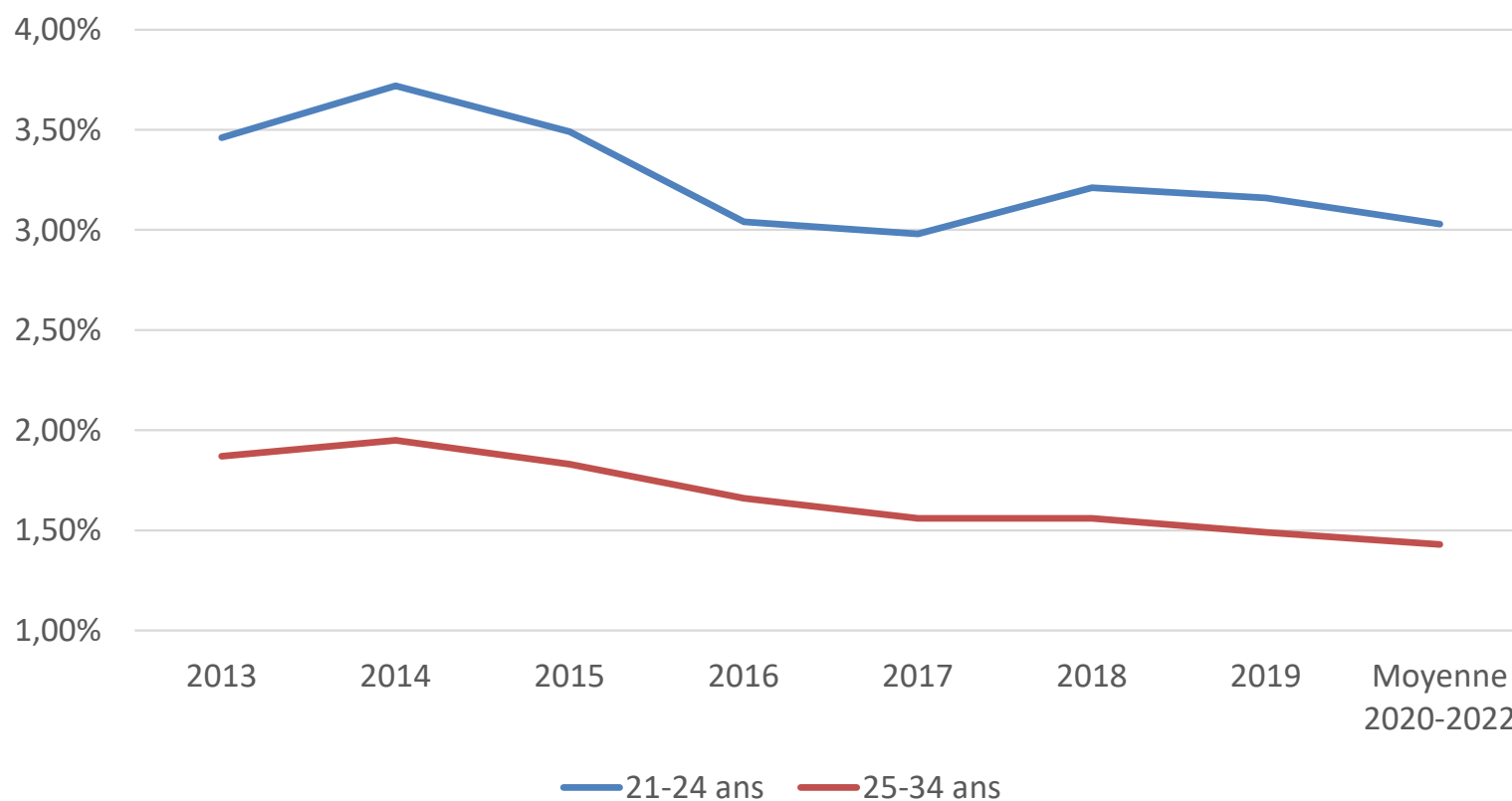
Obtention du permis de conduire en fonction de l'âge

Part de la population bruxelloise entre 18 et 20 ans
obtenant le permis de conduire par année
(SPF Mobilité)

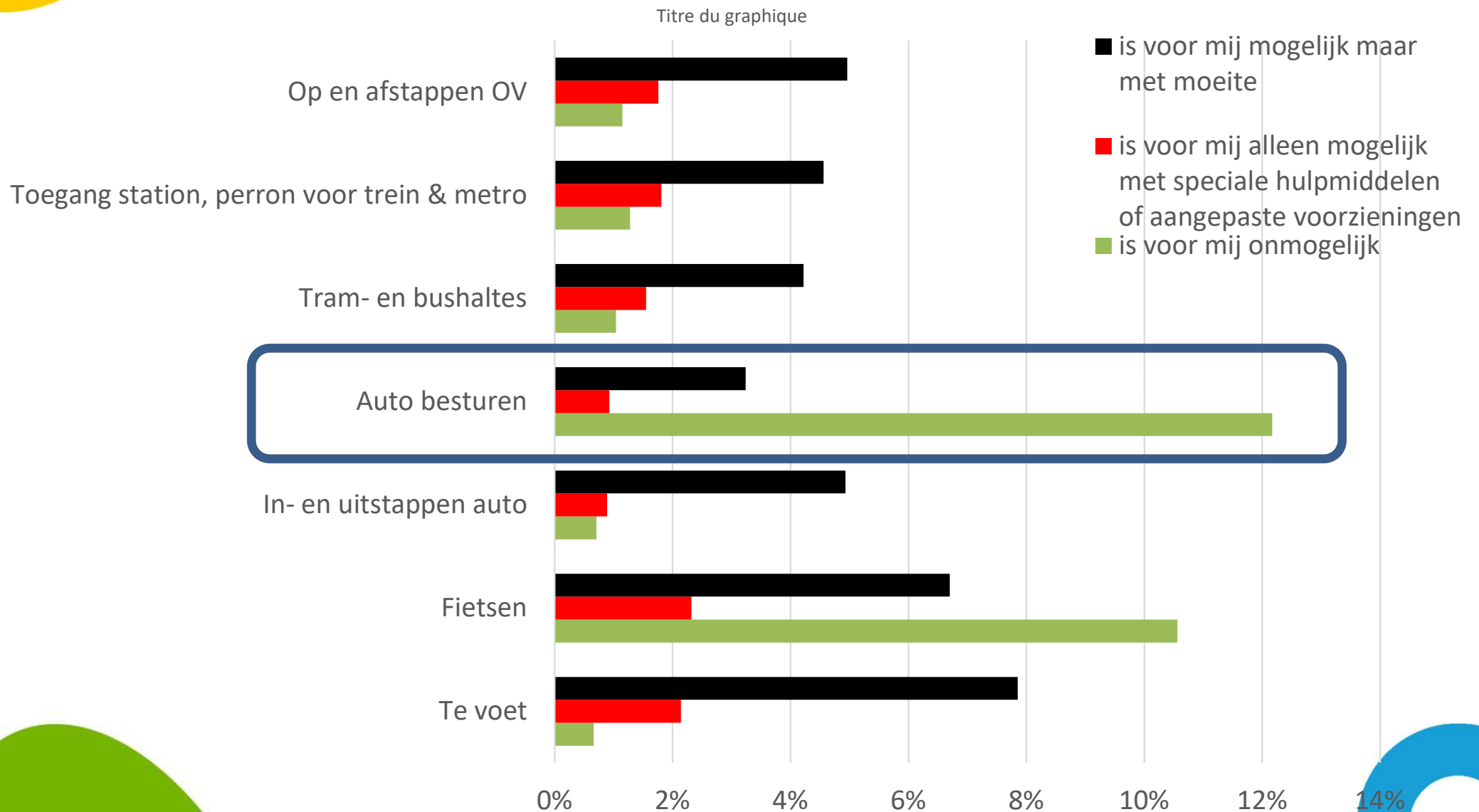


Obtention du permis de conduire en fonction de l'âge

Part de la population bruxelloise entre 21 et 35 ans
obtenant le permis de conduire par année
(SPF Mobilité)



Incapacité à conduire une voiture à cause d'un handicap



Habitudes de déplacement - Verplaatsings- gedrag



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

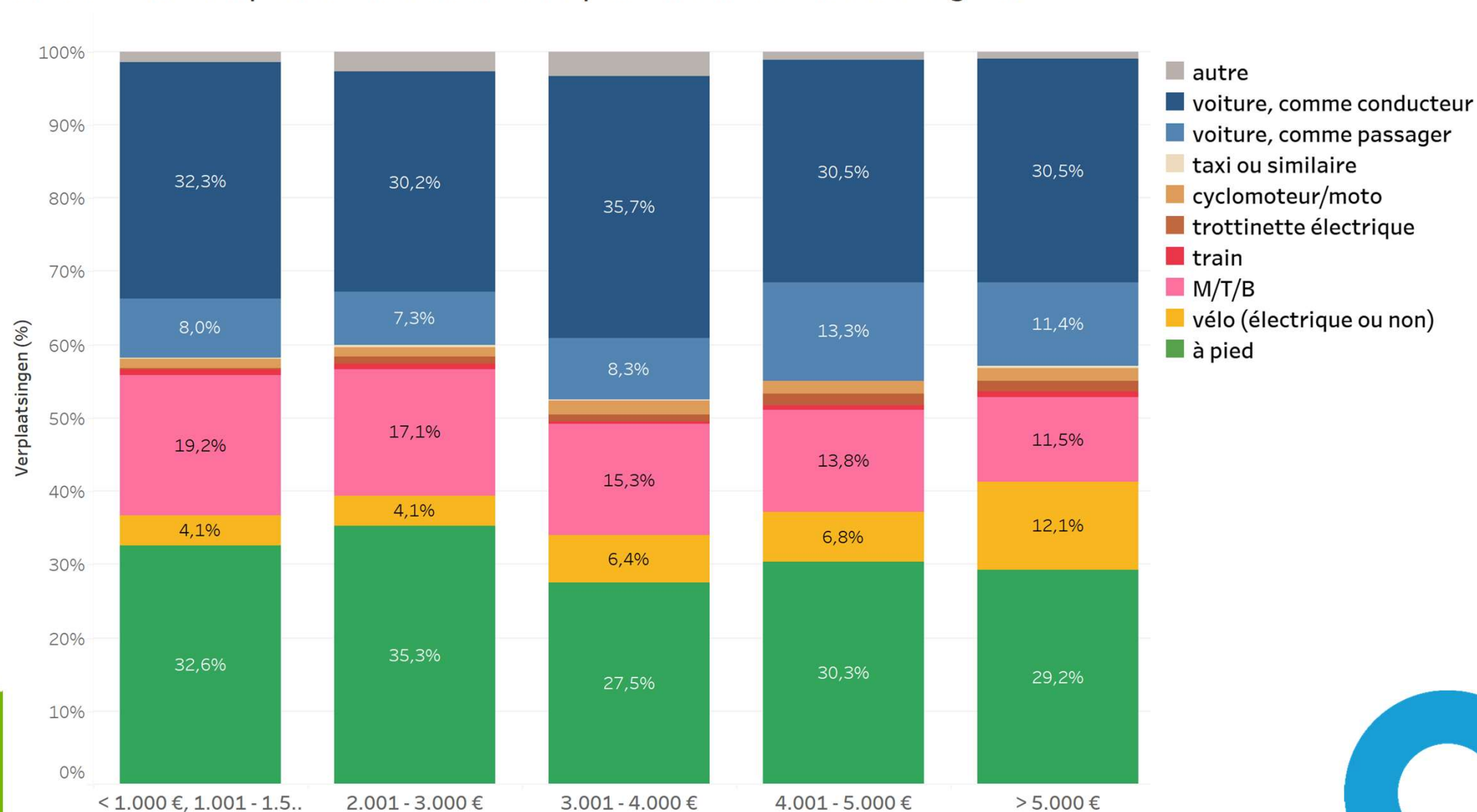
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



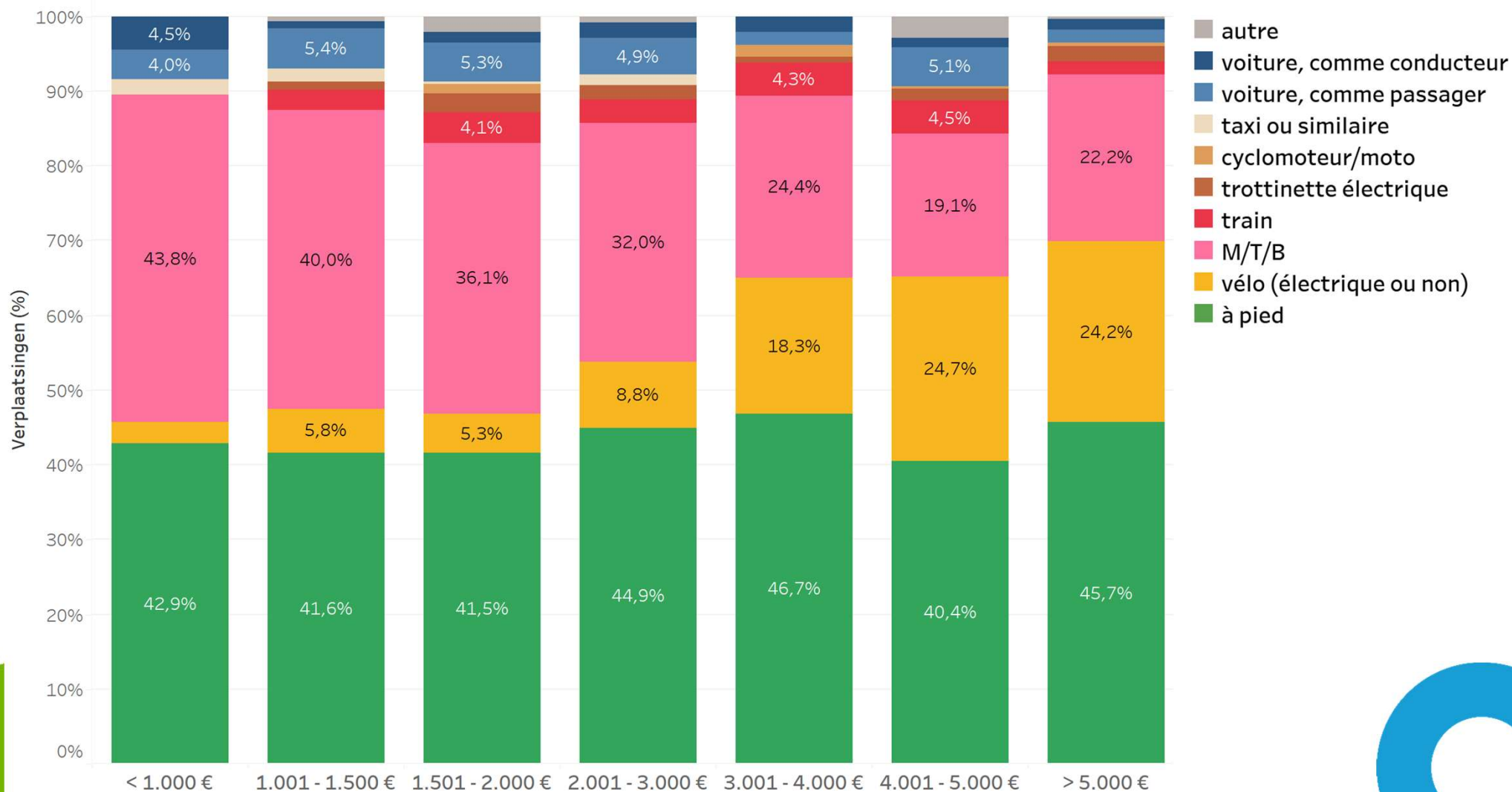
Habitudes de déplacements des ménages motorisés

Modale aandelen per inkomensklasse : répondents met auto in het gezin



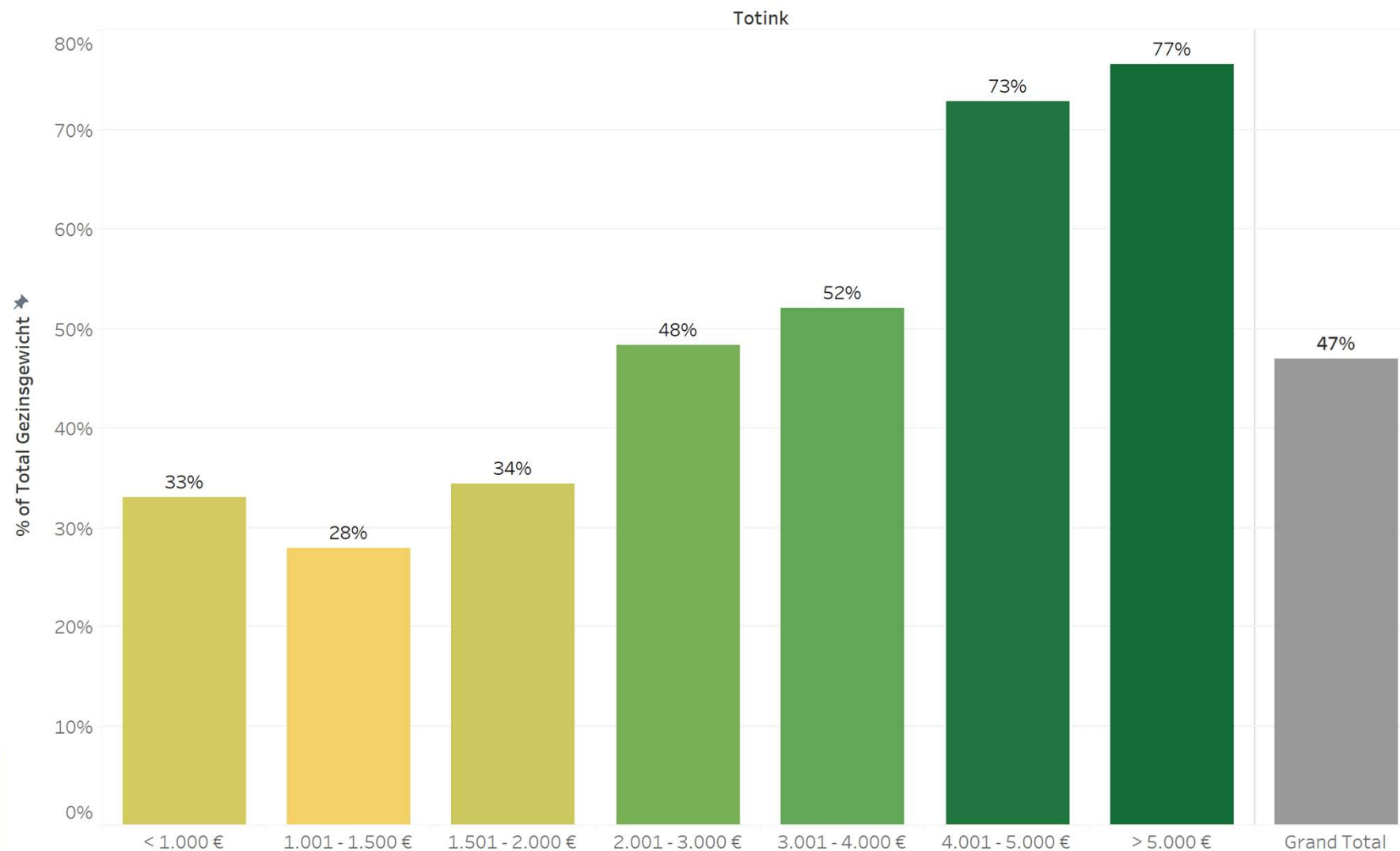
Habitudes de déplacements des ménages *non* motorisés

Modale aandelen per inkomensklasse : respondenten zonder auto in het gezin

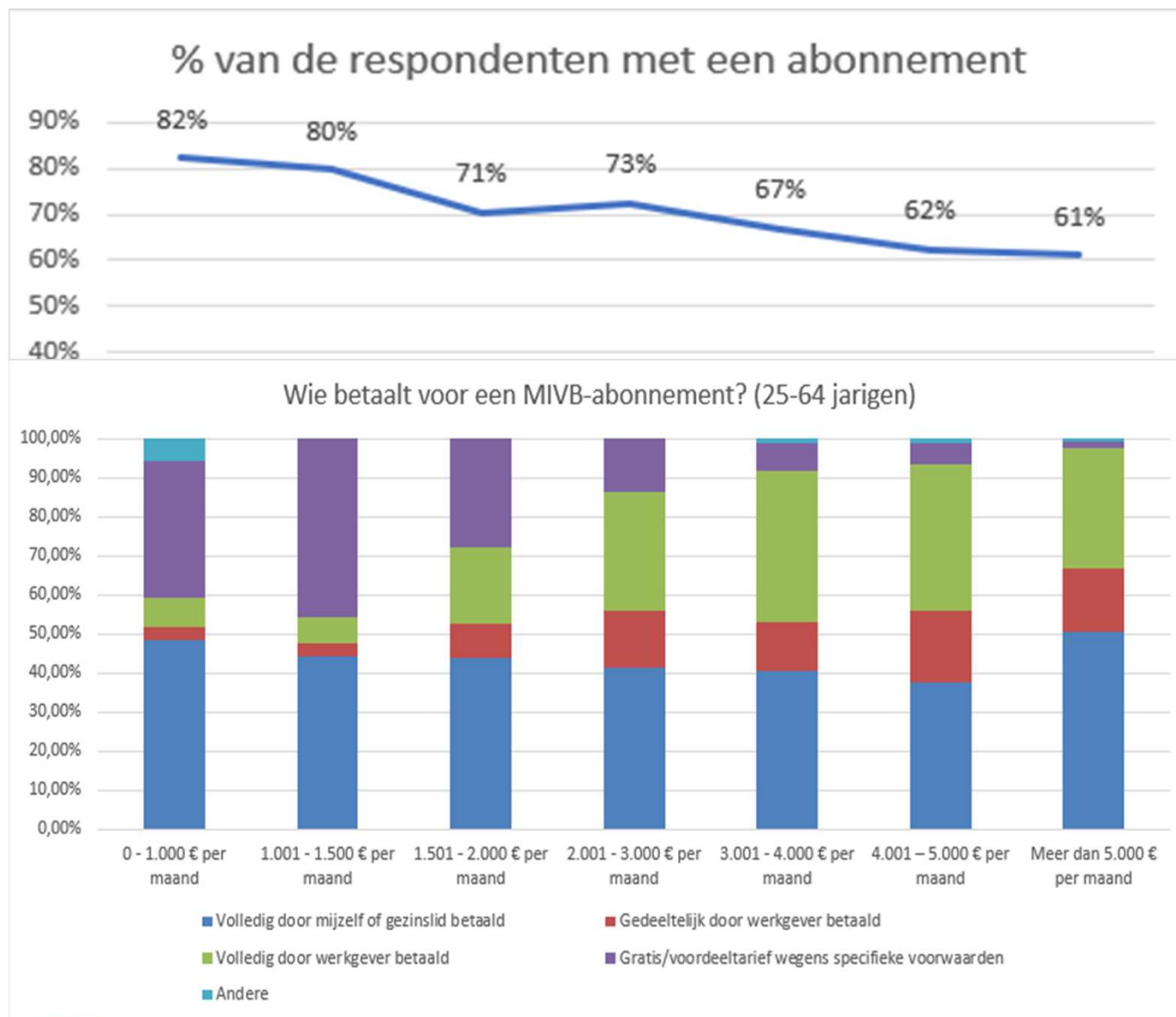


Possession d'un vélo en fonction des revenus

Percentage gezinnen met minstens een fiets, per inkomensklasse



Abonnements au transport public en fonction des revenus



HOE MOBILITEIT, ECOLOGISCHE TRANSITIE EN SOCIALE RECHTVAARDIGHEID VERZOENEN?

Uitwisselingsdag – Dinsdag 27 Juni 2023

UITNODIGING



COMMENT CONCILIER ENJEUX DE MOBILITÉ, TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉQUITÉ SOCIALE ?

Journée d'échange - Mardi 27 juin 2023

INVITATION



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Q&A

Good Move en bonne voie?

Philippe Van Parijs



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



Vers une évaluation partagée du PRM

Annabel Monneaux



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



Le contexte



**Plan régional
de mobilité
2020-2030**
Plan stratégique et opérationnel



- Adoption en 2020
- Entrée en vigueur
12/05/2021
- Une obligation légale
 - Ordonnance Mobilité du 26/07/2013
 - Nouvelle ordonnance mobilité – en cours d'adoption
- Mais surtout une partie intégrante d'un plan sur 10 ans



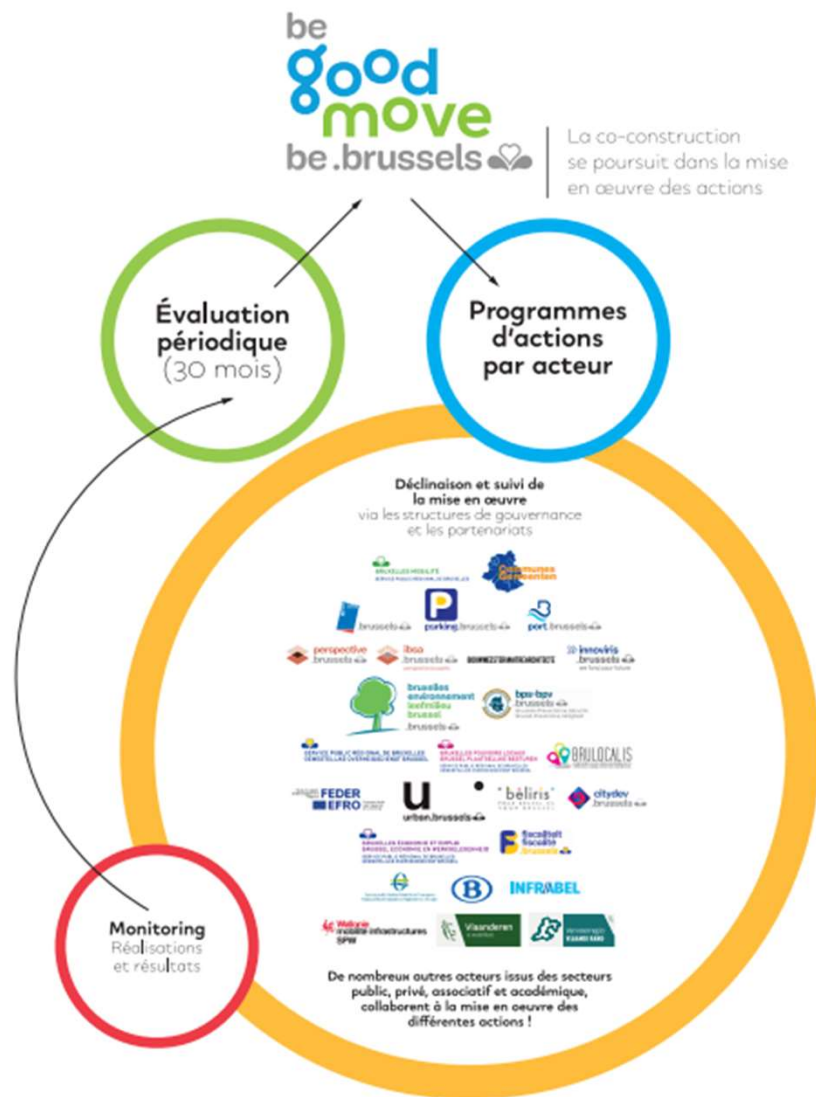
**BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Contexte

- PRM : « *Le rapport d'évaluation analyse l'évolution des indicateurs d'impact et les interprète au regard de la mise en œuvre des actions (bilan des rapports annuels), de l'évolution des indicateurs de contexte socio-économique, des tendances d'autres villes comparables et d'évaluations spécifiques menées sur les résultats de certaines actions* »



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Suivi et évaluation – Opvolging en evaluatie



1 outil de gouvernance

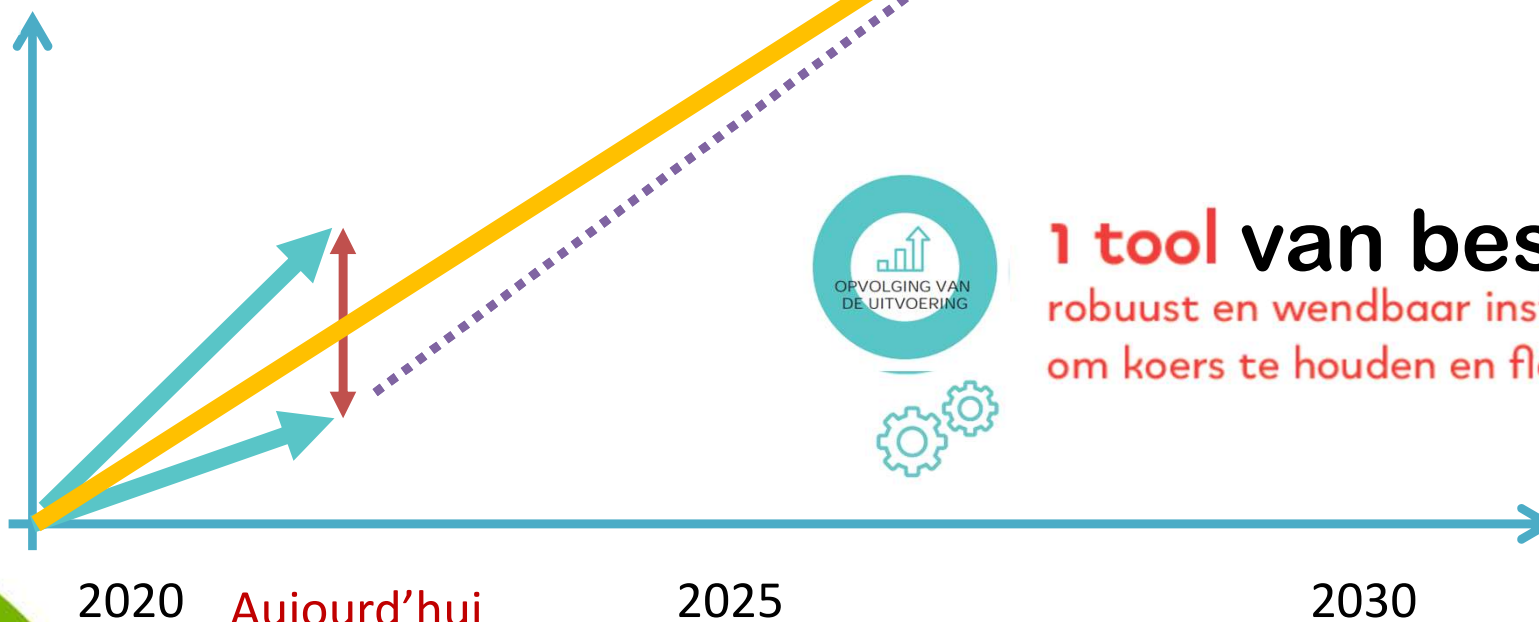
robuste et agile permettant de garder le cap en restant flexible



1 gedeelde visie

1 vision partagée

Objectifs
Doelstellingen



1 tool van bestuur

robust en wendbaar instrument om koers te houden en flexibel te blijven



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

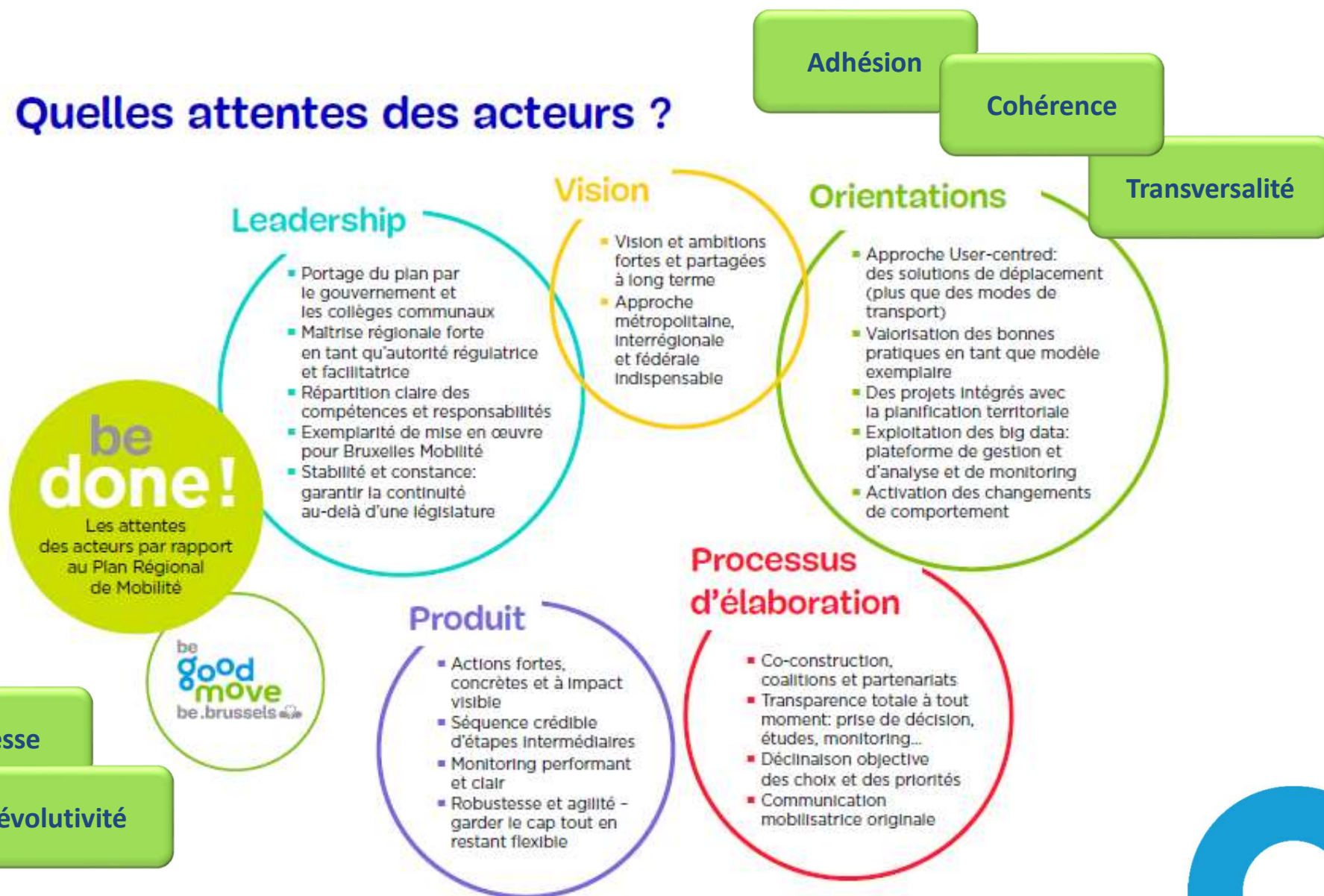
CEMA – module M7

be
good
move
be.brussels

Comment ? Hoe?

S'appuyer sur les forces du processus d'élaboration

Quelles attentes des acteurs ?



Démarche d'évaluation



1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



1 gedeelde visie



1 tool

robuust en wendbaar instrument om koers te houden en flexibel te blijven



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Implications des acteurs dans le partage des constats et des recommandations



1 gedeelde visie

1 proces

bij de uitwerking van de implementatie
van acties



- **Démarche spécifique envers les communes**
 - Ateliers et rencontres bilatérales
- **Commission Régionale de la Mobilité**
 - 7 juin 2023 – section marchandise :
 - 19 juin 2023 : Commission Régionale de la Mobilité
- **Bruxelles Mobilité, Parking.Brussels, STIB**
 - Rencontres spécifiques (juin à octobre)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Implications des acteurs dans le partage des constats et des recommandations



1 gedeelde visie

1 proces

bij de uitwerking van de implementatie
van acties



9/06/23

Good Move Forum

Premiers constats par rapport aux objectifs de la City et Mobility Visions
Inspiration d'autres villes (Brulocalis)

27/06/23

Enjeux de Mobilité urbaine et équité sociale

Avec Bruxelles Environnement
Ateliers sur les impacts sociaux, mesures d'accompagnement...

3/10/23

Good Move Forum Bis

Atelier sur les actions Good Move par thématique : partage des constats
et pistes d'amélioration



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Quoi ? Wat?

Résultats à produire



1 tool

robust en wendbaar instrument
om koers te houden en flexibel te blijven

○ Site web Observatoire en continu

- Partie City Vision et Mobility Vision → Indicateurs d'impact et analyses par rapport aux objectifs
- Partie Etat de la mise en œuvre → Indicateurs de suivi par focus
- Analyse thématique → indicateurs de suivi par thématique (marche, mobilité partagée,...)

○ Rapport synthétique



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

