



ACCOMPAGNEMENT DES CITOYENS ET PROFESSIONNELS IMPACTÉS PAR LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS : INVENTAIRE DES OFFRES, ANALYSE DES BESOINS ET RECOMMANDATIONS



Rapport final

Pour le compte de Bruxelles-Environnement

14 décembre 2020



Auteurs:

**Jonathan Haynes (Traject)
Eva Ramires (Traject)
Pierre Bertin (Traject)**

Guillaume Servonnat (Maestromobile)

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 321 12 14

Charles de Kerchovelaan 17 | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA: BE 0448 394 475



Table des matières

1. Introduction	6
1.1 Contexte et objectifs de la mission	6
1.2 Suivi de l'étude	7
1.3 Méthodologie	7
1.4 Principes généraux de la LEZ pour la Région de Bruxelles-Capitale	9
1.4.1 Régulation d'accès	9
1.4.2 Véhicules visés (et dérogations)	10
1.4.2.1 Types de véhicules visés	10
1.4.2.2 Dérogations	10
2. Analyse des besoins en accompagnement et de l'offre en services d'accompagnement existants	12
2.1 Les particuliers	12
2.1.1 Profil général et besoin des publics impactés par la mise en place de la zone de basses émissions	12
2.1.1.1 Les résultats de l'étude de 2017	12
2.1.1.2 L'enquête sur le budget des ménages (IBSA)	13
2.1.1.3 Les informations issues du guichet LEZ	16
2.1.1.4 Les informations transmises par les associations et organisations représentant les particuliers	20
2.1.1.5 Les informations issues du Mobility Passeport	21
2.1.1.6 Synthèse	23
2.1.2 Offre en service d'accompagnement	24
2.1.2.1 Préambule	24
2.1.2.2 Offres générales de transport pour les déplacements en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale	24
2.1.2.3 Offres générales de transport sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale	33
2.1.2.4 Services et mesures d'accompagnement mis sur pied dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions	45
2.1.2.5 Autres mesures/incitants développés par différents acteurs	51
2.1.3 Adéquation entre l'offre et les besoins en service d'accompagnement	57



2.1.3.1	De manière générale	57
2.1.3.2	Les personnes âgées.....	59
2.1.3.3	Les personnes handicapées.....	64
2.1.3.4	Les personnes devant se rendre régulièrement dans les hôpitaux.....	67
2.1.3.5	Les travailleurs devant se déplacer en période nocturne	68
2.1.3.6	Les familles	69
2.1.3.7	Les personnes en difficulté financière	71
2.1.4	Mesures d'accompagnement à développer, renforcer, revoir en vue d'accompagner davantage les citoyens	73
2.1.4.1	Préambule.....	73
2.1.4.2	Déroptions et pass journaliers	73
2.1.4.3	Offre de transport.....	74
2.1.4.4	Mesures en matière d'information, d'incitation, et découverte de l'offre de transport	78
2.2	Les professionnels.....	83
2.2.1	Profils et besoins des publics impactés par la mise en place de la zone de basses émissions	83
2.2.1.1	Les résultats de l'étude de 2017	83
2.2.1.2	Les informations issues du guichet LEZ	85
2.2.1.3	Les informations transmises par les associations et organisations représentant les entreprises	88
2.2.1.4	Synthèse	92
2.2.2	Offre en service d'accompagnement	93
2.2.2.1	Préambule.....	93
2.2.2.2	Offres de transport sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale	93
2.2.2.3	Mesures d'accompagnement destinées à accompagner les publics impactés par la zone de basses émissions	97
2.2.2.4	Autres mesures/incitants développées par des organismes particuliers.....	100
2.2.2.5	Des exemples à suivre.....	101
2.2.3	Adéquation entre l'offre et les besoins en service d'accompagnement.....	106
2.2.3.1	Des incertitudes concernant le calendrier (et sa pertinence)	106
2.2.3.2	Adéquation de l'offre de transport.....	108
2.2.3.3	Mesures d'accompagnement.....	111



2.2.4 Mesures d'accompagnement à développer, renforcer, revoir en vue d'accompagner davantage les professionnels	115
2.2.4.1 Préambule.....	115
2.2.4.2 Calendrier	115
2.2.4.3 Dérogation et pass journalier	116
2.2.4.4 Offre de transport et logistique urbaine	117
2.2.4.5 Aides financières.....	118
2.2.4.6 Communication, (in)formation, découverte.....	120
3. Synthèse.....	122



1. Introduction

1.1 Contexte et objectifs de la mission

Contexte

Depuis le 1er janvier 2018, l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est une Zone de Basses Emissions (LEZ) qui interdit progressivement la circulation des véhicules les plus polluants sur le territoire régional pour améliorer la qualité de l'air. Un calendrier définit les restrictions d'accès jusqu'en 2025 (infos www.lez.brussels). Le gouvernement bruxellois a donné, en mai 2018, une perspective de l'évolution de la LEZ après 2025, en lançant une consultation auprès des stakeholders sur l'objectif d'atteindre une sortie des véhicules diesel au plus tard en 2030 et des essences dans une étape ultérieure (2035) et de développer à court et moyen terme des technologies alternatives. La sortie des carburants fossiles (diesel/essence) est nécessaire pour atteindre les objectifs de diminution des émissions de CO₂ en vue de respecter les objectifs européens et internationaux (accord de Paris). Cette ambition a été confirmée dans la déclaration de politique régionale 2019-2024.

En parallèle, le plan régional de mobilité « Good Move » a été adopté par le gouvernement bruxellois en deuxième lecture, le 5 mars 2020. Ce plan vise à définir les stratégies à déployer en matière de mobilité d'ici 2030 et vise une réduction de la possession de la voiture individuelle, ainsi que de son usage.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la LEZ plus spécifiquement, des mesures d'accompagnement ont été étudiées et mises en place (dérogations, pass d'une journée, parkings de transit, communication, aides...) suite à une étude précédente. Deux mesures décidées par le Gouvernement le 19/07/2017 n'ont pas encore été implémentées complètement. Il s'agit :

- De l'amélioration de l'offre de la prime Bruxell'Air sous forme d'un budget mobilité ;
- De l'analyse des besoins en « mobility point », c'est-à-dire un service ou un centre d'information et d'accompagnement des citoyens et entreprises sur la mobilité, et de son intégration dans les services d'accompagnement déjà existants.

La mission vise en outre à mettre en œuvre (partiellement) ce dernier aspect.

Enjeux

Afin d'assurer que la LEZ contribue non seulement à l'amélioration de la qualité de l'air, mais également à la diminution des émissions de CO₂, il est essentiel d'inciter les personnes impactées par l'interdiction de circuler à réfléchir à leur mobilité et à les inciter à l'utilisation d'alternatives à la possession individuelle d'une voiture au lieu de simplement remplacer le véhicule par un véhicule (essence) plus récent – ce qui n'est pas forcément moins émetteur de CO₂. C'est d'ailleurs pourquoi la campagne de communication « LEZ » grand public est intitulée « Il y a 1001 façons de circuler à Bruxelles, sauf en auto trop polluante » et met en avant les alternatives à la voiture. Si la LEZ touchait encore relativement peu de véhicules en 2018 (<1% du parc immatriculé en RBC) et 2019 (4% du parc immatriculé en RBC), le nombre de personnes impactées avec les renforcements en 2020, 2022 et 2025, sont plus importants, soit jusqu'à un tiers du parc bruxellois par rapport à une évolution naturelle en 2025. Il s'agit dès lors d'utiliser la LEZ comme levier pour favoriser le modal shift ainsi que le shift de la possession d'une voiture individuelle vers le partage.

Aujourd'hui, les produits et services pour une mobilité alternative sont multiples. Toutefois, ils ne sont pas toujours compréhensibles pour tout un chacun : entre les différents modèles de service de voitures



partagées, la multitude de vélos qui arrivent sur le marché, l'arrivée des trottinettes dans nos rues, de taxis et de ride sharing, etc. ; ou encore la possibilité de disposer de primes (la prime Bruxell'air ou la prime LEZ pour les PME), ou de mesures fiscales intéressantes, l'utilisateur s'y perd ! Et nous savons que cette mobilité alternative va continuer à se déployer et qu'il importe d'accompagner, entre autres, les personnes qui ne peuvent plus utiliser leur propre voiture dans le cadre de la LEZ vers des alternatives.

De plus, certaines personnes « moins mobiles » ou « plus contraintes à l'usage de la voiture », comme les personnes âgées, les PMR, les ménages avec enfants, ... dont le véhicule se voit interdit à la circulation par la LEZ, peuvent aussi avoir besoin d'un accompagnement spécifique pour les informer des services existants pour pouvoir toujours se déplacer en Région bruxelloise. De même, une certaine frange de la population est déconnectée des technologies et connaît la fracture numérique, rendant l'accès aux nouveaux services de mobilité plus difficile.

Objectif de la mission

Bruxelles-Environnement souhaite, par ce service de facilitateur, accompagner les citoyens impactés par la LEZ dans leur démarche vers une nouvelle mobilité afin de diminuer les émissions des polluants air et des émissions de gaz à effets de serre provenant du transport en RBC.

Conformément à la décision du Gouvernement du 19/07/2017 concernant les mesures d'accompagnement de la LEZ, la mission vise à orienter les personnes impactées par la Zone de Basses Emissions vers les meilleures solutions de mobilité, en fonction de leurs besoins en déplacements, et ce sur base d'une analyse des besoins du public cible et d'un renforcement des services d'accompagnement déjà existants.

Cet accompagnement permettra également de mieux connaître le potentiel de transfert modal de cette mesure (et par là, améliorer les mesures d'accompagnement) et de mieux connaître l'impact de la mesure LEZ en termes de transfert modal.

In fine, trois grands objectifs se dégagent :

- Analyser les besoins en accompagnement et l'offre en service d'accompagnement ;
- Opérationnaliser l'amélioration des services d'accompagnement ;
- Evaluer le potentiel de report modal et de diminution de la possession de la voiture individuelle dans le cadre de la LEZ ;

1.2 Suivi de l'étude

Un comité d'accompagnement a assuré le bon suivi de l'étude. Celui-ci se composait de représentants de Bruxelles-Environnement, de Bruxelles-Mobilité, du Cabinet du Ministre de l'Environnement (Alain Maron), et du cabinet de la Ministre de la Mobilité (Elke Van Den Brandt).

1.3 Méthodologie

L'étude est séparée en deux grands volets : l'un s'intéresse à l'accompagnement des particuliers, et le deuxième s'intéresse aux professionnels. Pour chacun des deux volets, la méthode adoptée est la même, et se compose des étapes suivantes :



- Une recherche des profils et des besoins des publics impactés par la zone de basses émissions de la région de Bruxelles-Capitale ;
- Un état des lieux de l'offre actuelle en service d'accompagnement, en ce compris l'offre de transport mais aussi les diverses mesures mises en place et s'adressant à ces publics ;
- Une analyse de l'adéquation entre les besoins identifiés et l'offre existante ;
- Des recommandations en termes de mesures d'accompagnement à développer ou renforcer.

Afin de répondre aux objectifs de la mission, de nombreux contacts ont été établis, que ce soit pour préciser le fonctionnement de certaines mesures d'accompagnement, d'approfondir la connaissance de certaines offres de transport, mais aussi et surtout avec les principaux concernés, à savoir les représentants des publics impactés, dans le but de d'avoir une meilleure compréhension de leurs besoins.

Pour ce faire, plusieurs tables rondes ont été organisées, auxquelles ont été invitées des associations et fédérations représentant les publics (potentiellement) impactés. Pour les particuliers, ont été contactés : l'ensemble des Communes, via différents services, les CPAS, le CAWAB, l'association socialiste de la personne handicapée, la coordination des associations de séniors de la fédération Wallonie-Bruxelles, la Ligue des Familles et le Gezinsbond. Pour ce qui est des professionnels, les fédérations suivantes ont été contactées : Bruxeo, FBAA, BECI, UCM, Confédération Construction, FEBIAC, Actiris, l'union royale des fleuristes, Comeos, SDI, UNPLIB, SNI, IZEO, Bruxelles Economie et Emploi, la communauté portuaire bruxelloise, la chambre belge des déménageurs, l'UPTR, la FEBETRA, UNIZO et VOKA. Seules les 5 premières étaient disponibles pour participer à la table ronde, mais d'autres ont pu répondre à un questionnaire.

Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont également participé à ces tables rondes.

Il est important de noter que le déroulement de l'étude a été marqué par le contexte de crise sanitaire qui a caractérisé cette année 2020. Cela a eu plusieurs conséquences. D'une part, les tables rondes ont été organisées par visio-conférence, et d'autre part, la crise sanitaire ayant particulièrement frappé les personnes les plus vulnérables, qui s'avèrent bien souvent être des publics également impactés par les mesures de la LEZ, la plupart des représentants de ces publics étaient difficilement joignables durant cette période, car déjà bien occupés. D'autres données ont cependant permis de compléter l'étude pour la rapprocher au plus des réalités de ces personnes.

De plus, dans l'objectif d'avoir une meilleure connaissance des personnes impactées, Bruxelles Environnement a transmis certains des mails reçus par le « guichet LEZ ». Ce guichet est à destination de toute personne ayant une interrogation à propos de la LEZ. Les réponses sont formulées par Bruxelles Environnement. Ce guichet est également accessible via un call center, qui a également été contacté.

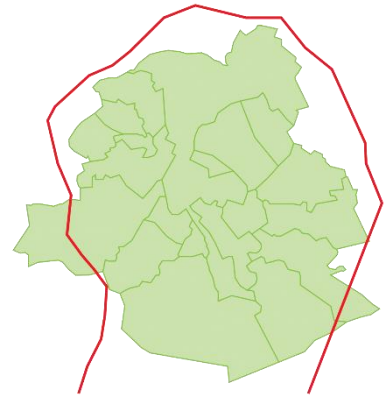
1.4 Principes généraux de la LEZ pour la Région de Bruxelles-Capitale

1.4.1 Régulation d'accès

L'accès à la zone de basses émissions, qui concerne l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale à l'exception du Ring, est régulé selon des critères d'accès basés sur la norme Euro. Ces critères sont progressifs dans le temps et dépendent également du carburant des véhicules (cf. tableaux ci-après).

Depuis le 1^{er} janvier 2020, ne sont plus autorisés à circuler dans la LEZ :

- Les véhicules diesel sans norme euro, euro 1, euro 2 et euro 3, soit globalement des véhicules de plus de plus de 14 ans ;
- Les véhicules essence sans norme euro et euro 1, soit globalement des véhicules de plus de 23 ans.



Les prochaines échéances sont le 1^{er} janvier 2022 (véhicules diesel euro 4) et le 1^{er} janvier 2025 (véhicules diesel euro 5 et véhicules essence euro 2).

Tableau 1. Evolution de la restriction d'accès selon les normes euros et le type de carburant

Diesel								Essence/LPG/CNG							
Norme	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Norme	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Euro VI / 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Euro VI / 6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro V / 5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊘	Euro V / 5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro IV / 4	✓	✓	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	Euro IV / 4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro III / 3	✓	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	Euro III / 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro II / 2	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	Euro II / 2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	⊘
Euro I / 1	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	Euro I / 1	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
Sans Euro	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	Sans Euro	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘

La zone de basses émissions est effective tous les jours de la semaine, 24h/24.

Le contrôle a lieu sur base de la plaque d'immatriculation du véhicule et est effectué à l'aide de caméras fixes et mobiles.



1.4.2 Véhicules visés (et dérogations)

1.4.2.1 Types de véhicules visés

Les véhicules qui sont spécifiquement visés par la LEZ sont les suivants :

- Les voitures individuelles ;
- Les camionnettes $\leq 3,5$ tonnes (catégorie de véhicule N1) ;
- Les bus et autocars.

Les deux roues motorisés et les poids lourds ($>3,5$ tonnes) qui transportent des marchandises ne sont en revanche pas visés par la zone de basses émissions.

1.4.2.2 Dérogations

Il existe un certain nombre de véhicules pour lesquels une dérogation aux règles de la LEZ est possible. La dérogation peut être automatique, ou sur demande. Lorsque qu'elle est sur demande, les démarches



peuvent être enclenchées au plus tôt un an avant que le véhicule ne soit interdit, et la demande est traitée dans les 69 jours qui suivent sa réception.

Les véhicules répondants aux critères suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

- Véhicules de personnes handicapées, c'est-à-dire des véhicules spécialement adaptés, et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse que ce dernier, est titulaire de la carte de parking spéciale pour personne handicapée
- Véhicules adaptés aux fauteuils roulants, c'est-à-dire équipés d'un système d'embarquement (élévateur, rampe...)
- Véhicules oldtimers de plus de 30 ans immatriculés en Belgique et utilisés à des fins commerciales et ceux immatriculés à l'étranger
- Véhicules spécialement adaptés pour les marchés, les foires, les parades et les commerces ambulants
- Véhicules pour l'entretien d'infrastructures et d'installations générales
- Véhicules des forces armées
- Véhicules prioritaires
- Auto-caravanes immatriculées à l'étranger

Une fois accordée, la dérogation est valable 3 ans, pour autant que les conditions d'octroi de la dérogation ne changent pas.

Les véhicules suivants bénéficient d'une dérogation automatique :

- Véhicules oldtimers de plus de 30 ans immatriculés en Belgique et non utilisés à des fins commerciales
- Auto-caravanes immatriculées en Belgique
- Véhicules utilisés en situation d'urgence

D'autre part, les véhicules suivants ne sont pas concernés :

- Véhicules qui roulent à l'hydrogène
- Véhicules électriques
- Les deux-roues motorisés (catégorie L)
- Les poids lourds (>3,5 tonnes)
- Les tracteurs agricoles ou forestiers (à chenille et/ou à roue)

2. Analyse des besoins en accompagnement et de l'offre en services d'accompagnement existants

2.1 Les particuliers

2.1.1 Profil général et besoin des publics impactés par la mise en place de la zone de basses émissions

2.1.1.1 Les résultats de l'étude de 2017

Les véhicules « anciens » possédés en majeure partie (mais pas uniquement) par des ménages à faibles revenus... ne possédant pas d'autre voiture

Dans le cadre de l'étude sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre d'une zone de basses émissions dans la Région de Bruxelles-capitale, réalisée par Traject et Transport&Mobility Leuven en 2017, une étude des profils socio-économiques des publics impactés avait été réalisée.

L'étude s'appuie sur deux principales sources de données, l'une est l'enquête BELDAM¹ de 2010, l'autre est une enquête spécifique réalisée aux fins de l'étude en collaboration avec le bureau d'étude iVOX. Les enseignements de ces deux études sont complémentaires et ont permis de dresser un profil général des publics impactés par la mise en place de la zone de basses émissions.

Tout d'abord, l'enquête BELDAM met en évidence un lien de corrélation entre le niveau de revenu et le taux de possession d'un véhicule : il apparaît que ce dernier augmente avec le revenu. Les ménages disposant donc de plus de moyens financiers ont un taux de possession de véhicule plus important. A l'inverse, les ménages aux revenus moins aisés disposent d'un taux de possession moindre. Ainsi, parmi les ménages disposant de moins de 1.000 € net/mois (= 16 % de l'échantillon), plus de ¾ d'entre eux ne possèdent pas de véhicule.

Tableau 8 : Répartition des ménages bruxellois par classe de revenu et par possession de voitures – Source : Enquête BELDAM²

		Total ménages bruxellois	Revenu net/mois/ménage					
			<1.000 €	> 1.000€ <1.500€	>1.500€ <2.000€	>2.000€ <3.000€	>3.000€ <5.000€	>5.000 €
		2103=100%	338=100%	591=100%	385=100%	360=100%	290=100%	139=100%
Possession d'un véhicule	0	40.4%	76.3%	53.1%	38.2%	23.6%	10.3%	11.5%
	1	49.7%	23.1%	45.0%	58.4%	65.8%	61.7%	43.2%
	qui est "ancien"	4.4%	5.9%	4.6%	5.5%	4.2%	3.1%	0.7%
	≥2	9.9%	0.6%	1.9%	3.4%	10.6%	27.9%	45.3%
	dont au moins 1 est "ancien"	1.2%	0.0%	0.7%	0.3%	1.4%	2.8%	5.0%

¹ Enquête nationale sur la mobilité des ménages lancée le 1^{er} décembre 2009 et dont l'objectif était de « mieux comprendre la mobilité des belges et d'identifier les réelles possibilités d'action vers une mobilité durable ».

² Il est à noter que 231 des 2.334 ménages bruxellois interrogés n'ont pas fourni d'information sur le revenu familial.

Il n'en demeure pas moins que les ménages à plus faibles revenus sont ceux qui disposent de la majorité du parc de « véhicules anciens » - tel que défini dans le cadre de cette étude, c'est-à-dire des véhicules de plus de 9 ans d'âge. Et que par ailleurs, et surtout, pour ces ménages à plus faibles revenus, il s'agit généralement du seul véhicule appartenant aux ménages, alors que pour les ménages à revenus plus élevés il s'agit pour nombre d'entre eux d'un second, voire d'un troisième véhicule. Ainsi, près de 3/4 des ménages qui n'ont qu'un seul véhicule, qui se trouve être ancien, ont un revenu net par mois inférieur à 2000 euros – et sont donc sur-représentés.

Tableau 8 : Répartition des véhicules anciens selon le niveau de revenu et le taux de possession des véhicules – Source : Enquête BELDAM

	< 1.000 €	> 1.000 € < 1.500€	> 1.500 € < 2.000€	> 2.000 €	Total
Seul véhicule	17%	23%	18%	21%	79%
Second, troisième véhicule	0%	3%	1%	17%	21%

Des véhicules anciens difficilement remplaçables pour les ménages à plus faible revenu...qui considèrent ne pouvoir s'en passer pour de nombreux déplacements qu'ils réalisent

L'enquête menée en collaboration avec iVOX a permis d'apporter des compléments aux résultats de l'enquête BELDAM. Elle ne portait cependant que sur les ménages possédant un véhicule ancien, ce qui ne permet pas de comparer avec les ménages disposant de véhicules récents.

D'une manière générale, l'enquête montre que les ménages ne disposant que d'un véhicule ancien sont plus vulnérables que les ménages dont seulement l'une des voitures est ancienne : ils ont plus de difficultés à épargner et sont moins disposés à faire face à des dépenses imprévues (tel l'achat d'un nouveau véhicule).

De plus, il apparaît que la moitié des propriétaires de voiture ancienne les plus vulnérables ne remplacera pas son véhicule, dont 60% parce qu'ils ne disposent pas de moyens financiers suffisants. Or, ce sont aussi ces ménages les plus vulnérables qui considèrent que l'abandon de leur voiture aura le plus gros impact sur leur mobilité. Selon eux, les types de déplacements pour lesquels ils utilisent régulièrement ces véhicules sont difficiles à réaliser sans une voiture personnelle. Parmi les types de déplacements évoqués à cet égard : « rendre visite », « conduire quelqu'un », « déplacements professionnels », « pour faire des achats » ou encore « pour raisons médicales ». De manière générale, pour l'ensemble des motifs de déplacements, la majorité d'entre eux considèrent leur véhicule indispensable.

2.1.1.2 L'enquête sur le budget des ménages (IBSA)³

Le taux de motorisation des ménages bruxellois influencé par le niveau socio-économique et la présence d'enfant(s) dans le ménage...

Bien que ne permettant pas de dresser directement un profil particulier des ménages disposant d'un véhicule plus ancien – et qui est/serait de ce fait concerné par la restriction de circulation induit par la Zone de Basses Émissions – l'enquête sur la mobilité des ménages et l'interprétation qui a en été faite par l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) apporte des informations intéressantes quant au profil des ménages disposant d'un véhicule en Région de Bruxelles-Capitale. Dans une certaine

³ « L'Enquête sur le Budget des Ménages (EBM) [est bisannuelle et] s'intéresse aux dépenses et revenus des ménages belges ainsi qu'à leur taux d'équipement en biens durables. Elle dresse l'état des habitudes de consommation de la population par le biais de questions portant sur le montant et la composition des dépenses. La collecte de données est effectuée à partir d'un échantillon représentatif de la population au niveau de la Belgique et de ses trois régions » (IBSA, 2018).

mesure, ces éléments peuvent en outre être reliés aux résultats de l'étude de 2017 présentés ci-avant afin d'affiner le profil des ménages impactés (cf. ci-après).

L'étude apprend tout d'abord qu'en Région de Bruxelles-Capitale, le taux de possession d'une voiture est de 55%, ce qui signifie que seul un ménage sur deux est motorisé – un taux nettement moins élevé qu'en Flandre (87 % de ménages motorisés) ou en Wallonie (85 % de ménages motorisés). L'IBSA explique en grande partie cette différence « *par le caractère éminemment urbain de la RBC (meilleure accessibilité globale depuis le lieu de résidence, meilleure desserte en transports publics, ménages de plus petite taille, etc.)* ». Une analyse dans le temps permet par ailleurs de mettre en évidence que ce taux est à la baisse. Pour la période 1999-2004, le taux de possession d'une voiture par les ménages bruxellois était de 75 %.

En ce qui concerne le profil des ménages disposant d'au moins un véhicule, l'étude IBSA apprend que celui-ci est le fruit d'influences multiples. Le **revenu** en constitue une dimension importante, avec un taux de motorisation qui augmente avec le revenu (comme l'avait par ailleurs mis en évidence l'étude de 2017). « *Ainsi, en RBC, un ménage sur trois dispose d'une voiture parmi les revenus bas (premier quartile de revenus) et trois ménages sur quatre parmi les revenus hauts (quatrième quartile de revenus)* ». Cela corrobore les résultats de l'étude de 2017, dans la mesure où les ménages à très faibles revenus ne disposent pas de véhicule. Pour l'IBSA, « ce lien entre revenus et motorisation exprime la capacité des ménages à se motoriser en accord avec leurs désirs et selon les contraintes de mobilité quotidienne qu'ils perçoivent. Les représentations sociales jouent un rôle influent sur les désirs de motorisation. En particulier, la possibilité de se distinguer socialement au travers de la voiture augmente avec le niveau de revenus ».

Autre facteur influant le taux de motorisation en Région de Bruxelles-Capitale, **l'âge** de la personne. « *En RBC, l'équipement des ménages en voitures privées augmente progressivement avec l'âge de la personne de référence aux âges d'activité professionnelle pour atteindre un pic parmi les 45 - 54 ans (59 % de ménages motorisés). Il diminue ensuite parmi les 55 - 64 ans (53 % de ménages)* ». Des variations qui reflètent le cycle de vie (revenus disponibles augmentent avec l'âge, présence d'enfant(s) dans le ménage). In fine, ce sont « *les ménages dont la personne de référence a 65 ans ou plus [qui] sont les plus motorisés en RBC (62 % de ménages motorisés). Ce constat est paradoxal car la pratique automobile diminue généralement parmi les personnes âgées, en raison notamment de la fin de la vie professionnelle et de difficulté et d'appréhensions croissantes face à la conduite avec l'avancée en âge. [...] A contrario, la faible motorisation des jeunes ménages (le taux de motorisation des 18 – 29 ans s'élève à 36 %) peut s'expliquer par des localisations résidentielles privilégiant les espaces denses, des faibles revenus et l'absence d'enfants* ».

« *Le **contexte local des lieux de résidence** influence également la motorisation des ménages, notamment à travers l'accessibilité aux activités qu'offre la mobilité automobile par rapport aux modes alternatifs. [...] Les espaces urbains denses induisent ainsi une motorisation et un usage de la voiture plus faibles. L'étude précise cependant que « le contexte local n'est pas complètement déterministe. Le choix de localisations résidentielles moins densément urbanisées peut aussi être simplement guidé par un désir de motorisation ou, inversement, la recherche d'espaces plus denses, de la volonté de préserver ou d'accéder à une mobilité quotidienne peu motorisée ».*

In fine si le taux de motorisation des ménages est influencé par de multiples facteurs, l'étude d'IBSA lie celui-ci à deux grands facteurs :

- « *La première dimension relie le niveau de motorisation des ménages avec leur **niveau socioéconomique** (faibles vs hauts revenus, locataires vs propriétaires, appartements vs logements unifamiliaux, etc.)* » ;
- « *La deuxième dimension associe un niveau de motorisation croissant avec la **présence d'enfant(s) dans le ménage*** ».

Deux profils de ménages potentiellement plus vulnérables vis-à-vis de la restriction de circulation imposée par la LEZ

Afin de fournir une image synthétique de la population sur base des deux grands facteurs précités, l'étude IBSA a procédé à une classification des ménages bruxellois (dont certaines caractéristiques sont reprises ci-après) :

- Groupe 1 : Ménages souvent inactifs, sans enfant, avec des revenus faibles – peu motorisés (32 % des ménages sont motorisés)

Ce groupe peu motorisé se compose de personnes isolées (76 %) ou de couples sans enfant (15 %). La structure d'âges est plutôt équilibrée même si les âges de moindre activité y sont davantage marqués. Effectivement, beaucoup de jeunes ménages (24 % des personnes de référence ont entre 18 et 30 ans) et de ménages plus âgés (38 % des personnes de référence ont 55 ans ou plus) sont présents dans ce groupe.

Il constitue le groupe le plus représenté (44 % des ménages bruxellois).

- Groupe 2 : Ménages aux âges d'activité professionnelle, souvent avec enfant(s) avec des revenus très faibles – peu motorisés (38 % des ménages sont motorisés)

Ce groupe rassemble essentiellement des ménages d'âges actifs et relativement jeunes (toutes les personnes de référence ont moins de 65 ans et 54 % ont entre 35 et 45 ans). Cependant, avec un niveau de qualification bas (59 % ont au mieux un diplôme du secondaire), à peine un peu plus de la moitié des personnes de référence sont occupées (52 %).

Malgré la présence d'enfant(s) dans la quasi-totalité des ménages (80 % dont 32 % de ménages monoparentaux presque exclusivement féminins), ce groupe est peu motorisé (38 % de ménages motorisés). En tenant compte de la taille des ménages, il atteint de ce fait le niveau de motorisation le plus bas de tous les groupes (0,2 voiture par unité de consommation). Ce groupe concerne 17 % des ménages bruxellois.

- Groupe 3 : Ménages aux âges d'activité professionnelle occupés, un sur deux avec enfant(s), des revenus élevés – très motorisés (80 % des ménages sont motorisés)

Les ménages qui le constituent sont fortement représentés aux âges les plus actifs du point de vue professionnel (90 % des personnes de référence ont entre 30 et 55 ans) et ont un niveau d'occupation très important (88 % des personnes de référence sont en emploi). La moitié des ménages ont au moins un enfant (54 %) même s'il y a beaucoup de personnes isolées (32 %).

Ce groupe concerne 17 % des ménages bruxellois.

- Groupe 4 : Ménages de personnes plus âgées, propriétaires, avec des revenus élevés – très motorisés (92 % des ménages sont motorisés)

Il s'agit de ménages de personnes plus âgées (58 % des personnes de référence ont au moins 65 ans et 86 % au moins 55 ans), très qualifiées et qui, lorsqu'elles ne sont pas à la pension, sont occupées sur le marché du travail.

Ce groupe concerne 15 % des ménages bruxellois.

- Groupe 5 : Ménages aux âges d'activité professionnelle occupés, avec enfant(s), des revenus très élevés, propriétaires – très motorisés (97 % des ménages sont motorisés)

Avec une structure d'âges prononcée au niveau des âges les plus actifs du point de vue professionnel (97 % des personnes de référence ont entre 30 et 55 ans) et une très importante occupation sur le marché du travail (96 % des personnes de référence sont en emploi), il est proche du groupe 3. Il s'en distingue cependant par le fait que les ménages sont un peu plus aisés (87 % des ménages se situent au-delà de la médiane De plus, ils ont plus systématiquement des enfants (huit ménages sur dix).



Ce groupe concerne 8 % des ménages bruxellois.

A l'analyse de ces éléments, et en croisant ceux-ci avec les résultats de l'étude de 2017, il apparaît que :

- Si les ménages à plus faible revenu sont les moins motorisés, ce sont aussi ceux qui sont les plus vulnérables vis-à-vis de la restriction de circulation imposé par la LEZ, dans la mesure où ce sont eux qui possèdent en majeure partie les véhicules plus anciens et que par ailleurs ce sont eux qui éprouvent le plus de difficulté à le remplacer ;
- Deux grands profils de ménage peuvent être distingués :
 - Les ménages souvent inactifs, sans enfant, avec des revenus faibles (= groupe 1).
 - Les ménages aux âges d'activité professionnelle, souvent avec enfant(s) avec des revenus très faibles (= groupe 2).

Ces ménages présentent des profils de mobilité qui sont différents, une différence qui peut également se noter à l'intérieur même des groupes. Ainsi, pour les ménages du groupe 1, les besoins de mobilité émanant des jeunes ménages (< 30 ans) se distinguent notamment de celui des personnes plus âgées (≥ 65 ans).

2.1.1.3 Les informations issues du guichet LEZ

A/ La boîte mail du guichet LEZ

Les ménages témoignant des difficultés face à la mise en place de la LEZ sont des ménages à faibles revenus, qui ne disposent que d'un seul véhicule, qu'ils utilisent pour la plupart régulièrement...

Pour compléter ces premières données statistiques et préciser de manière qualitative les profils concernés, des informations ont été récoltées via le guichet LEZ. Toute personne a en effet la possibilité de rédiger un message concernant la LEZ et de l'envoyer à ce guichet, qui se charge ensuite de répondre aux questions, en rappelant les normes et les règles mais aussi en proposant des alternatives, lorsqu'elles existent (cf. section 2.1.2.4, p.45).

Bruxelles-Environnement, en charge de traiter ces messages, a transmis les mails les plus pertinents pour aider à définir les profils des ménages impactés et les types de déplacements concernés. De fait, Bruxelles Environnement a reçu de nombreux mails via ce guichet, mais l'échantillon qui nous a permis de construire cette synthèse des profils se compose d'une quarantaine de mail. Il s'agit donc d'un échantillon réduit, mais qui permet de dégager des tendances intéressantes. Les principales caractéristiques identifiées sont les suivantes : les ménages témoignant de difficultés face à la mise en place de la LEZ sont des ménages à faibles revenus, qui ne disposent que d'un seul véhicule, qu'ils utilisent pour la plupart régulièrement. Ces éléments sont donc en adéquation avec les résultats de l'étude de 2017 et confirment ceux-ci.

...les pensionnés, les personnes handicapées et les ménages fragiles financièrement les plus représentés

En complément, trois grands profils ont été identifiés : les pensionnés, les personnes à mobilité réduite, ainsi que les ménages fragiles financièrement.

Les pensionnés (et leurs proches)



Les pensionnés (et leurs proches) constituent la catégorie la plus représentée. Il s'agit bien souvent de personnes seules, aux revenus faibles, qui ne disposent que d'un seul véhicule. La plupart du temps ils disposent de ce véhicule depuis longtemps, et y sont attachés.

"Mes moyens ne me permettent pas de remplacer mon véhicule. De plus vu le très bon état de celui-ci & tous les entretiens effectués régulièrement, je ne pensais pas devoir m'en séparer."

"Ma pension est de €645. Comme vous le comprenez bien, je ne pourrais jamais me permettre d'acheter un nouveau véhicule (ni d'occasion, ni nouveau), je n'ai également pas les moyens de me payer des taxis, ni louer des voitures Cambio. Comme je vous ai expliqué auparavant, les transports publics ne sont pas une solution non plus."

La voiture sert pour des petits déplacements quotidiens, comme pour aller faire des courses ou chercher leurs petits-enfants, mais on note l'importance relative du motif santé : ils doivent régulièrement se rendre chez le médecin, à l'hôpital, et ce parfois en urgence. Ces déplacements sont parfois effectués par un membre de leur famille.

"Ma maman a du mal à se déplacer et a dû être admise à plusieurs reprises aux urgences... Nous ne pouvons plus nous rendre aux urgences en cas de problème et d'autres personnes venant de province sont dans le même cas"

"En tant que fille unique, je me vois obligée d'assurer un suivi et de prodiguer des soins quasi-quotidiens à ma maman, 83 ans, vivant seule et se trouvant dans un état de santé critique et de dépendance totale (...). Pour ce, je fais de nombreux déplacements de 15kms entre mon domicile (Watermael) et son domicile (Rixensart) de manière à la maintenir en vie dans la dignité."

Du fait qu'ils s'agissent de petits déplacements, qui leur paraissent insignifiants du point de vue des émissions, ils ne comprennent pas pourquoi ils seraient privés de leur véhicule.

"Je suis retraitée, je fais moins de 3000 km par an, quand on est pensionné on n'a plus droit à avoir de prêt. Vous pensez sérieusement que ma vieille voiture qui roule moins de 3000 km par an pollue plus qu'une voiture neuve qui fait 10 voire 20 fois plus de km par an ?"

Plusieurs personnes ont écrit au nom de pensionnés de leur entourage (leurs parents souvent), pour exprimer une crainte d'isolement social : les personnes âgées rencontrent des difficultés importantes pour se déplacer, la voiture est donc souvent (selon elles) leur seule solution. S'ils ne peuvent plus l'utiliser, ils ne peuvent plus se déplacer et perdent donc de nombreux liens sociaux.

"Priver mes parents de leur voiture c'est les condamner à se retirer du monde, ne plus pouvoir faire leurs courses de façon autonome, aller au restaurant du coin...Ils ne vont pas acheter de voiture à plus de 90 ans."

"Cette vieille auto est donc la condition de leur autonomie et, dès lors, de leur maintien à domicile. L'achat d'un véhicule plus récent est inenvisageable (technologies actuelles trop complexes)."

Les personnes en situation de handicap (et leurs proches)

La deuxième catégorie la plus représentée est celle des personnes handicapées (et leurs proches). Ce sont soit des couples, soit des familles (avec par exemple des enfants handicapés). Les handicaps évoqués sont pour la grande majorité lourds, et ne permettent pas de se déplacer sans assistance. Un véhicule est donc nécessaire. La plupart des messages envoyés par des personnes à mobilité réduite concernaient la possibilité de dérogation disponible uniquement pour les véhicules « adaptés ». Or, selon



eux, la définition de l'adaptation est floue et contraignante. En effet tous les types de handicaps ne nécessitent pas forcément des adaptations particulières du véhicule.

"Un véhicule avec chauffeur ; mon mari ou mon fils habitant sous le même toit est-ce une adaptation du véhicule ??? Il m'est bien sur impossible d'avoir un permis vu ma vue très très basse ! N'empêche j'aimerais bien encore réussir à aller chez l'ophtalmo en voiture ou l'UZ Brussel !!! J'ai une carte de stationnement handicapé"

"Je vous signale que tous les handicapés ne sont pas en chaise roulante Madame !"

"Le handicap de ma fille (autiste sévère) ne nécessite pas l'adaptation de mon véhicule. Par contre nous ne pouvons pas prendre le train/bus/métro avec elle, ceci n'est pas possible."

Les ménages fragilisés socialement et/ou financièrement...dont des personnes travaillant avec des horaires particuliers

Enfin un dernier profil se détache, plus général, qui est celui des ménages fragilisés par des situations sociales et financières particulières. Ils ne disposent que d'un seul véhicule, et bien souvent, même si les situations familiales sont diverses, plusieurs personnes dépendent de la voiture (y compris des personnes âgées, par exemple les parents ; cf. ci-avant).

"Vous enlevez ma liberté si je ne peux plus rouler avec ma voiture comment vais-je conduire mon enfant à l'école comment vais-je faire pour emmener mon enfant a son club de foot comment vais-je faire les déplacements lors des matchs je n'ai pas les moyens de m'acheter une nouvelle voiture"

Les motifs de déplacement varient, mais certaines personnes soulignent le motif professionnel : par exemple, elles peuvent habiter loin du centre, et/ou travailler à horaires décalés, ce qui laisse peu d'alternatives à la voiture.

"Habitant à 40km de mon travail, commençant à 5h du matin. Il y a des dérogations pour les gens qui viennent travailler ? Car clairement je n'ai pas les moyens de me payer une voiture, la gare la plus proche est à 10km et de toute façon y a pas de train à 4h du matin..."

"Je travaille à Bruxelles à horaires décalé et ne peux avoir accès aux transports en commun venant de la région de Charleroi.. papa divorcé avec pensions alimentaires et charges lourdes je dispose d'un euro2 et je n'aura pas les moyens de changer de véhicules..."

B/ Le call-center de Bruxelles-Environnement

Les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes devant se rendre régulièrement à l'hôpital (ou leur famille) ... personnes les plus représentées disant éprouver des difficultés vis-à-vis des restrictions de circulation

Depuis la mise en œuvre de la Zone de Bases Emissions, le call center de Bruxelles-Environnement est contacté par des personnes souhaitant disposer d'informations et/ou émettre des remarques/plaintes vis-à-vis de celle-ci. Dans le cadre de présente étude, trois standardistes ont été interviewées en vue de pouvoir affiner le profil des ménages impactés par la LEZ, et en particulier ceux se sentant particulièrement vulnérables eu égard aux restrictions de circulation imposées par la LEZ.



Les personnes âgées (et leurs proches)

Selon l'information transmise par les standardistes, les personnes âgées sont la population la plus représentée à cet égard. Nombre en effet sont celles qui appellent le call center en vue de lui témoigner les difficultés éprouvées mentionnant qu'elles n'ont pas le budget pour acheter une nouvelle voiture. Pour la plupart, leur véhicule est une nécessité pour pouvoir effectuer ses achats ou effectuer des soins de santé (hôpital, médecin). Certaines mentionnent que les transports publics ne constituent pas (toujours) une alternative à ces différents égards et qu'elles n'ont pas les ressources financières pour effectuer ces trajets en taxi. L'utilisation de leur voiture n'est pas quotidienne, et elles ne comprennent pas pourquoi elles doivent s'en séparer vu le peu de kilomètres effectués et le bon état de celle-ci. Il arrive que ces personnes soient particulièrement âgées (> 75 ans).

Remarque : A titre informatif, une étude réalisée par la Commission européenne sur la sécurité routière et les personnes âgées en Europe révèle que ces dernières sont plus vulnérables sur la route. Le taux de mortalité des conducteurs de plus de 75 ans est en effet plus de cinq fois supérieur à celui de la moyenne des conducteurs, et leur taux d'accidents corporels deux fois plus élevés. Toujours selon cette étude, cette vulnérabilité accrue peut s'expliquer par la diminution des aptitudes physiques des conducteurs plus âgés (perte visuelle et auditive, temps de réaction plus lent) et un usage moins régulier de la route.

Les personnes en situation de handicap (et leurs proches)

Les personnes handicapées sont une autre catégorie de la population particulièrement représentée dans les appels. En effet, parmi ces derniers nombreux sont ceux qui ne disposent pas d'un véhicule adapté et n'entrent donc pas dans les conditions pour l'obtention d'une dérogation. Or, pour ces personnes pouvoir disposer d'un véhicule est une nécessité – les offres alternatives ne permettant pas de répondre à leurs besoins.

Les personnes devant se rendre assez régulièrement à l'hôpital (et leurs proches)

Les appels donnés au call center viennent également de personnes devant se rendre de façon plus ou moins régulière à l'hôpital, bien que moins représentées en comparaison de deux catégories de population précédentes. Sont ici concernées les personnes habitant la Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi celles provenant de l'extérieur de la Région ; n'appartenant pas à une tranche d'âge spécifique.

Certains ont mentionnés que la possibilité de disposer d'un pass de 8 jours/an (maximum) n'est pas suffisant et ne permet pas de couvrir les besoins en déplacements qui sont plus réguliers, sans toutefois mentionner à combien ils souhaiteraient que ce nombre maximum s'élève.

Les personnes travaillant à horaires particuliers

Quelques personnes travaillant avec des horaires particuliers (déplacement en période nocturne) se sont aussi manifestées (corps médical, policiers, etc.). Les transports publics, dont l'offre est inexistante en période nocturne, ne constituent pas une solution.

Personnes dans l'incompréhension

Enfin, il est ressorti des échanges avec les personnes du call center, que de nombreuses personnes (et pas uniquement des personnes âgées) sont également dans l'incompréhension parce qu'elles considèrent que leur véhicule est en bon état et n'effectuent pas beaucoup de kilomètres annuellement (et ont donc un impact limité sur les émissions de polluant). Ainsi, certaines personnes demandent s'il



n'est pas possible de prendre en compte les distances parcourues pour obtenir une dérogation. Certains ont également demandé s'il n'était pas possible d'intégrer la possibilité de mise en place d'un filtre à particule ou d'élever le nombre de jours maximum du pass journalier (limité à 8/an).

2.1.1.4 Les informations transmises par les associations et organisations représentant les particuliers

Des associations et organismes sollicités essentiellement par des personnes âgées, des personnes en difficulté financière et/ou des personnes handicapées...

Toujours afin de mieux comprendre les profils et les besoins des personnes impactées par les mesures de la LEZ, un grand nombre d'organismes et d'associations représentant les citoyens ont été consultés (CPAS, Missions Locales, Services mobilité et environnement des Communes bruxelloises ; Comité de Quartier via Inter-Environnement Bruxelles ; Brussels Platform Armoede ; Commission communautaire commune de Bruxelles ; Iriscare ; BRAL ; Ligue des Familles et Gezinsbond ; Brulocalis ; Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles, les asbl Atingo et Alteo ; les asbl Association 21 et Bras Dessus Bras Dessous, Fédération des maisons de repos, Fédération indépendante des seniors).

Une enquête leur a notamment été envoyée en vue de savoir si ceux-ci étaient sollicités par les citoyens et à quel titre. Au total, ce sont 16 organismes et associations qui ont répondu à l'enquête : pour moitié des Communes (8) ; des associations représentant les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées (3) ; des CPAS (3) ; la Ligue des Famille ; et un comité de quartier.

Il en ressort que l'ensemble des Communes ayant répondu à l'enquête ont été sollicitées par leurs citoyens, parfois également par des personnes extérieures à leur commune (en vue de savoir si leur territoire était accessible). En ce qui concerne le profil des personnes ayant sollicité ces organismes, celles-ci rejoignent assez fortement les profils précédemment identifiés : il s'agit principalement de personnes âgées et/ou de personnes à faibles revenus, qui s'inquiètent notamment car il leur est impossible de remplacer leur véhicule et/ou jugent qu'il leur est impossible d'utiliser les transports en commun. Sont aussi spécifiquement mentionnées des personnes issues de l'immigration.

« Une dame retraitée s'est présentée à notre guichet car son véhicule est concerné par la LEZ mais cette dame est trop âgée pour se déplacer en transports en commun ».

Outre en vue d'informer sur la difficulté que ces personnes éprouvent face à la LEZ, les sollicitations ont également trait à d'autres motifs. Il s'agit le plus souvent de questions générales concernant la LEZ, par exemple une demande de rappel sur les véhicules concernés par les restrictions. Les questions portent également sur les dérogations, sur le système de contrôle et les sanctions appliquées lorsque les règles ne sont pas respectées. Certains demandent également où ils peuvent stationner leur véhicule pour ne pas recevoir une amende. Il est intéressant de noter les questionnements en lien avec les autres zones de basses émissions existant en Belgique (Gand et Anvers). Les citoyens cherchent notamment à comprendre les différences de régimes. A titre d'information, aucune question concernant la prime Bruxell'Air n'a été rapportée.

Si le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB) et l'Asbl Atingo indiquent ne pas avoir été spécifiquement sollicités, l'Association Socialiste de la Personne Handicapée l'a été (ASPH) par des personnes dont la mobilité est réduite, en situation de handicap, souffrant d'une maladie grave ou invalidante qui sont parfois dans des situations financières limitées. Cette association mentionne que :

« Face aux coûts que représentent la mise en place d'aménagements de véhicule ou d'un changement de véhicule, certaines personnes envisagent de circuler en infraction car le coût de l'amende est inférieur au coût des aménagements ou d'un achat de nouveau véhicule ».



... les CPAS non consultés par leurs bénéficiaires qui selon eux ne sont pas concernés

Les 3 CPAS ayant répondu à l'enquête (Anderlecht, Auderghem, Ville de Bruxelles) ont indiqué qu'ils n'avaient pas été sollicités par leurs bénéficiaires précisant pour certains que leurs bénéficiaires ne sont pas concernés (étant sous-entendu qu'ils n'ont pas de véhicule).

La Ligue des Familles et le comité de quartier ont également mentionné ne pas avoir été contacté par leurs membres à ce sujet.

Des suggestions formulées en matière d'information et de communication

Pour finir, les organismes ont des remarques à propos de la communication autour de la LEZ. Ils jugent que le site internet LEZ est fourni, et qu'il permet de répondre aux interrogations. Ce point a été confirmé lors des tables rondes. Le fait de regrouper toutes les informations sur une seule plateforme et un unique canal d'information est, selon les personnes rencontrées, très pertinent. Cependant, un organisme fait remarquer que : « *il ne faut pas isoler le public qui ne maîtrise pas l'outil informatique et qui veut encore pouvoir se rendre quelque part pour avoir un conseil d'une "vraie" personne.* » La question d'un guichet physique a également été abordée à plusieurs reprises lors des échanges dans le cadre des tables rondes. En complément, il existe une demande de plusieurs communes pour des supports d'information supplémentaires (synthèse, tableau récapitulatif, FAQ), qui pourraient leur permettre de répondre directement aux questions des citoyens. Certains organismes proposent également la publication d'articles dans les journaux communaux, proposition appuyée par les communes rencontrées. Enfin, a également été émise la suggestion d'améliorer et de renforcer la lisibilité des entrées de LEZ (clarifier les panneaux d'information à l'entrée de la Région).

2.1.1.5 Les informations issues du Mobility Passeport

Des informations témoignant du fait que les personnes concernées par la LEZ présentent un profil varié... notamment des personnes qui ne sont pas en décrochage ni au niveau numérique ni au niveau des moyens de paiement

Dans le cadre du challenge ludique « Mobility Passeport » visant à faire découvrir l'étendue de l'offre de mobilité disponible pour se déplacer au sein, depuis et vers la Région de Bruxelles-Capitale (cf. section 2.1.2.5, p.51), ce sont 51 personnes impactées par la Zone de Basses Emission qui étaient inscrites à la dernière édition qui s'est déroulée durant ce mois de mars 2020. Leur profil et leurs besoins en termes de mobilité ont pu être analysés à cette occasion.

Parmi ceux-ci, 94 % ont déclaré disposer d'un smartphone et 91 % d'une carte de crédit. Ceux-ci ont un profil d'âge varié (allant de 20 à 60 ans) sans qu'une tranche d'âge ne soit spécifiquement sur- ou sous-représentée. Il en est de même en ce qui concerne la profession. Etaient représentés des indépendants, des personnes travaillant pour un organisme international, dans le secteur public, ou le secteur privé. Ceci reflète la variété des profils concernés par la Zone de Basses Emissions.

Des personnes qui n'ont pour la plupart pas d'abonnement de transport public et qui ne sont inscrites à aucun service de mobilité

Au niveau du profil de mobilité, un peu moins de la moitié d'entre eux se rendent à leur travail en voiture (seul). Les transports en commun représentent une autre part importante (~ 35%), les modes actifs sont moins représentés (~ 20%). La majorité d'entre eux (~ 55%) ne possèdent pas d'abonnement de transport en commun, et globalement seules les personnes ne se rendant pas en voiture en disposent d'un. La grande majorité (~ 60%) n'est en outre inscrite à aucun service de mobilité (trottinettes partagées, etc.).



Ces habitudes en termes de déplacements semblent laisser suggérer qu'une large partie de ces personnes ne pratiquent que très peu la multimodalité. Cette analyse révèle donc qu'il pourrait être pertinent de faire en sorte que ces personnes s'ouvrent à d'autres modes de déplacements.

2.1.1.6 Synthèse

L'ensemble des profils socio-économiques concernés par les restrictions de circulation...les ménages à plus faibles revenus plus vulnérables...les ménages à très faibles revenus très peu/pas concernés

Les analyses effectuées préalablement ont montré que, in fine, c'est l'ensemble des automobilistes qui est globalement concerné par les restrictions de circulation découlant de la mise en place de la Zone de Basses Emissions. Que toutefois, les ménages témoignant de difficultés face à ces restrictions sont des ménages à plus faibles revenus dans la mesure où ils ne disposent pas de moyens financiers pour acheter un nouveau/autre véhicule. Dans la majeure partie des cas, il s'agit du seul véhicule du ménage – ce qui est moins le cas des ménages disposant de revenus plus aisés (pour lesquels il s'agit pour nombre d'entre eux d'un second, voire troisième véhicule).

Les analyses et témoignages ont également montré que les ménages à très faibles revenus, les bénéficiaires des CPAS, ne sont que très peu, voire pas concernés.

Les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes devant se rendre régulièrement dans les hôpitaux, et les personnes devant se déplacer en période nocturne sont celles qui manifestent le plus leur difficulté face aux restrictions imposées par la LEZ

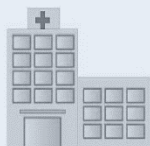
Il ressort de l'ensemble des enquêtes menées que 4 groupes de personnes se sont principalement manifestés en vue de témoigner leur difficulté face aux restrictions imposées par la LEZ. Il est cependant important de noter que ces profils ne sont pas figés, et qu'ils recouvrent eux-mêmes une grande diversité de situations.



En particulier, **les personnes âgées** ne comprenant pas pourquoi ils doivent se défaire de leur voiture avec laquelle ils roulent peu, qui est en bon état, et qui est pour eux un besoin nécessaire pour effectuer des courses ou pour aller faire des soins médicaux. Certains d'entre eux considèrent que les transports publics ne constituent pas une option à ces différents égards, et les personnes qui se sont manifestées n'ont pas les moyens de s'acheter à un autre véhicule. Une partie de ce public se caractérise aussi par des difficultés à maîtriser les nouvelles technologies, et est donc confronté aux problématiques de fracture numérique.

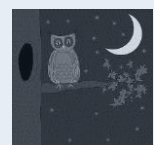
Dans certains cas, ce sont des proches qui se sont manifestés mentionnant qu'elles doivent régulièrement rendre visite à leurs parents, notamment pour leur prodiguer des soins, personnes qui n'habitent pas forcément la Région de Bruxelles-Capitale et/ou inversement.

Les **personnes présentant un handicap** sont un autre public se manifestant particulièrement. Pour eux (pas forcément comme conducteur) disposer d'une voiture est une nécessité pour se déplacer. L'adaptation des véhicules – permettant d'avoir une dérogation – n'est pas nécessaire dans tous les cas et/ou est trop coûteuse. Certains jugeant même moins coûteux de payer les amendes (max. 1400 €/an) que d'adapter le véhicule utilisé ou d'acheter un autre véhicule.



Autre profil ayant témoigné une difficulté particulière, bien que moins représenté, les **personnes** (ou leur proche) **devant se rendre de façon régulière dans les hôpitaux**.

Et enfin, les **personnes devant effectuer des déplacements en période nocturne**, au moment où les transports publics ne circulent pas (ou très peu).



2.1.2 Offre en service d'accompagnement

2.1.2.1 Préambule

Cette section a pour objet de présenter :

- L'offre de transport pour les déplacements en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale (vers et depuis laquelle des milliers de déplacements sont effectués quotidiennement) ;
- L'offre de transport pour les déplacements internes à la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Les services et mesures d'accompagnement mis sur pied dans le cadre de la mise en œuvre de la Zone de Basses Émissions ;
- Les autres mesures et incitants développés par divers organismes et acteurs.

Pour les offres de transport, une description générale de celles-ci est faite au regard des aspects de desserte spatiale, d'accessibilité et de coût. Au besoin, une analyse plus pointue de ces offres est réalisée à la section suivante relative à l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en service d'accompagnement.

2.1.2.2 Offres générales de transport pour les déplacements en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale

Diverses possibilités en vue de se déplacer depuis et vers la Région de Bruxelles-Capitale

Quotidiennement, de nombreux déplacements sont effectués depuis et vers la Région de Bruxelles-Capitale, dont certains avec des véhicules qui ne sont/seront à terme plus autorisés à circuler dans la Région de Bruxelles-Capitale. C'est par ailleurs ce qu'il est ressorti de l'étude de 2017, ainsi que des informations issues du guichet LEZ.

La présente section a pour but de présenter les possibilités qui existent aujourd'hui pour effectuer ces déplacements autrement qu'en voiture (à tout le moins pour la partie du trajet effectué au sein de la Zone de Basses Emissions). Ceux-ci ont été regroupés en 4 grandes catégories : le réseau ferroviaire (SNCB) ; le réseau bus (De Lijn, TEC et STIB) ; le réseau cyclable (Fietsnelwegen) ; les parkings de délestage.

Le réseau trains de la SNCB

Le train une solution intéressante pour rejoindre la Région de Bruxelles-Capitale depuis la zone suburbaine de Bruxelles, mais aussi à une échelle nationale (voire internationale)...



Quelle desserte ?

L'offre ferroviaire peut se classer en trois grandes catégories :

- Les relations inter-cités (IC) assurés par des trains qui circulent sur le réseau national, et permettent de relier les principales villes du pays. La Région de Bruxelles-Capitale se situe au cœur de ce réseau. Ce ne sont pas moins de 18 lignes qui passent par Bruxelles et qui desservent essentiellement les principales gares de la Région (Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg). L'avantage des trains IC est qu'ils permettent une liaison rapide sur longue distance, et avec une fréquence de passages de minimum 1 train/h.

Du fait qu'ils ne desservent que les principales gares du pays et de la Région, on ne peut toutefois pas les considérer comme une offre de proximité. A moins de résider à proximité immédiate des



gares d'origine et de destination, il est nécessaire d'utiliser un autre moyen de transport pour se déplacer.

- Les relations suburbaines (S) dédiées à la desserte de la périphérie de Bruxelles. Ce réseau s'étend jusqu'à 30km autour du centre urbain et comprend 12 lignes, qui desservent 143 gares (dont 34 à Bruxelles).

En semaine, ce sont plus de 700 trains qui assurent la navette en la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie. Cette offre vient renforcer et est complémentaire à la desserte IC, le réseau S s'attachant à une desserte plus locale et inclut de nombreuses gares locales et de points d'arrêts de moindre importance.

- Les relations internationales qui assurent des connexions entre Bruxelles et de nombreuses villes européennes (Paris, Amsterdam, Londres, etc.). Au contraire des deux premières, cette offre n'est pas assurée par la SNCB, mais par des compagnies internationales (Thalys, Eurostar, etc.)

... mais ne présentant pas une alternative pour des personnes devant se déplacer en période nocturne

L'offre de trains – que ce soient les relations IC ou S – est développée la journée davantage en semaine que le week-end. La nuit, les trains ne circulent pas, entre 1h et 4h30 du matin en général pour les relations IC ; l'amplitude horaire est davantage limitée pour ce qui concerne les relations S dont les horaires sont davantage adaptés aux travailleurs ayant des horaires de bureaux. Pour exemple, la ligne S4 ne circule plus au-delà de 20h. Le train ne constitue dès lors pas une possibilité de déplacement pour des personnes travaillant avec des horaires de nuit.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Un service d'assistance pour les personnes à mobilité réduite

La SNCB a mis en place un service d'assistance pour les personnes à mobilité réduite qui ne seraient pas autonomes – compte tenu également de l'inaccessibilité de nombreux trains pour ces derniers qui ne leur permettent pas de l'être. Une réservation est nécessaire (3h à l'avance pour 41 principales gares du pays, et 24h pour 132 autres gares). Le jour du voyage, la personne doit se présenter au minimum 20 minutes avant le départ.

Un guide a par ailleurs été édité par la SNCB (« *J'ose prendre le train, mon guide d'apprentissage pour voyager seul* »). Il s'adresse aux personnes à mobilité réduite qui ont des difficultés de compréhension et d'orientation (personnes avec handicap intellectuel, personnes avec autisme, etc.).

Quel coût ?

Des tarifs réduits pour les personnes âgées et la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans

En ce qui concerne la tarification, des tarifs réduits sont octroyés aux personnes de 65 ans et plus qui circulent sur le réseau. Le coût d'un aller-retour sur une même journée leur revient à 7,20€, pour des trajets en semaine après 9h et le week-end.

Les jeunes de moins de 26 ans bénéficient également de tarifs préférentiels. Le Youth Ticket leur revient à 6,60€ l'unité, mais il est également possible d'en acheter 10 pour seulement 53€. Il existe également des tarifs spécifiques pour les périodes de vacances scolaires : 15€/semaine pendant les congés scolaires et 25€/mois pendant juillet-août. Les jeunes peuvent également bénéficier d'abonnements scolaires. Quant aux enfants de moins de 12 ans, ils ne payent pas leur déplacement s'ils sont accompagnés d'une personne disposant d'un titre de transport valable.



Sur présentation de leur carte, les familles nombreuses peuvent également bénéficier de réductions : les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement et les adultes ont des tickets à moitié prix.

Des solutions existent aussi pour les personnes à faibles revenus : un billet intervention majorée permet d'obtenir jusqu'à 50% de réduction, et pour les demandeurs d'emplois, il existe des tarifs préférentiels pour se rendre à des entretiens d'embauche.

En ce qui concerne les personnes en situation de handicap, il faut noter que les personnes aveugles et malvoyantes voyagent gratuitement, et qu'il existe aussi une carte d'accompagnateur gratuit.

La carte MoBIB (Mobility In Belgium), est une carte électronique à puce nominative sur laquelle sont notamment chargés les abonnements SNCB. Cette carte a également l'avantage d'être compatible avec les autres opérateurs de transports publics belges, que ce soit la STIB, le TEC ou De Lijn. Cela permet aux personnes provenant de l'extérieur de la Région d'acheter des titres de transport plus facilement à Bruxelles.

L'offre bus de De Lijn et du TEC (et de la STIB)

Le réseau De Lijn largement connecté à la Région de Bruxelles-Capitale et à son réseau de transport public



Quelle desserte ?

Au total, ce sont une soixantaine de bus De Lijn qui assurent une relation entre la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie offrant donc une relativement bonne accessibilité de Bruxelles depuis sa périphérie proche (rayon de 15 à 30 km). Une offre qui vient donc renforcer celle du réseau S de la SNCB, en assurant une desserte à la fois plus large, et aussi plus fine de la périphérie bruxelloise.

Si la majorité des bus ont pour destination la gare de Bruxelles-Nord (au sein de la Région de Bruxelles-Capitale), le réseau de De Lijn est relativement bien connecté au réseau structurant de la STIB (stations de métro et arrêts de tram) facilitant ainsi les échanges entre ces deux réseaux et les déplacements au sein de la Région.

La fréquence des bus De Lijn est généralement assez similaire pour chaque ligne, à savoir un passage toutes les demi-heures généralement à partir de 5h du matin, jusque 9h-10h pour rentrer dans Bruxelles et ensuite, un passage toutes les heures. Pour sortir de Bruxelles, le passage des bus se déroule toutes les demi-heures de 16 à 18h et ensuite, toutes les heures. Certaines lignes proposent néanmoins une fréquence de passage plus importante. Globalement, les premiers bus démarrent aux alentours de 5h30 pour terminer leur tournée vers 22h-22h30. Le week-end, tant la fréquence de passages que l'amplitude horaire est moindre.

Quelle accessibilité ?

L'accessibilité tant des lignes que des arrêts est en cours. Il est possible de vérifier personnellement l'état d'accessibilité de l'arrêt par le biais du site internet ou de l'application De Lijn via la présence d'un symbole pour PMR, PMR avec accompagnateur et personnes ayant des déficiences visuelles.

Un accompagnement du chauffeur peut également avoir lieu sur base d'un enregistrement préalable via la centrale Busphone (à contacter au moins un jour avant le déplacement, transmettre date, heure de départ, arrête de montée et descente).



Quel coût ?

Les enfants de moins de 6 ans bénéficient de la gratuité. Les jeunes de 6-11 ans et 65+ bénéficient d'importantes réductions. Les jeunes de 12-24 ans bénéficient également d'un prix avantageux. A titre d'exemple, l'abonnement annuel (ensemble du réseau) s'élève à 55 € pour les premiers cités et 215 € pour les 12-24 ans. Le prix pour les 25-64 ans est de 329 €.

Quelques bus du TEC desservent également (certains lieux de) la Région de Bruxelles-Capitale

Quelle desserte ?

Le TEC, opérateur de transport de la Wallonie, proposent 9 lignes qui desservent Bruxelles. Cette offre vise en partie à répondre à des besoins spécifiques (ex : connexions entre universités, hôpitaux, vers des écoles) ou à offrir une connexion vers des lieux stratégiques de Bruxelles (ex : connexion vers le quartier européen, la gare du Midi). Le type de relations est varié : connexion rapide (ex : connexions entre universités, hôpitaux), ou desserte plus fine.

En comparaison avec De Lijn, l'offre est donc davantage limitée et plus ciblée, et permet une connexion avec Bruxelles depuis certaines zones du Brabant wallon essentiellement. Tout comme pour les autres réseaux de transport en commun, les bus du TEC circulent essentiellement en journée la semaine. Seules 3 des 9 lignes circulent également les samedis et dimanches mais avec des fréquences moindres.

Quelle accessibilité ?

En ce qui concerne l'accessibilité de leurs lignes, le TEC recommande de vérifier au préalable les arrêts accessibles avant de voyager. Toutes les informations sont disponibles en ligne. Il est précisé que les bus sont équipés de rampes, qui sont déployées par le chauffeur du bus en cas de besoin. Cependant, aucune assistance particulière n'est proposée.

Quel coût ?

En termes de tarification, les enfants de -12 ans bénéficient de la gratuité, tout comme les personnes de plus de 65 ans bénéficiaires du statut « BIM ». Pour ce qui est des abonnements, des réductions sont accordées aux jeunes de moins de 25 ans, ainsi qu'aux 65+ (qui ne payent presque rien), ainsi qu'à l'ensemble des personnes faisant partie d'une famille nombreuse. A titre indicatif, le coût d'un abonnement annuel NEXT (1 ou 2 zones) est de 256 € pour les 25-64 ans et 105€ pour les 12-24 ans. Il est de 36 € pour les 65+ (tout le réseau).

Des bus, trams et métros du réseau bruxellois desservant également la périphérie flamande

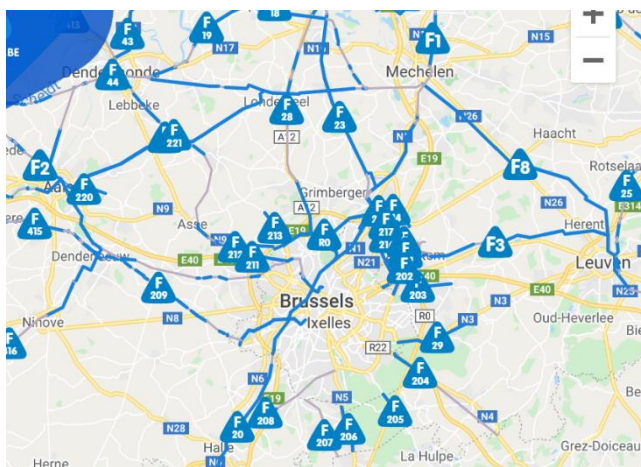
Quelques lignes du réseau de transport en commun bruxellois (STIB) s'étendent en périphérie de la Région et permettent donc des échanges entre Bruxelles et sa périphérie proche via le réseau bruxellois. Au total, ce sont 1 ligne de métro (M1), 5 lignes de trams (T19, T32, T39, T44, T82) et 8 lignes de bus (B37, B43, B47, B50, B58, B65, B76, B98) qui permettent cette connexion. Ces lignes sont en outre généralement connectés au réseau De Lijn.

Les itinéraires cyclables (supra-)régionaux

Quelle desserte ?

Des itinéraires cyclables connectant Bruxelles et sa périphérie

En Belgique, chaque Région gère ses propres itinéraires cyclables. La Flandre a ainsi développé son réseau de routes cyclables que sont les « Fietssnelwegen » dont l'objectif de faciliter les déplacements à vélo en Flandre offrant une liaison cyclable entre différentes villes flamandes, les zones résidentielles et les lieux de travail. L'idée étant d'offrir des connexions rapides et sécurisées, ce réseau est pour l'essentiel composé de pistes cyclables (bidirectionnelles), de chemins réservés, ou empruntent des zones résidentielles, etc.



Ce réseau a également été conçu de sorte à offrir des connexions avec la Région de Bruxelles-Capitale et son réseau cyclable. Un réseau en étoile a ainsi été imaginé autour de Bruxelles comme l'illustre le carte ci-contre.

De multiples itinéraires cyclables ont ainsi été développés tout autour de Bruxelles, parfois sur de courtes distances (en particulier dans la périphérie sud étant donnée la moindre étendue de la Flandre de ce côté) ou sur de plus longues distances. Bruxelles est notamment accessible à vélo depuis Gand (52 km), Anvers (45 km), ou encore Leuven (26 km).

A noter que l'ensemble de ces itinéraires ne sont actuellement pas toujours « cyclables » sur l'ensemble de leur tronçon.

Ce réseau d'itinéraires cyclables flamands qui s'arrête aux frontières de la Région de Bruxelles-Capitale est ensuite connecté aux réseaux cyclables régionaux bruxellois – soit à son réseau express (RER) qui doit encore être largement développé et qui est actuellement essentiellement théorique, soit à son réseau ICR qui est quant à lui réalisé en bonne partie (cf. ci-après).

Quelle accessibilité ?

Ce réseau d'itinéraires cyclables offre donc une possibilité supplémentaire pour les échanges entre la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale – une offre qui si elle concerne à priori un public dynamique habitant à proximité de Bruxelles peut, suite au développement du vélo à assistance électrique, s'avérer être plus largement étendue à un public moins sportif et pour des distances plus importantes. L'essentiel de ce(s) réseau(x) n'étant actuellement pas éclairé(s), l'usage de ceux-ci s'avèrent être moins attractifs en période nocturne.

Les parkings de délestage

Une offre en parkings de délestage actuellement limitée...essentiellement concentrée dans le sud-ouest de la Région

La région compte 7 parkings relais dont 4 peuvent accueillir les véhicules non-conformes : les parkings Ceria, Stalle, Lennik, et Crainhem.



Ils constituent donc une solution pour certaines personnes venant de l'extérieur et devant se rendre en Région de Bruxelles-Capitale.



Comme l'illustre la carte ci-contre, cette offre est toutefois limitée à deux zones :

- Dans le sud-ouest de la Région, l'offre est assez conséquente. Y sont présents trois des quatre parkings pouvant accueillir les véhicules non-conformes présentant une capacité totale de 1.855 places, dont 1.300 dans le seul parking « Ceria ». Selon les informations transmises par Parking.Brussels (gestionnaire), ce dernier n'est occupé qu'à 15-20 % de sa capacité et présente par conséquent d'importantes réserves de capacité. Le parking « Stalle » devrait en outre voir sa capacité se développer très prochainement et atteindre 750 (voire 950) places.

Ces parkings sont aisément accessibles depuis le réseau autoroutier : R0, E19 (en venant de Mons), voire E-40 (en venant de Gand/Ostende). Ces parkings sont en outre connectés au réseau de transport public structurant de la Région de Bruxelles-Capitale (M5 pour les parkings « Ceria » et « Erasme » ; T4/82/97 pour le parking « Stalle »). Une station Villo ! est également disponible aux parkings « Stalle » et « Ceria ».

- Dans l'est de la Région, l'offre est nettement plus limitée. Seul le parking « Crainhem » est accessible aux véhicules non admis. Celui-ci dispose en outre d'une capacité limitée (193 places). Outre le fait qu'il soit réservé aux abonnés (et sous certaines conditions), ce parking a atteint le maximum de sa capacité d'accueil pour les abonnés de jour. Les automobilistes navetteurs qui introduisent une demande d'abonnement seront dès lors inscrits en liste d'attente. Un projet d'extension est prévu à l'horizon 2023 et devrait permettre un accroissement de la capacité du parking à hauteur d'un peu plus de 550 places, pour atteindre une capacité totale de 750 places.

Ce parking est également accessible via le réseau autoroutier (R0, E40 (en provenance de Liège), voire E19 (en provenance de Malines et Anvers) et E-411 (en provenance de Wavre et Namur) ; et également connecté au réseau de transport public structurant bruxellois (M1). Une station Villo ! est également présente à proximité.

Selon les informations reprises sur le site internet de Parking.Brussels, seuls les parkings « Ceria » et « Crainhem » sont gérés de manière active. Le tableau ci-contre reprend, à titre indicatif, les tarifs appliqués. Pour un navetteur qui se rendrait chaque jour à Bruxelles (soit environ 225 jours), combinant parking et transports en commun, le cout annuel est estimé à environ 400 € - soit en moyenne une trentaine d'euros par mois.

Pour les automobilistes venant des zones situées au nord, mais aussi à l'est et au sud de la Région, la possibilité offerte par les parkings de délestage sont donc inexistantes (à moins de regagner le parking Ceria dont l'accessibilité est peu attractive pour ceux-ci, davantage encore durant les heures de pointe au vu des conditions de circulation durant ces périodes). A terme, un nouveau parking devrait voir le jour dans le sud de la Région à hauteur de l'ADEPS sur le territoire d'Auderghem. Par ailleurs, des réflexions sont en cours pour le développement de parkings au nord de la Région (du côté de l'Esplanade notamment).

Afin d'avoir une vue complète sur l'offre en parking de délestage, il est important de préciser qu'une offre de parking de ce type est en cours de développement en région flamande (en périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale), dans le cadre des travaux sur le Ring. Les Parks and Rides font partie des « points

Le parking couplé aux transports en commun

L'abonnement P+R	Cotisation annuelle de 60€ /an + forfait par jour de 1,5€ /jour
Le P+R occasionnel	3€ /jour sur présentation d'un titre de transport en commun lors du paiement.

Le parking sans transports en commun

L'abonnement classique (uniquement pour parking Ceria)	7/7 jours - 24h/24 : 100€ /mois 5/7 jours - 7h > 19h : 75€ /mois
Le parking occasionnel	Tarif forfaitaire 1€ /heure 3€ /soirée (19h > 1h) 15€ /24h
L'abonnement riverain	7/7 jours - 24h/24 : 50€ /mois 7/7 jours - 18h > 7h + weekend : 25€ /mois

mob » grâce auxquels il est possible de déposer sa voiture et d'emprunter une autre solution de mobilité. Ceux-ci pourraient être intégrés au panel de solutions offertes. Les travaux pour la réalisation de certains de ces parkings doivent commencer à la fin de l'année 2020. Pour de plus amples informations, il est possible de consulter le site internet www.werkenaandering.be.

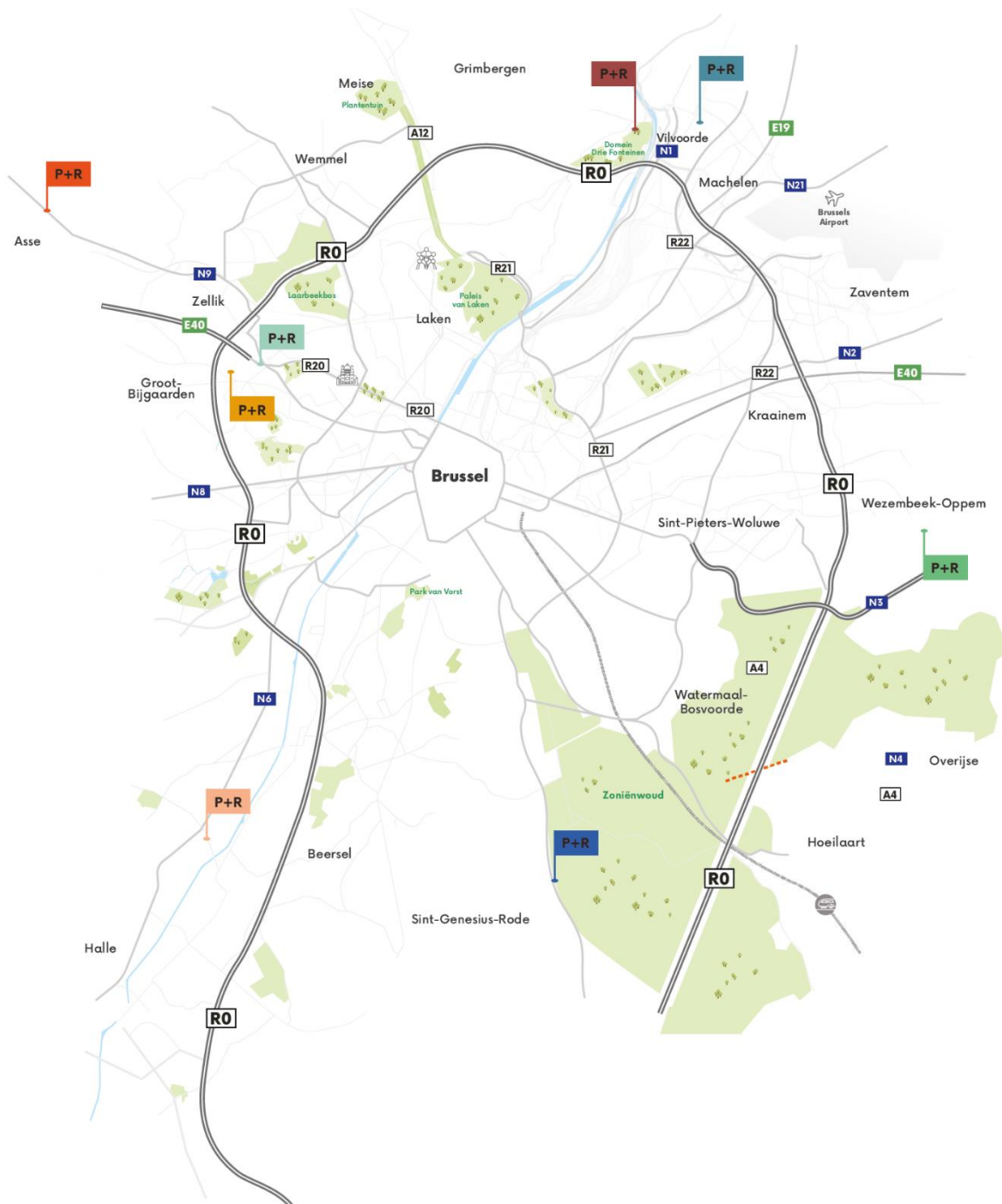


Figure 1 : Points Mobs développés dans le cadre du projet flamand « Werk aan de ring »

A noter enfin que les P+R ne constitue globalement une solution que pour les personnes se rendant à Bruxelles depuis les Régions voisines, et est nettement moins adaptée pour les bruxellois qui devraient se rendre dans les Régions voisines.



Le covoiturage (Carpool, Blablacar)

Quelle desserte ?



Il existe différentes solutions de covoiturage en Belgique dont les deux principales plateformes sont Carpool.be et Blablacar. Le covoiturage concerne aussi bien les courtes distances, y compris les déplacements quotidiens domicile-travail, que les longues distances. La desserte spatiale dépend de l'implication de la communauté. Le fonctionnement est simple : un conducteur peut proposer son trajet sur la plateforme, afin que d'autres personnes intéressées par le même trajet puissent en profiter. Cela permet ainsi au conducteur de rentabiliser son trajet, et au passager de trouver un trajet adapté à ses besoins.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Toute personne inscrite sur une plateforme de covoiturage peut proposer un trajet et/ou réserver une place pour un trajet. Cependant les conditions de déplacement ne seront pas forcément adaptées pour une personne handicapées par exemple. Il s'agit de communiquer avec le conducteur afin de convenir d'un arrangement acceptable pour tous. Il est possible de réserver et/ou de proposer un trajet sur le site internet des plateformes ou sur les applications mobiles généralement disponibles. Ainsi, ce fonctionnement n'est pas forcément adapté pour les personnes non habituées aux nouvelles technologies telles que les personnes âgées par exemple.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Lorsque l'utilisateur recherche un trajet, le cout du trajet est indiqué, en fonction du véhicule du conducteur et du nombre de kilomètres à parcourir. Le conducteur dispose d'une faible marge pour fixer son prix, qui sont globalement contrôlés par l'opérateur. En moyenne, un trajet coute 0,08 euros/km/personne pour un passager. Pour le conducteur, cela lui permet de rentabiliser son trajet en partageant les couts. Selon les plateformes, le paiement est possible par carte de crédit ou Paypal.



Diverses possibilités en vue de se déplacer depuis et vers la Région de Bruxelles-Capitale... essentiellement disponibles en journée la semaine et pas réellement adaptée aux personnes à mobilité réduite ... et une offre P+R assez limitée

Il existe donc de multiples possibilités en vue de se déplacer depuis et vers la Région de Bruxelles-Capitale, en particulier pour les déplacements en lien avec la périphérie flamande proche. Tant l'offre SNCB (réseau S), que l'offre De Lijn, ou encore les Fietssnelwegen sont intéressantes à cet égard. Le réseau S offre également d'intéressantes possibilités pour les navetteurs wallons habitant dans la zone RER, tandis que les trains IC permettent des connexions avec les principales villes belges. Enfin, le covoiturage offre également une solution dans certains cas.

Ces différentes offres ne sont toutefois attractives (vélo, covoiturage) ou existantes (transport en commun) qu'en journée (et de manière plus limitée pour ce qui concerne les TC le week-end). Leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et en particulier celles qui ne sont pas autonomes et qui doivent effectuer des déplacements réguliers, est assez limitée.

En termes de tarification (transport en commun), l'ensemble des sociétés de transport en commun octroies des réductions (voire la gratuité) pour les jeunes et les 65+, ainsi que des solutions pour les familles nombreuses et dans certains cas les personnes en difficultés financières.

Les parkings P+R, accessibles aux véhicules non autorisés à circuler dans la Zone de Basses Emissions, sont actuellement essentiellement concentrés dans le sud-ouest de la Région, dont le parking Ceria représente 70 % de l'offre (1.300 places) – et dispose aujourd'hui de larges réserves de capacité. Du côté est de la Région, le parking « Crainhem », dont la capacité relativement limitée (193 places), n'offre plus une solution en journée puisqu'il est occupé à sa pleine capacité durant cette période.

2.1.2.3 Offres générales de transport sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale

De multiples possibilités permettant de se déplacer au sein-même de la Région de Bruxelles-Capitale

Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, il existe une multitude d'offres de transport permettant de s'y déplacer. Celles-ci sont brièvement présentées ci-après et ont été regroupées en 5 grandes catégories :

- Les services de vélos partagés (et les réseaux cyclables) ;
- Les engins de micromobilité ;
- Les transports publics ;
- Les services de voitures et scooters partagés, et le covoiturage ;
- Les services de transport à la demande.



Les services de vélos partagés (et les réseaux cyclables)

Villo ! un service de vélos partagés disponibles sur l'ensemble du territoire



Quelle desserte ?

Le service de vélos partagés opéré par la société JCDecaux, Villo !, est implanté en Région de Bruxelles-Capitale depuis 2010. Il comporte 350 stations répartis sur l'ensemble du territoire et constitue une offre de transport particulièrement intéressante pour effectuer des déplacements sur de courtes distances (2-5 km). Depuis peu, ce service offre également la possibilité à ces usagers de disposer de vélo à assistance électrique, ce qui permet un accès à des personnes moins sportives.

Les vélos sont accessibles 24h/24, 7j/7.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Ce service n'est globalement pas accessible aux personnes disposant d'un handicap (lourd). Le service Villo ! (tout comme les autres services de vélos partagés ; cf. ci-après) n'est pas non plus spécifiquement adapté aux enfants.

Quel cout et quel mode de paiement ?

Le paiement se fait par virement bancaire pour les abonnements longue durée et par carte bancaire pour les solutions courte durée. Le cout est d'un peu moins de 35 € pour un abonnement annuel, et de 1,6 € pour un ticket 24h. L'utilisateur peut aussi faire le choix d'un Villo électrique, accessible pour 4,15€ supplémentaire par mois, au moyen d'une batterie portable qui s'ajoute sur les Villo classiques.

Un service de vélos partagés en libre-service... disponible sur certaines parties du territoire



Quelle desserte ?

La start-up bruxelloise Billy Bike et l'entreprise américaine JUMP proposent des vélos partagés en libre-service qui peuvent être stationnés dans une dizaine de communes de la région. S'il est possible de circuler dans toute la région avec ces vélos, il n'est cependant pas possible de finir sa course en dehors d'une zone définie, qui ne dessert pas globalement les communes situées à l'ouest du canal (Anderlecht,



Molenbeek, Koekelberg, Jette, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe). JUMP a une zone d'influence encore plus réduite.

Les vélos sont accessibles 24h/24, 7j/7.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Ces vélos ne sont globalement pas accessibles aux personnes disposant d'un handicap (lourd). Ils ne sont pas non plus spécifiquement adaptés aux enfants. Ils requièrent en outre la possession d'une carte de crédit, ce qui peut limiter l'accès de certaines personnes à ce service, des personnes disposant d'une situation économique moins aisée, mais pas uniquement. Par ailleurs, la location du vélo se fait par application mobile ce qui peut également constituer un frein pour certains utilisateurs.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Le paiement de ces services s'effectue par carte visa, ou via PayPal ou Apple Pay. Le cout est de 0,20€/minute pour Billy. JUMP pratique les mêmes tarifs, mais il faut ajouter un euro pour le déblocage.

Un service de location (longue durée) de vélos disponible pour l'ensemble des personnes domiciliées en Région de Bruxelles-Capitale



Quelle desserte ?

La start-up hollandaise Swapfiets propose la location de vélos et de vélos à assistance électrique à durée indéterminée avec l'assurance d'un service de maintenance (en cas de problèmes techniques) ; et ce à toute personne domiciliée en Région de Bruxelles-Capitale.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Ce service n'est globalement pas accessible aux personnes disposant d'un handicap (lourd). Il n'est pas non plus spécifiquement adapté aux enfants.

L'utilisation du service peut se faire via une application mobile, mais aussi par téléphone, et il existe des boutiques dans lesquelles l'utilisateur peut se rendre.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Le paiement se fait tous les mois par virement/domiciliation bancaire et peut s'arrêter à tout moment. Le cout est de 75 € par mois pour un vélo à assistance électrique et de 17 € pour un vélo classique.

Des vélos en complément du train mis à disposition au sein de quatre gares bruxelloises



Quelle desserte ?

Blue-Bike est un service de location courte durée de vélos lancé par la SNCB et FIETSenWERK. Elle est accessible à tous mais vise principalement les utilisateurs du train qui peuvent profiter de la mise à disposition d'un service de vélos partagés en vue de rejoindre sa destination finale et puis de revenir à la gare. Ce service est disponible 24h/24, 7j/7 aux gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord et Bruxelles-Luxembourg.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Ce service n'est globalement pas accessible aux personnes disposant d'un handicap (lourd). Il vise surtout les navetteurs et autres usagers du train et



n'est donc disponible qu'en un nombre limité de gares, bien que celles-ci constituent les principales gares du réseau bruxellois.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Le paiement s'effectue mensuellement par domiciliation ou virement bancaire. Le coût de l'enregistrement est de 12 €/an, et le coût d'utilisation de maximum 3,15 €/jour.

Un réseau cyclable en développement continu...une volonté de rendre la Région 100% cyclable

Le développement du réseau cyclable bruxellois est en constante évolution et faire de Bruxelles une région 100 % cyclable constitue l'un des objectifs principaux repris dans le nouveau Plan Régional de Mobilité qui stipule que le vélo constitue le levier principal pour une mobilité durable à Bruxelles.

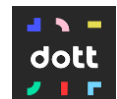


Depuis de nombreuses années, la Région développe ainsi son réseau d'itinéraires cyclables (ICR) qui se composent de 19 itinéraires (12 radiaux, 2 rocade, 4 itinéraires nommés en fonction des repères géographiques ou urbains) et dont l'objectif est de favoriser et faciliter les déplacements à vélo sur des moyennes et longues distances. En parallèle, elle crée son Réseau Express Régional en vue de faciliter les déplacements depuis et vers la Région (en connexion avec les réseaux développés sur les territoires voisins). A terme, ce réseau RER, qui en est encore au début de sa création, comptera 400 km d'itinéraires répartis sur 32 routes.

Outre via le développement d'itinéraires cyclables, la Région entend rendre celle-ci 100% accessible aux cyclistes, via la création de zones apaisées - dont les zones 30 qui sont déjà largement développées – ainsi que par réalisation d'aménagements cyclables le long des principales artères de circulation automobile. Pour bel exemple, la réalisation en cours sur la Petite Ceinture. La Région met en œuvre un large plan visant à transformer les abords de la Petite ceinture afin d'en faire un espace sécurisé avec des larges trottoirs et des pistes cyclables séparées.

Les engins de micromobilité

Une offre en trottinettes partagées qui couvre une bonne partie de la Région



Quelle desserte ?

Deux services de trottinettes sont, au moment de la rédaction du présent rapport, disponibles sur le territoire bruxellois : Dott, Bird et Lime. Ils couvrent une bonne partie de la Région, mais ne s'étendent globalement pas dans les zones périphériques et ont une couverture limitée dans la partie ouest de la Région. Ces deux services sont disponibles 24h/24, 7j/7.

Tout comme le vélo (comprendre ici les services de partage et de leasing), et en comparaison avec les services de transport public, ce mode de transport présente l'avantage d'être disponible à tout moment de la journée (et de la nuit), et aussi bien en semaine que le week-end. Il offre une grande liberté dans les déplacements, mais est davantage destiné à des déplacements de courte distance.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Ce type d'offre n'est pas accessible aux personnes disposant d'un handicap (lourd) et est généralement peu prisé par les personnes plus âgées (car nécessite une certaine agilité). Ces services ne sont pas non plus destinés à des enfants. Enfin, de par leur condition d'utilisation (utilisation via application mobile), l'accès de ces services peut être plus compliqué pour certaines personnes.



Quel coût et quel mode de paiement ?

Le paiement du service Lime ne peut se faire que via carte crédit. Son coût d'utilisation est de 0.25€/minute (+ 1€ pour déverrouiller).

Le paiement du service Dott peut aussi se faire par carte de débit (Bancontact) et son coût d'utilisation est de 0.19€/minute (+ 1€ pour déverrouiller).

Les transports publics

Une offre ferroviaire permettant de nombreuses connexions...avec des temps de parcours attractifs



La Région de Bruxelles-Capitale est desservie quotidiennement par des centaines de trains offrant de nombreuses possibilités de connexions entre les différentes haltes ferroviaires présentes sur le territoire. Pour rappel, la Région est desservie par 18 lignes IC et 12 lignes S. Si les premières ne desservent globalement que les principales gares (Bruxelles-Midi, Bruxelles-Centrale, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg), les lignes du réseau S assurent une desserte plus fine du territoire et au total les 34 points d'arrêts ferroviaires que comporte la Région – à des degrés divers toutefois. De nombreuses relations présentent des temps de parcours compétitifs aux autres modes de transport et notamment à la voiture. Il ne faut par exemple que 15 minutes pour rejoindre Jette depuis la gare du Luxembourg, Forest à Bruxelles-Nord, ou encore moins de 20 minutes pour connecter Bordet à Watermael Boitsfort.

La multiplicité des lignes desservant chacun des points d'arrêts du territoire assure une fréquence de passages qui est généralement de l'ordre du quart d'heure ou de la demi-heure de ces points d'arrêts (davantage pour les principaux arrêts desservis).

Pour rappel, la desserte des trains est essentiellement diurne, et ceux-ci ne circulent pas durant la nuit. L'amplitude horaire des trains S est en outre plus limitée que celle des trains IC qui circulent généralement jusqu'aux environs d'1h et démarrent vers 4h30. Certains trains S ne circulent par exemple pas au-delà de 20h. L'offre, que ce soient des trains IC ou S est aussi réduite le week-end.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Pour rappel, la SNCB a mis en place un service d'assistance pour les personnes à mobilité réduite qui ne seraient pas autonomes – compte tenu également de l'inaccessibilité de nombreux trains pour ces derniers qui ne leur permettent pas de l'être. Une réservation est nécessaire (3h à l'avance pour les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, et 24h pour les autres gares). Le jour du voyage, la personne doit se présenter au minimum 20 minutes avant le départ. Pour rappel également, un guide a été édité par la SNCB et s'adresse aux personnes à mobilité réduite qui ont des difficultés de compréhension et d'orientation (personnes avec handicap intellectuel, personnes avec autisme, etc.).

Quel coût et quel mode de paiement ?

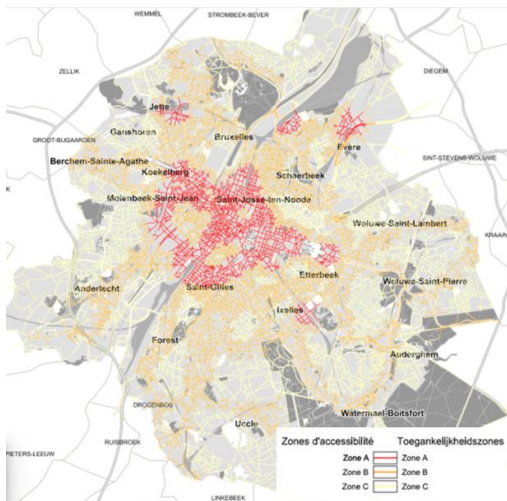
Via l'abonnement MTB, il est possible de profiter de l'ensemble du réseau ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale (en sus de l'offre STIB, De Lijn et TEC) pour un montant supplémentaire annuel de 84 €, soit de 7€/mois. Les jeunes (12-24 ans) disposent d'un tarif préférentiel et cela leur en coûtera un supplément annuel de 40€ sur leur abonnement STIB pour profiter pleinement de l'offre ferroviaire (et des réseaux De Lijn et TEC). Cependant cet abonnement a un coût unique et il n'existe pas de réductions pour les publics spécifiques, notamment pour les personnes de 65 ans et plus. Il existe différentes méthodes de paiement (en ligne ou via application, via un automate, au guichet). Tout moyen de paiement est possible.

Un réseau de transport public urbain largement développé...mais des zones mieux desservies que d'autres



Quelle desserte ?

La STIB est l'opérateur public de transports en communs de la région de Bruxelles-Capitale. Son réseau est constitué de 4 lignes de métro, 17 lignes de tram et 50 lignes de bus qui desservent l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale chaque jour de la semaine, 20h/24 (globalement de 4h30-5h à 1h). Le week-end un service de bus nocturnes circulent, il se compose de 11 lignes. Aucun tel service ne circule en revanche la semaine.



L'importance et la diversité du réseau permet de se déplacer facilement, en combinant différents moyens de transport. La couverture du réseau est relativement importante, puisque selon l'IBSA, en 2018, 95% des habitants de la région se trouvaient à proximité d'un arrêt de transport en commun (250m d'un arrêt de bus ou 400m d'un arrêt de tram ou 500m d'un arrêt de métro). Toutefois, si pratiquement l'ensemble de la population réside à proximité d'un arrêt de transport en commun, il apparaît que l'offre est assez inégale d'une zone à l'autre, celle-ci étant notamment nettement plus conséquente au cœur de la Région et globalement moins importante dans les zones plus périphériques.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

L'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite (PMR) est une des missions prioritaires pour Bruxelles-Mobilité, les stations de métro étant jugées prioritaires à cet égard. Actuellement, 53 des 69 stations de (pré-)métro sont actuellement adaptées pour la mobilité des PMR. Ces stations sont équipées de guidages et d'une signalétique adaptée pour aveugles ou malvoyants ainsi que d'ascenseurs et rampes. En outre, dans les stations de métro équipées d'ascenseurs, la STIB fournit une assistance gratuite aux personnes qui éprouvent des difficultés à franchir l'espace entre les quais des stations et les rames de métro. Cette assistance est gratuite et disponible entre 7h et 22h (sur réservation ou en actionnant une borne contact).

Les arrêts de surface sont également progressivement rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, de nombreux trams ainsi que tous les bus sont à planchers bas (et pour la grande majorité disposent d'un emplacement réservé au fauteuil roulant).

Si de nombreuses mesures ont été prises et sont projetés en vue de faciliter et de rendre accessible les transports publics aux personnes à mobilité réduite, il apparaît que cette accessibilité est donc partielle actuellement. A noter qu'un service de Taxibus est également proposé par la STIB (service de transport porte à porte destiné exclusivement aux personnes handicapées ; cf. ci-après).

Quel coût et quel mode de paiement ?

Les enfants de moins de 12 ans peuvent voyager gratuitement sur l'ensemble du réseau STIB. Les jeunes (12-24 ans) et les personnes plus âgées (65+) peuvent profiter de tarifs très préférentiels. L'abonnement annuel leur coûtera respectivement 50€ et 60 €. Il est de 499 € pour les 25-64 ans. Enfin, l'abonnement sera gratuit (65+) ou ne coûtera que 8,10 € (25-64 ans) pour les personnes ayant le statut BIM, soit



« bénéficiaire de l'intervention majorée », accordé à des personnes en difficultés et qui donne droit notamment à un remboursement plus important des soins de santé.

Il existe différentes méthodes de paiement (en ligne ou via application, points de vente). Tout moyen de paiement est possible.

Une offre en transport public quelque peu renforcée par les bus De Lijn et TEC



Pour rappel ce sont une soixantaine de bus De Lijn et une dizaine de bus du TEC qui desservent le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, une offre qui vient quelque peu renforcée l'offre de la STIB et de la SNCB en journée, et en particulier durant la semaine.

Outre via l'achat d'un ticket pour des déplacements ponctuels, il est également possible à tous de jouir de ces réseaux via l'abonnement MTB dont question ci-avant, et qui permet un accès à l'ensemble de l'offre en transport public présent sur le territoire bruxellois pour quelques dizaines d'euros supplémentaires annuellement.

Les services de voitures et scooters partagés, et le covoiturage

Les voitures partagées en station (Cambio)



Quelle desserte ?

Cambio est le premier opérateur de voitures partagées en station en Belgique. En Région de Bruxelles-Capitale, ce sont plus d'une centaine de stations qui y sont implantées avec une couverture spatiale étendue sur pratiquement l'ensemble des quartiers. Seuls quelques quartiers, principalement situés dans les zones périphériques, en sont dépourvues.

Les voitures sont disponibles 24/24, 7/7 et permettent tout type de déplacement, quelle que soit la durée et quelle que soit la distance. Il est même possible de les utiliser pour partir à l'étranger.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Les voitures peuvent théoriquement être utilisées par tous, cependant il n'existe pas de véhicule Cambio spécialement adapté pour les personnes handicapées (par exemple les personnes avec fauteuil). On note néanmoins le choix entre différentes catégories de voitures, de la citadine au monospace, qui permet de se déplacer en famille. L'utilisation des véhicules nécessite évidemment le permis de conduire. Enfin, de par leurs conditions d'utilisation, l'accès de ces services peut s'avérer être compliqué pour certaines personnes, même si le fonctionnement cherche à être facilité pour le plus grand nombre.

Quel cout et quel mode de paiement ?

Le dispositif Cambio fonctionne par abonnement. Il s'agit d'abord de payer une caution de 160 euros, ce à quoi s'ajoutent des frais d'inscription (35 euros). L'abonnement mensuel est à partir de 4euros/mois, et les couts d'utilisation à partir de 1,55/h et 0,23/km. Le choix de l'abonnement dépend du nombre de kilomètre moyen que l'on envisage réaliser. Ainsi l'abonnement Start correspond à des utilisateurs roulant en moyenne 50km par mois, l'abonnement Bonus s'adressent à des usagers réalisant entre 50 et 300km par mois. Pour plus de 300km par mois, il est plus avantageux d'opter pour l'abonnement Comfort. Les couts d'entretien et d'assurance sont compris dans le prix.

Le paiement se fait par virement/domiciliation bancaire.



Les voitures partagées en free floating (Poppy)

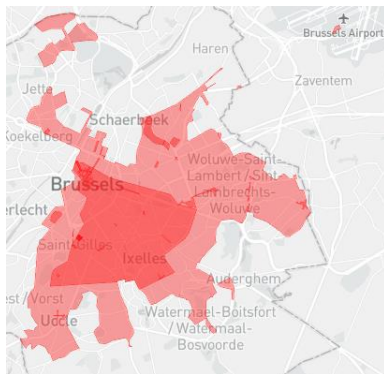
Quelle desserte ?



Poppy propose des véhicules partagés en free floating. Les voitures sont disponibles en rue, mais dans un périmètre restreint ne couvrant pas l'ensemble de la Région (ci-contre les zones dans lesquelles peuvent être empruntés et déposés les véhicules Poppy).

Elles sont disponibles 24/24, 7/7.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?



Les voitures peuvent théoriquement être utilisées par tous, cependant aucun véhicule spécialement adapté pour les personnes handicapées n'est proposé. De plus, les voitures de la flotte Poppy sont plutôt des citadines (Volkswagen Golf ou Audi A3). Enfin, de par leurs conditions d'utilisation (via application mobile) et de paiement (carte de crédit), l'accès de ces services peut être plus compliqué/impossible pour certaines personnes.

Quel cout et quel mode de paiement ?

Les véhicules Poppy fonctionnent en tarification à la minute, soit 0,33 €/min. Le paiement de ces services s'effectue par carte de crédit uniquement. L'entretien et l'assurance sont compris dans le prix.

Les voitures partagées entre particuliers (Getaround, Cozycar)

Quelle desserte ?



Il existe deux grands opérateurs d'autopartage entre particuliers à Bruxelles :

Getaround et Cozycar. Le premier est une entreprise leader dans le monde en matière d'autopartage entre particuliers, et le deuxième est une entreprise belge. Les deux services proposent des véhicules dans toute la Belgique, en fonction de l'offre disponible. Cozycar s'adresse plus à des communautés de voisins ou de proches, tandis que Getaround vise plus large. Ce dernier propose même une solution automatisée (Getaround connect) qui permet la location du véhicule sans contact nécessaire avec le propriétaire du véhicule. Dans ce cas de figure, les voitures sont en libre-service, et disponibles 24/24, à l'image du système Cambio par exemple.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Chacun peut réserver une voiture en fonction de ses besoins. Les voitures ne sont pas spécialement adaptées aux personnes handicapées. L'utilisation peut être facilitée par le contact entre le propriétaire du véhicule et la personne qui souhaite l'emprunter, mais le fonctionnement nécessite de savoir se rendre sur les sites internet pour pouvoir réserver un véhicule, ce qui peut s'avérer compliqué pour certaines personnes, notamment les personnes âgées.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Cozycar : il est nécessaire de payer des frais d'inscription s'élevant à 10 euros, puis le coût d'utilisation est compris entre 0,25 et 0,35 euros/km tout compris. Le paiement est possible par carte de débit ou de crédit.

Getaround : le coût varie en fonction du véhicule et de la durée d'utilisation. Le paiement est uniquement possible par carte de crédit.



Le covoiturage (Carpool, Blablacar)

Quelle desserte ?

Les solutions de covoiturage dont question précédemment sont également disponibles à Bruxelles (Carpool, Blablacar). Pour rappel, la desserte spatiale dépend de l'implication de la communauté. Le fonctionnement est simple : un conducteur peut proposer son trajet sur la plateforme, afin que d'autres personnes intéressées par le même trajet puissent en profiter. Cela permet ainsi au conducteur de rentabiliser son trajet, et au passager de trouver un trajet adapté à ses besoins.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Toute personne inscrite sur une plateforme de covoiturage peut proposer un trajet et/ou réserver une place pour un trajet. Cependant les conditions de déplacement ne seront pas forcément adaptées pour une personne en situation de handicap par exemple. Il s'agit de communiquer avec le conducteur afin de convenir d'un arrangement acceptable pour tous. Il est possible de réserver et/ou de proposer un trajet sur le site internet des plateformes ou sur les applications mobiles généralement disponibles. Ainsi, ce fonctionnement n'est pas forcément adapté pour les personnes non habituées aux nouvelles technologies telles que les personnes âgées par exemple.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Lorsque l'utilisateur recherche un trajet, le coût du trajet est indiqué, en fonction du véhicule du conducteur et du nombre de kilomètres à parcourir. Le conducteur dispose d'une faible marge pour fixer son prix, qui sont globalement contrôlés par l'opérateur. En moyenne, un trajet coûte 0,08 euros/km/personne pour un passager. Pour le conducteur, cela lui permet de rentabiliser son trajet en partageant les coûts. Selon les plateformes, le paiement est possible par carte de crédit ou Paypal.

Les services de transport à la demande

Taxis (Taxis Verts, Victor Cab, Collecto...)

Quelle desserte ?

Il existe plusieurs entreprises de taxis à Bruxelles. Ils sont disponibles 24/24 et 7/7 et couvrent toute la région de Bruxelles-Capitale.

A noter l'existence du service Collecto, proposé par un ensemble de taxis classiques. Il s'agit d'un service de taxi collectif, proposé 7/7j entre 23h et 6h du matin sur tout le territoire de la région. Les trajets sont à heure fixe (toutes les 30min) et se situent à des emplacements déterminés (arrêts de transport en commun), mais déposent à l'adresse demandée.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Les principaux opérateurs proposent la possibilité de réserver un véhicule adapté pour les personnes handicapées. Ainsi, on trouve à Bruxelles une centaine de taxis adaptés. Il existe différents moyens de réserver un taxi : via une centrale d'appel, une application mobile, mais aussi directement dans la rue.

A noter d'ores et déjà que dans son mémorandum sur les taxis PMR datant de novembre 2018, la section PMR de la Commission régionale de la mobilité mentionne que « un client à mobilité réduite ne reçoit pas le même niveau de service en termes de sécurité, disponibilité et confort ». En effet, il n'existe pas assez de taxis adaptés pour les PMR, ce qui rend l'attente anormalement longue pour les clients PMR.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Le prix est à la course, il dépend du nombre de kilomètres parcourus, du temps de trajet, mais aussi de l'heure à laquelle le trajet a été effectué. A Bruxelles, le coût de prise en charge est de 2,40€, et le forfait est de 1,80€/km dans les 19 communes de la région, et 2,70€/km en dehors de la région. Selon les cas,



le prix peut aussi varier en fonction du type de voiture. Le paiement est généralement possible par carte bancaire ou par espèces.

Jusqu'à fin 2019, il était également possible de payer grâce à des chèques taxis, qui étaient distribués par la Région, via les Communes participantes, à certaines personnes sous réserve de répondre aux critères d'attribution. La Région accordait aux Communes qui le souhaitaient des subsides, avec lesquelles elles pouvaient commander ces chèques. Les Communes pouvaient également commander des chèques sur fond propre. Les chèques taxis avaient une valeur faciale de 5 euros. Il existait des critères d'attribution définis par la Région, mais les Communes étaient libres d'ajouter d'autres critères. Ce service s'adressait aux personnes à mobilité réduite et aux personnes de plus de 75 ans à faibles revenus. A titre indicatif, en 2018, 38140 chèques ont été distribués, et un taux d'utilisation de plus de 80% a été constaté, preuve que cette initiative était utilisée. L'initiative n'a pas été reconduite en 2020, faute de prestataire pour la gestion de ces chèques.

Ces chèques subsidiés sont à différencier des chèques proposés par les sociétés de taxis, qui peuvent être achetés par tout un chacun et qui n'ont pas de critère d'accès spécifiques.

Le service Collecto, quant à lui, a un coût fixe de 5 euros.

VTC⁴ (Uber)

Quelle desserte ?

Uber est l'entreprise leader de VTC dans le monde. Les véhicules sont disponibles 24/24 et 7/7, dans l'ensemble de la région bruxelloise et vers l'aéroport.

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Il n'existe pas de service spécial pour les personnes handicapées.

De par leur condition d'utilisation (via application mobile), l'accès au service peut être plus compliqué pour certaines personnes.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Le prix est à la course, il dépend du nombre de kilomètres parcourus, du temps de trajet, mais aussi de l'heure à laquelle le trajet a été effectué. Le prix varie aussi en fonction du type de voiture.

Le paiement est possible par cash, carte et crédit ou paypal.

Le transport social

Définition

En Région de Bruxelles-Capitale, il existe une importante offre de transport à la demande spécifiquement destinée à des personnes à mobilité réduite (dans leur définition la plus large, c'est-à-dire incluant non seulement les personnes handicapées, mais aussi les personnes âgées, les personnes malades, les femmes enceintes, les personnes avec enfants...), autre que les taxis adaptés : le transport social.

La définition suivante en est faite dans une étude sur le transport social réalisée par le centre de documentation et de coordination (asbl) avec le soutien de la commission communautaire commune⁵ :

[Le transport social] sera défini comme le transport :

⁴ VTC = Véhicule de Tourisme avec Chauffeur

⁵ CDCS-CMDC (2012), *Le transport social en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles: Centre de Documentation et de Coordination Sociales asbl



- *Organisé par les opérateurs du secteur non marchand (ceci exclut les services de transport commerciaux tels que les taxis, les entreprises marchandes de titres-services, les services d'assurances privées...)*
- *En voiture, camionnette ou minibus, adaptés aux chaises roulantes ou non (ceci exclut entre autres les transports publics habituels – métro, bus, tram, train, ainsi que les ambulances et les véhicules sanitaires)*
- *Au bénéfice de personnes ne pouvant conduire leur propre véhicule ou utiliser les transports en commun. Il concerne donc des usagers variés : séniors, personnes handicapées, ou éprouvant des difficultés à marcher, à voir, personnes malades, souffrant de problèmes mentaux ou cognitifs... ceci de manière passagère ou chronique*
- *Porte à porte*
- *Pour raison sociale (tous les besoins de transport liés à la vie quotidienne, la vie professionnelle ou scolaire, les démarches sociales et administratives, la vie relationnelle, les loisirs...) ou médicale non urgente (exclut le transport en ambulance ou en véhicule sanitaire)*

Les opérateurs de ce genre de service sont de différents types : il peut s'agir de services associatifs, d'un opérateur du service public ou liés à celui-ci, ou encore d'opérateurs liés aux mutualités :

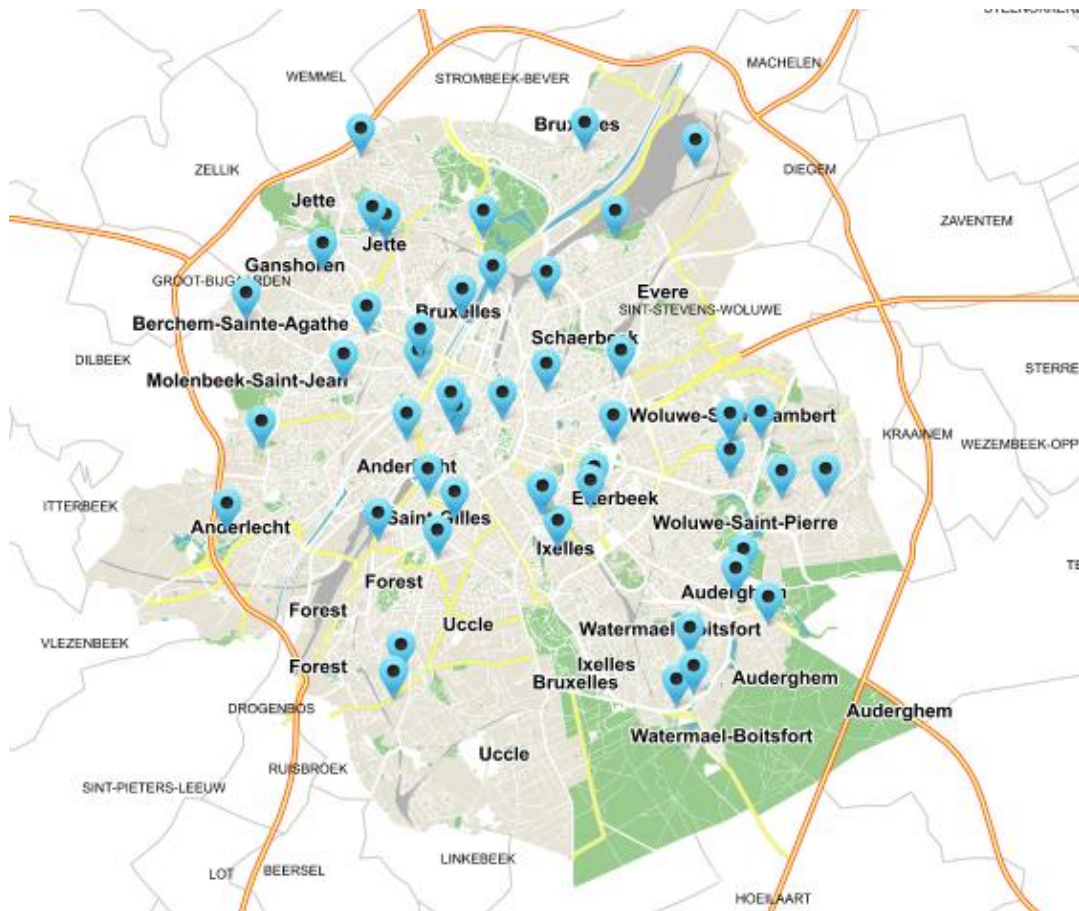
- Services associatifs : du secteur de l'économie sociale, du maintien au domicile, ou des bénévoles d'aide aux malades
- Opérateurs du service public ou liés à celui-ci : cette catégorie recouvre le service Taxibus proposé par la STIB, les services communaux, les asbl liées à une commune, les services proposés par ou au sein des CPAS, y compris les dispositifs Mobitwin gérés par des CPAS
 - Taxibus : service de transport porte à porte géré par la STIB, à la demande, et collectif, ce qui signifie que plusieurs demandes de transport peuvent être combinées ; s'adresse aux personnes handicapées appartenant à des catégories prédéfinies ;
 - Mobitwin : service destiné à toute personne qui rencontre des difficultés pour se déplacer (revenu ne doit dépasser deux fois le revenu d'intégration social), peu importe la raison ; les chauffeurs sont bénévoles ;
- Opérateurs liés aux mutualités

Quelle desserte ?

La plupart des services opèrent à des horaires de bureau, c'est-à-dire principalement en semaine, entre 8h et 17h. Certains services proposent des déplacements en matinée et en soirée, mais aussi le week-end.

Pour ce qui est du champ d'action territorial, la grande majorité des opérateurs ne proposent leurs services que dans la région bruxelloise. De plus, de nombreux services restreignent leur offre à la commune à laquelle ils sont attachés.

Il existe aujourd'hui une cinquantaine de services, répartis sur toute la région bruxelloise, comme on peut le voir sur la carte ci-dessous.



Les services de transport social dans la RBC (Source : Bruxelles Social – consulté le 17/06/2020)

Quelle accessibilité (pour les PMR) ?

Les services présentés ci-avant sont spécifiquement destinés aux personnes à mobilité réduite, et/ou aux personnes présentant des difficultés à se déplacer. Les moyens de réservation sont très diversifiés, ce qui permet à chacun de trouver la solution la plus adaptée à sa situation. De plus, certains services sont proposés et/ou gérés par des administrations publiques (par exemple CPAS) ce qui permet aux personnes qui le souhaitent d'avoir un contact direct pour se renseigner ou réserver un moyen de transport.

Quel coût et quel mode de paiement ?

Les opérateurs ont des modes de fonctionnement différents et le coût est variable. Il peut s'agir d'un coût kilométrique, qui peut aller de 0,30€/km à 1€/km ou d'un forfait de base (généralement entre 4 et 20€). Il est généralement possible de payer par espèces, virement, ou même en titre-service.

Plus spécifiquement :

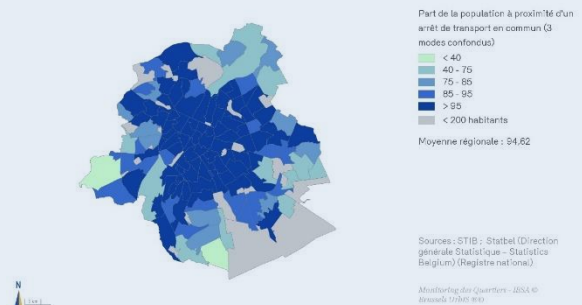
- Taxibus : le prix d'un voyage est de 1,70 euros et le paiement des voyages se fait à l'avance par virement bancaire
- Mobitwin : il faut souscrire à un abonnement annuel de 10 euros lors de l'inscription, puis verser une indemnité kilométrique pour chaque trajet ; le paiement se fait en espèces

Une offre de transport conséquente à Bruxelles...mais pas équivalente d'une zone à l'autre

Si la Région de Bruxelles-Capitale dispose globalement d'une offre de transport conséquente, il apparaît à l'analyse des éléments repris ci-avant que des disparités existent. Bien que les transports publics disposent d'une large couverture spatiale, les zones les plus périphériques sont dans l'ensemble moins bien desservies. D'une part, la couverture spatiale y est moindre – ce que reflète également la carte ci-contre illustrant le pourcentage de la population, par quartier, se trouvant à proximité d'un arrêt de transport en commun (250m d'un arrêt de bus ou 400m d'un arrêt de tram ou 500m d'un arrêt de métro). D'autre part, le nombre et la fréquence des lignes de TC y est également moindre.

Globalement, les zones périphériques, et en particulier l'ouest de la Région, sont également moins bien desservies (voire pas) par les services de véhicules et engins de micromobilité partagés (trottinettes, vélos, scooters, voitures) et en particulier par les services en libre-service.

Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus) 2018 (%)



Une offre en transport public (pratiquement) inexistante en période nocturne...les autres services globalement disponibles 24h/24, 7j/7

L'offre en transports publics est la plus importante en journée, davantage encore en semaine que le week-end, et davantage durant les heures de pointe que durant les heures creuses. Les différents réseaux de transports publics sont également en service en soirée, parfois jusqu'aux premières heures de la nuit. Hormis les vendredis et samedis (Noctis), aucun transport public ne circule globalement entre 1h et 4h30.

En revanche, dans l'ensemble les autres services sont disponibles 24h/24, 7j/7, et notamment les services de véhicules et engins de micromobilité partagés, même si pour ces derniers les conditions de circulation en période nocturne ne sont pas des plus optimales.

Certains services de transport à la demande peuvent également être limités à certaines périodes. Pour rappel, un service de taxi nocturne (Collecto) est mis à disposition de l'ensemble de la population bruxelloise.

Un accès à l'offre de transport variable en fonction du profil des personnes...des solutions spécifiquement destinées à certaines catégories de personnes...des tarifs souvent réduits pour les jeunes, les personnes âgées, et les familles nombreuses

L'offre disponible en Région de Bruxelles-Capitale n'est pas non plus accessible de manière équivalente aux personnes. Certains services, et en particulier les services de véhicules partagés, sont peu, voire pas accessibles aux personnes handicapées – ceux-ci disposent à l'inverse de services de transport à la demande qui leur sont spécifiquement destinés (il en est de même pour les personnes âgées et plus globalement les personnes présentant des difficultés pour se déplacer). Les nouvelles offres de mobilité nécessitent la maîtrise des nouvelles technologies, qui peuvent constituer un frein à leur accès pour les personnes en fracture numérique, dont une partie des personnes âgées – qui par ailleurs ne sont généralement pas attirées par celles-ci. Ces nouveaux services ne sont pas non plus destinés/accessibles aux plus jeunes, et le fait que la majorité d'entre eux nécessitent une carte de crédit éliminent également l'accès à une autre partie de la population.

A noter encore que des tarifs réduits sont généralement proposés par les sociétés de transports publics pour certaines catégories de personnes leur facilitant dès lors l'accès.



2.1.2.4 Services et mesures d'accompagnement mis sur pied dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions

A/ Préambule

Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale, qui pour rappel est effective depuis le 1^{er} janvier 2018, divers services et mesures d'accompagnement ont été mis sur pied et sont présentés ci-après.

Bien qu'existant préalablement à la mise en place de la zone de basses émissions, la Prime Bruxell'Air est également reprise dans la présente section car elle constitue également une mesure d'accompagnement pour les ménages bruxellois qui sont directement concernés par l'interdiction de circulation de leur véhicule.

B/ Dérogations

Des dérogations octroyées pour toute une série de véhicules

Comme vu à la section 1.4.2.2 (p. 10), il existe un certain nombre de véhicules pour lesquels une dérogation aux règles de la LEZ est possible. La dérogation peut être automatique (véhicules oldtimers non-commercial et autocaravanes belges, véhicules électriques, etc.) ou sur demande (véhicules de personnes spécialement adaptés pour les personnes handicapées, etc.).

Au 31 décembre 2019, soit à l'issue de la deuxième année de mise en œuvre de la LEZ, ce sont 2.201 dérogations qui ont été octroyées⁶. En ce qui concerne les particuliers, celles-ci l'ont été pour les catégories de véhicules suivants : autocaravanes (395), oldtimers non commercial (166), et véhicules de personnes handicapées (52⁷). A noter que pour ces derniers, le taux de refus de dérogation a été particulièrement important et a concerné plus de 2/3 des demandes. Pour rappel, pour ces derniers, les conditions permettant l'octroi d'une dérogation sont les suivantes : « Véhicules de personnes handicapées, c'est-à-dire des véhicules spécialement adaptés, et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse que ce dernier, est titulaire de la carte de parking spéciale pour personne handicapée ». Peuvent également bénéficier d'une dérogation « les véhicules adaptés aux fauteuils roulants, c'est-à-dire équipés d'un système d'embarquement (élévateur, rampe...) ». L'ensemble des personnes présentant un handicap n'a donc pas la possibilité de disposer d'une dérogation, notamment si le véhicule utilisé pour les déplacer n'a pas été spécifiquement adapté. La part des demandes refusées est donc importante, ce qui explique pourquoi les personnes en situation de handicap se sentent particulièrement impactées par la zone de basses émissions.

Le graphique suivant illustre le nombre de voitures (M1) de personnes privées immatriculées en Belgique disposant d'une dérogation ayant circulés au sein de la LEZ depuis janvier 2019. Celui-ci illustre à la fois le faible nombre de véhicules en circulation (et donc le fait que les dérogations octroyées n'entraînent pas une circulation importante ni démesurée de véhicules initialement visés par la LEZ puisque les pics journaliers se situent aux alentours de 100-150 véhicules), et que dans la majorité des cas, ce sont des véhicules « oldtimers » qui sont en circulation. Leur nombre, non insignifiant et relativement constant, laisse à supposer qu'une (majeure) partie de ces véhicules oldtimers sont utilisés de manière plus ou moins régulière.

⁶ Il s'agit ici des dérogations « sur demande » qui ont été acceptées par Bruxelles Fiscalité. Ces chiffres incluent donc certains véhicules qui ont demandé une dérogation mais qui ne circuleront peu voire pas (par exemple la police fédérale enregistre toute sa flotte). De plus, ces chiffres n'incluent pas les véhicules qui circulent avec une dérogation automatique.

⁷ Il s'agit de véhicules adaptés au transport de personnes handicapées avec preuve de carte de parking spéciale, ne comprenant donc pas les véhicules avec lift pour fauteuil roulant.

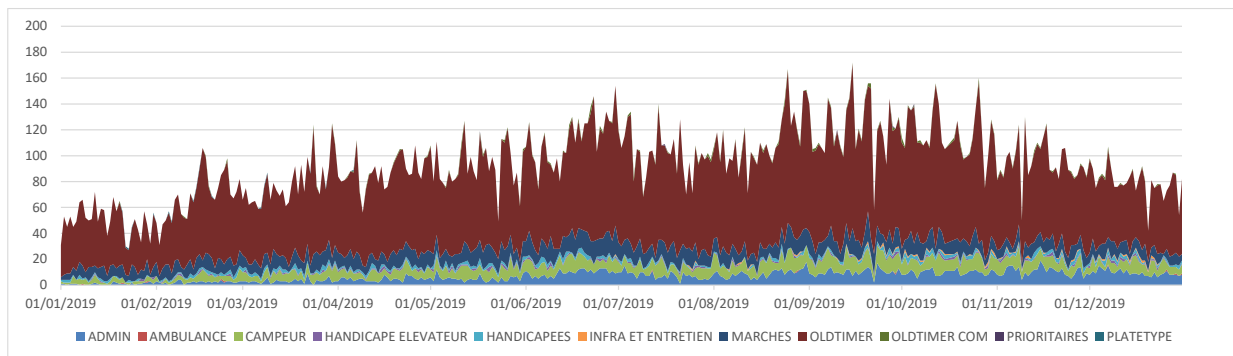


Figure 2 : Evolution et répartition des voitures (M1) de personnes privées immatriculées en Belgique disposant d'une dérogation LEZ et en circulation (01/2019-12/2019) – Source : Bruxelles-Environnement

C/ Pass d'une journée

Un pass journalier permettant un accès ponctuel à la LEZ

Le pass d'une journée permet la circulation des véhicules interdits, et ce à raison de maximum 8 jours/an. Son cout est de 35 €/jour. Il peut être acheté préalablement à l'entrée dans la LEZ, ou le lendemain du passage. L'achat d'un pass se fait uniquement via le formulaire en ligne disponible sur le site internet de la zone de basses émissions. Il est avant tout destiné à personnes se rendant/circulant à Bruxelles de manière ponctuelle, tels que des touristes par exemple.

Entre le 25 septembre 2018 (soit quelques mois après la mise en œuvre de la LEZ) et le 31 décembre 2019, ce sont 2.053 véhicules qui ont bénéficié d'un pass pour un total de 3.169 jours. La grande majorité des véhicules ont sollicité un pass pour 1, voire 2 jours. En moyenne, ce sont donc 7 véhicules disposant d'un pass qui circulent au sein de la LEZ quotidiennement, soit un nombre relativement insignifiant. Le graphique ci-après apprend que près de 90 % des demandes concernent des véhicules belges. Viennent ensuite les véhicules français (6%), les véhicules hollandais (3%) et les véhicules allemands (2%). Les véhicules immatriculés dans d'autres pays représentent moins de 2% des demandes. En ce qui concerne les véhicules belges, environ 1/3 des demandes concernent des véhicules immatriculés à Bruxelles, et les 2/3 restant de véhicules immatriculés dans le reste du pays. Par ailleurs, la majorité de ces pass concernent des véhicules appartenant à des particuliers. Sur base des véhicules « flashés » en janvier 2020, ce sont plus de 80% des véhicules circulant avec un pass qui appartiennent à des particuliers.

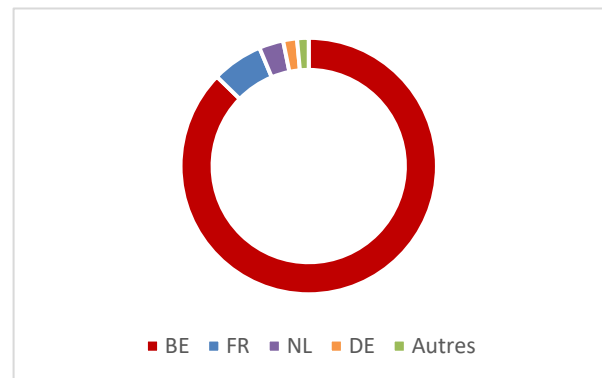


Figure 2 : Répartition des demandes de pass-journalier selon les pays – Source : Bruxelles-Environnement

Remarques : Selon les informations transmises par les standardistes du call-center de Bruxelles-Environnement, il apparait que quelques personnes les ayant contactées jugent insuffisant le nombre de jours maximum (8/an) durant lequel il est possible de circuler avec un pass dans la LEZ, sans préciser toutefois à combien ce nombre devrait s'élever. A noter que cette mesure est en accord avec celle mise sur pied à Anvers, dont le pass journalier (35€/j) permet une circulation dans la Zone de Basses Émissions à raison de maximum 8 jours/an.

Certaines de ces personnes ont par ailleurs mentionné que de ce fait elles circulent/circuleraient avec leurs véhicules interdits dans la LEZ, et payent/payeraient les cas échéant les amendes qui, pour information, s'élève à 350 € - amende qui ne peut être envoyée qu'à raison de 4 fois par an (représentant dès lors un budget de 1.400€ annuellement).

A ce propos, les statistiques relatives aux amendes informent que sur les deux premières années de fonctionnement de la LEZ, ce sont près de 10.500 amendes qui ont été envoyées (dont 563 en 2018 et 9.936 en 2019). Moins d'un quart d'entre eux concernent les véhicules bruxellois. En revanche le nombre de véhicules immatriculés hors de la région, c'est-à-dire en Région flamande et wallonne est assez conséquent, et peut traduire une méconnaissance de l'existence de la LEZ.

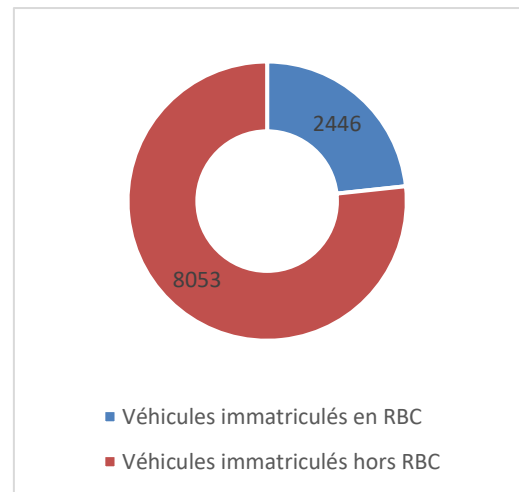


Figure 3 : Répartition des amendes envoyées (2018, 2019) selon l'origine des véhicules – Source : Bruxelles-Environnement

D/ Site internet (et campagnes de communication)

Un site internet apportant de nombreuses informations

Un site internet a été spécifiquement mis en place et apporte toute une série d'informations et réponses que tout un chacun pourrait se poser vis-à-vis de la Zone de Basses Emissions implantée à Bruxelles :

- « En Pratique » : le premier onglet informe sur les impacts positifs attendus de la LEZ, sur le territoire et les véhicules concernés, et les moyens de contrôle et amendes qui sont d'application ;
- « Alternatives » : cette section informe sur les différentes possibilités de déplacements qui existent en vue de se déplacer ; sur les véhicules qui sont autorisés à circuler dans la LEZ ; de la possibilité de se faire accompagner en vue de découvrir l'offre de mobilité existante sur le territoire bruxellois ;
- « Enregistrement » : cette section informe sur les véhicules qui doivent au préalable s'enregistrer en vue de pouvoir circuler dans la LEZ, ainsi que sur la procédure à suivre le cas échéant ;
- « Pass d'une journée » : cet onglet présente les éléments à savoir sur le pass d'une journée (cf. ci-avant) et la procédure à suivre en vue de se procurer un pass ;
- « Dérogations » : ce dernier onglet décrit les différents types de dérogation existants et les démarches à suivre en vue d'obtenir la dérogation.



Une foire aux questions est également disponible sur le site, de même qu'un assistant virtuel en charge de guider les personnes pour trouver rapidement une réponse à leurs questions. Le site est disponible en 4 langues (FR/NL/ALL/ANG).

Je suis là si vous avez besoin d'aide !

Plus largement, Bruxelles-Environnement réalise des campagnes de communication grand public en vue d'informer la population sur les restrictions de circulation en vigueur et à venir – en particulier à l'approche d'une nouvelle mesure de restriction. Ces campagnes se font par le biais de plusieurs réseaux de communication (médias, radios, réseaux sociaux, etc.).



E/ Guichet « LEZ »

Un guichet destiné à accompagner les citoyens

En vue d'aider les citoyens – impactés ou non par la zone de basses émissions, bruxellois ou non bruxellois – un guichet spécifique a été mis sur pied afin de les accompagner et répondre à leurs questions, qu'elles se rapportent au fonctionnement de la zone de basses émissions, au fait de savoir si leur véhicule est concerné, ou en vue de connaître les alternatives existantes.

Une adresse mail spécifique a ainsi été créée et une réponse est formulée dans un délai de 3 jours en moyenne. Depuis la mise en place de la zone de basses émissions des milliers de mails ont déjà été envoyés et traités. Si la majorité des mails concernent des questions d'enregistrement/dérogations/pass journalier, quelques-uns les amendes, d'autres ont trait aux différentes alternatives existantes (et/ou à la difficulté que peuvent éprouver certains ménages et entreprises ; cf. par ailleurs).

Par ailleurs, le call center de Bruxelles-Environnement entend également les remarques et répond aux questions ayant trait à la zone de Basses-Emissions. Pour rappel, trois des personnes travaillant au call center ont été contactées dans le cadre de la présente étude en vue de pouvoir affiner le profil et les besoins des ménages se disant impactés par la mise en place de la LEZ.

En complément, le guichet de Bruxelles Fiscalité est ouvert tous les matins en semaine. C'est un lieu d'information pour tout ce qui concerne les amendes mais aussi les demandes de dérogation. Cependant, il n'est pas possible d'y acheter un pass journalier, qui n'est disponible que via un formulaire en ligne.

F/ Mobility Visits

Faire découvrir l'offre de mobilité sur le terrain

Dans le cadre de la présente mission, des parcours découverte autour de la mobilité sont organisés, avec pour objectif de faire connaître l'offre de transport et tester de manière pratique les nouveaux services locaux de mobilité à Bruxelles.



Les Mobility Visits sont une expérience multimodale durant laquelle les participants, accompagnés d'un spécialiste de la mobilité, ont l'opportunité de découvrir et de tester diverses solutions de mobilité. Pendant 2h30 et en petit groupe d'une quinzaine de personnes, les participants peuvent découvrir les trottinettes électriques, les vélos partagés, les transports publics, le train, les voitures partagées, les scooters partagés, les applications de navigation et les services de VTC et taxis. Un focus est également proposé sur la complémentarité entre les différentes solutions. Ces visites sont entièrement gratuites et disponibles sur inscription. Elles sont proposées en français ou en néerlandais, au départ de plusieurs points stratégiques de la région. Elles sont spécifiquement destinées aux personnes impactées par la Zone de Basses Emissions (mais sont ouvertes à tous).

Coach Mobilité

Au moment de la rédaction du présent rapport, 6 visites ont déjà été organisées, à destination de publics spécifiques (seniors, familles, personnes en précarité d'emploi...). L'organisation et la mise en place des visites a été particulièrement impactée par la crise sanitaire. De plus, la communication vers le public LEZ en particulier s'avère difficile. Ces deux facteurs font que les effectifs des groupes étaient plutôt réduits, et que peu de participants se sont avérés directement touchés par les mesures de la LEZ. Cependant, les retours de ces visites sont particulièrement positifs, puisqu'elles enregistrent un taux de satisfaction de 80%, et qu'elles semblent avoir un impact intéressant sur les pratiques de mobilité. A titre d'exemple, 60% des personnes ayant participé à une visite et ayant répondu au questionnaire de satisfaction déclarent envisager s'inscrire à un service de vélos partagés. Il apparaît ainsi que les visites permettent réellement de faire découvrir des nouvelles solutions de mobilité, et ainsi elles apparaissent comme adaptées pour les publics impactés, d'autant plus qu'elles peuvent être modulées en fonction des publics. En vue de convier davantage les publics directement concernés par la LEZ, il est toutefois nécessaire de développer une approche spécifique et ciblée en matière de communication. Il s'agira



également de continuer à mettre à jour la liste des offres alternatives de transport afin que chaque participant, quel que soit son profil, puisse trouver des solutions concrètes et qui répondent à ses besoins.

G/ Prime Bruxelles-Air

Une prime accessible à tous les bruxellois qui renoncent à leur voiture

Depuis septembre 2006, soit avant la mise en place de la zone de Basses Emissions, la Région de Bruxelles-Capitale octroie une prime d'une valeur actuelle d'environ 700€ aux citoyens bruxellois qui renoncent à leur voiture, radient leur plaque d'immatriculation et n'achètent pas d'autre véhicule pour une durée d'au minimum 1 an. Les citoyens se voient offrir, pour une durée d'un an un abonnement 'Cambio Start' et :

- Soit un abonnement MTB d'un an valable sur le réseau de la STIB et sur le réseau urbain bruxellois de De Lijn, du TEC et de la SNCB ;
- Soit une prime vélo, comportant une formation à la conduite à vélo en ville et un montant maximum de 505 € octroyé pour un ou plusieurs achats de vélos, accessoires vélos ou services auprès de fournisseurs implantés en Région de Bruxelles-Capitale.

Si en plus de la radiation de la plaque d'immatriculation, il y a destruction du véhicule, le bénéficiaire bénéficie d'une prime doublée d'une valeur actuelle d'environ 1400€. A noter que ce doublement de la prime ne s'applique qu'aux véhicules détruits immatriculés avant le 1er janvier 2000.

L'objectif initial de cette prime est double : inciter les bruxellois à ne plus posséder de véhicules automobiles et leur faire découvrir des solutions alternatives de déplacement. Il s'agit aussi, via le doublement de la prime, à les encourager à faire détruire leur véhicule.

Une prime qui retrouve une seconde jeunesse suite à la mise en place de la LEZ...pas uniquement sollicité par des ménages impactés par la Zones de Basses Emissions

Le graphique ci-après illustre l'évolution du nombre de primes octroyées depuis son existence. Après une demande qui a rapidement atteint son pic les premières années (plus de 2000 en 2008), l'attrait de la prime a continuellement diminué jusqu'à la veille de la mise en place de la LEZ (580 primes en 2016). Depuis 2017, le nombre de primes octroyées repart à la hausse pour repasser au-dessus de la barre des 1.000 primes en 2019. Une hausse qui peut s'expliquer à la fois par le fait que celle-ci a été revalorisée par les autorités bruxelloises, mais aussi par les effets de la mise en place de la LEZ invitant et/ou obligeant certains ménages à se séparer de leur véhicule.

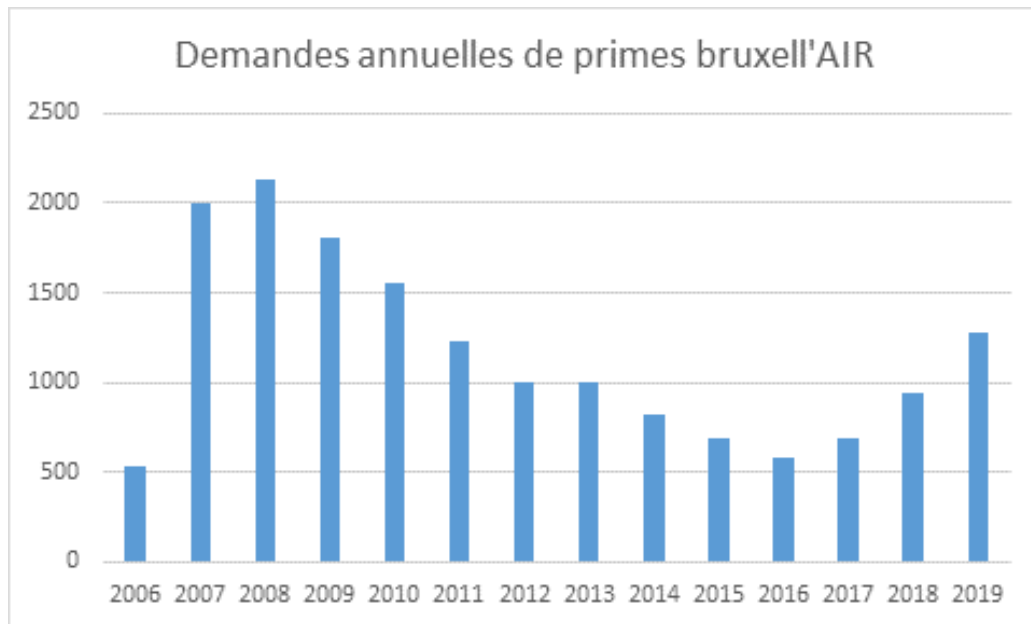


Figure 4 : Evolution du nombre de primes Bruxell’Air octroyées – Source : Bruxelles-Environnement

Une analyse de l’origine des demandes montre que durant ces derniers mois, la prime n’est pas uniquement sollicitée par des ménages dont les véhicules sont concernés par la LEZ. Ainsi, en septembre 2019, plus de 40 % des primes ont été demandées par des ménages dont le véhicule est autorisé à circuler dans la LEZ. Et plus de 10% par des ménages dont le véhicule est impacté à plus long terme (restriction 2025).

Selon de premières estimations, il apparaît également qu’une prime est sollicitée pour environ 10 % des véhicules qui sont impactés par la Zone de Basses Emissions, ce qui laisse à penser que les demandes vont fortement s’accroître dans les années à venir. En 2022 et 2025, ce sont à chaque fois de l’ordre de 60.000 véhicules supplémentaires (appartenant à des ménages bruxellois) qui seront interdits de circuler dans la LEZ.

A noter qu’en parallèle de la présente étude, une réforme de la prime Bruxell’Air est à l’étude, en vue notamment de pouvoir intégrer à celle-ci davantage de solutions de mobilité.

2.1.2.5 Autres mesures/incitants développés par différents acteurs

Diverses mesures développées par ailleurs constituant également une forme d'accompagnement pour les ménages impactés par la Zone de Basses Émissions

D'autres mesures ont été prises par différents organismes qui peuvent constituer une formule d'accompagnement pour les ménages qui sont impactés par la Zone de Basses Emissions. Ceux-ci peuvent être regroupés en trois types :

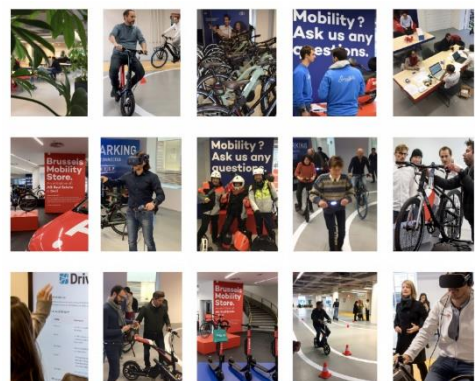
- Evènements visant à faire découvrir et former les personnes à de nouvelles formes de mobilité ;
- Informations sur l'offre de mobilité existante ;
- Incitants financiers aidant les citoyens à l'utilisation ou l'acquisition d'autres modes de transport que la voiture (individuelle)

Ces différentes mesures ne sont dans certains cas qu'accessibles à une partie de la population.

Impulser le changement de pratiques par l'expérimentation et la formation (et l'information)

Des évènements ouverts à tous...tels que le Mobility Store et la Bike Experience

Sous l'impulsion de BECI, et avec le soutien et la collaboration de nombreux partenaires, un *Mobility Store* a été établi dans l'objectif d'accompagner les citoyens (et entreprises) en vue de leur faire découvrir et élargir leur champs de connaissance en matière de mobilité et d'offre de transport. Il s'agissait d'apporter des réponses et des conseils personnalisés, et de permettre à tout un chacun de tester les nouvelles formes de mobilité (trottinettes, vélos à assistance électrique, etc.).



Durant ses quelques mois d'ouverture, entre novembre 2019 et janvier 2020, le Mobility Store a accueilli 3750 visiteurs, avec une moyenne de 100 visiteurs par jour. Le succès de cette opération témoigne d'une importante demande de la population de disposer d'un accompagnement et de s'ouvrir et de tester de nouvelles formes de mobilité. Il s'agit donc de mesures pertinentes dans le cadre de la LEZ, par ailleurs confirmées par les différentes organismes consultés dans le cadre de la présente mission (cf. ci-après).

Une initiative qui s'inscrit par ailleurs en droite ligne avec ce qu'ambitionne de développer le Plan Régional de Mobilité Good Move. Ce dernier vise la mise en place de boutiques de mobilité – c'est-à-dire des points de contact pour l'utilisateur, lui permettant d'accéder à de l'information et du conseil sur l'ensemble des services liés à la mobilité, et d'avoir la possibilité d'acheter ou de s'abonner à ces services.



Le vélo constitue un mode de déplacement particulièrement efficace et compétitif pour les courtes, voire également moyennes, distances. Nombre de personnes sont toutefois souvent peu enclines à enfourcher un vélo en raison de la peur et/ou difficulté qu'elles éprouvent à circuler dans le trafic. La Bike Expérience, ouverte à tous, consiste à former les personnes à rouler à vélo dans la circulation, à la fois

de manière théorique mais aussi pratique. Des formations spécifiques sont dispensées pour les personnes se déplaçant/souhaitant se déplacer à vélo à assistance électrique ou à l'aide d'un vélo cargo. Cette formation est dispensée sous l'impulsion de Bruxelles Mobilité en collaboration avec différents partenaires.





Par ailleurs, des associations cyclistes, tels que Provélo et le Gracq (partenaires de la Bike Expérience) dispensent également toute une série de formation en vue d'apprendre à circuler à vélo dans le trafic. Certaines de ces formations sont ouvertes à tous, d'autres s'adressent à des publics spécifiques (femmes, enfants, adolescents, etc.). A noter que Provélo propose des formations à destination des associations bruxelloises dont les membres souhaitent apprendre à rouler et à se déplacer à vélo en ville en toute sécurité – ce qui pourrait s'avérer être particulièrement intéressant dans le cas présent. De fait, comme cela sera mis en évidence par la suite, il existe une demande forte de la part des publics cibles identifiés pour des formations vélo.

De plus, Provélo propose également un service de location. Il est ainsi possible de louer un vélo classique, mais aussi des vélos électriques, des vélos-cargo, des équipements pour transporter des enfants, mais aussi d'autres accessoires. La location des vélos est possible pour quelques heures, un ou plusieurs jours et même pour un mois.

Un projet pour développer l'utilisation du vélo-cargo

La Région de Bruxelles-Capitale a été sélectionnée par la Commission européenne pour bénéficier de financements FEDER dans le cadre du programme Actions Innovatrices Urbaines. Un budget total de 5,8 millions d'euros a été attribué au projet « Cairgo Bike » dans le but d'améliorer la qualité de l'air en développant le vélo-cargo pour le transport de marchandises et de personnes, pour un usage professionnel ou particulier. Le projet est le résultat d'une collaboration entre divers acteurs :

- Bruxelles Mobilité coordonne le projet avec le soutien de Bruxelles Environnement et le groupe de recherche MOBI de la VUB, qui aura notamment la charge d'évaluer les résultats ;
- Provélo et Urbike prêteront des vélos-cargos, organiseront des achats groupés, de la promotion et des formations aux utilisateurs potentiels ;
- Cambio mettra en service des vélos-cargos partagés en complément de sa flotte ;
- L'ASBL Remorquable fournira un service de prêt et de remorques pour vélos ;
- BePark et Parking.brussels aménageront tous deux des places de stationnement pour les vélos-cargos en et hors voirie ;
- Bruxelles Economie et Emploi envisage également de développer un système de primes pour promouvoir l'utilisation du vélo-cargo auprès des professionnels.

Et des évènements limités à certaines catégories de population

Certains évènements visant à accompagner les personnes à découvrir et tester de nouvelles formes de mobilité ne s'adressent en revanche qu'à certaines catégories de la population, spécifiquement au personnel travaillant au sein des entreprises bruxelloises.

Parmi ceux-ci, le Mobility Passeport (avec le soutien entre autres de **MOBILITY PASSPORT** Bruxelles-Mobilité et de nombreux opérateurs de transport) est un challenge ludique conçu pour les entreprises qui cherchent des solutions innovantes afin d'accompagner leurs équipes dans leur changement de comportement en matière de mobilité. Via une application, les participants ont accès à un grand nombre de modules d'information, tutoriels, quizz, missions spécifiques pour qu'ils puissent découvrir puis tester de manière pratique toutes les solutions de mobilité.

Le challenge s'étend sur une durée de trois semaines. Il est ressorti des différentes éditions que les participants ont testé de nombreuses solutions de mobilité différentes, et beaucoup d'entre eux sont désormais prêts à modifier leurs habitudes de mobilité, en utilisant moins leur voiture et davantage les transports publics, la micromobilité et les modes actifs.

Autre évènement, le City Game de Maestromobile, qui est un serious game dans le domaine de la mobilité visant également au changement de comportements par l'expérimentation. Celui-ci se déroule sur une demi-journée et se présente



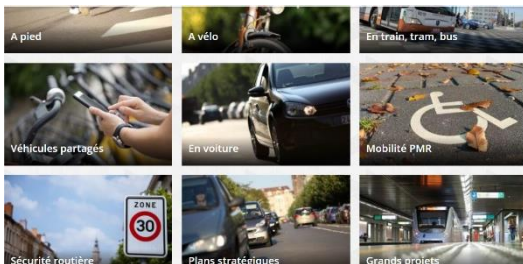
davantage comme un team building entre collègues. A la suite des 5 premières éditions (650 participants), 21 % des participants ont changé de mobilité suite à leur participation.

L'existence et le succès de ce genre d'évènements montrent qu'il existe une demande pour de tels services. Il s'agit donc de dispositifs à multiplier, car ils sont pertinents dans l'accompagnement des citoyens.

Informar les citoyens sur l'offre de mobilité existante

Des informations reprises sur le site internet des Communes

Les Communes bruxelloises informent leur population sur l'offre de mobilité existante sur leur territoire respectif, certaines de façon plus détaillée que d'autres.



Parmi les bons exemples citons la Commune de Schaerbeek qui apporte une information relativement complète et bien structurée.

Extrait du site internet de la Commune de Schaerbeek

Des applications pour guider les usagers et les aider à choisir le(s) meilleur(s) mode(s) de déplacement



Diverses applications sont actuellement disponibles à Bruxelles et permettent aux usagers de s'informer et de trouver de l'aide pour choisir le ou les mode(s) de déplacement les plus adéquats pour un trajet donné.



Ces applications ne sont toutefois pas toujours complètes et ne reprennent pas l'ensemble des services offerts sur la Région de Bruxelles-Capitale. Elles s'adressent par ailleurs à un public familier avec les nouvelles technologies et ne sont donc pas accessibles à tous.

Des incitants financiers pour favoriser et faciliter l'utilisation et l'acquisition d'autres modes de transport que la voiture

Des frais de déplacements domicile-travail pris (en partie) en charge par des tiers

A défaut de dispositions sectorielles ou d'entreprise, l'intervention de l'employeur dans les frais de déplacements domicile-travail est, en moyenne, de 75% pour l'abonnement de train.

Le système de tiers-payant, est une convention signée entre l'employeur et la SNCB qui permet à l'employeur de payer directement à la SNCB son intervention dans les frais de transport domicile-lieu de travail, qu'il doit normalement payer à ses travailleurs. Ainsi, les travailleurs ne doivent pas avancer le prix complet de leur abonnement de train à la SNCB, mais uniquement la partie qui reste à leur charge, soit le prix de l'abonnement auquel on soustrait l'intervention de l'employeur.

Dans certaines conditions, les coûts du transport domicile-travail des travailleurs du secteur privé peuvent être entièrement pris en charge. Afin de pouvoir bénéficier de ce système, l'employeur doit établir une « convention tiers-payant du secteur privé » avec la SNCB et augmenter son intervention dans le coût du



transport à 80%. En échange, l'Etat prend en charge les 20% du coût restant. De cette manière, la transaction est réalisée directement entre l'employeur et la SNCB. Par conséquent, le travailleur obtient gratuitement son abonnement et il ne doit plus avancer le montant de ce dernier.

En ce qui concerne les autres modes de transports publics, l'employeur intervient également dans les frais de déplacements domicile-travail effectués en bus, tram ou métro. L'intervention doit être supérieure à 70% et dépend de différents facteurs (notamment que le prix soit fixe ou varie en fonction de la distance parcourue).

Une indemnité peut également être octroyée aux personnes effectuant leur déplacement domicile-travail à vélo, à concurrence de 0,24€ du kilomètre.

Des primes communales pour l'achat de vélo

Certaines communes de la Région de Bruxelles-Capitale offre la possibilité à leurs citoyens de bénéficier d'une prime pour l'achat de vélos, qui sont de plusieurs types :

- Berchem-Sainte-Agathe : prime jusqu'à 200 euros disponible pour l'achat d'un vélo traditionnel, une trottinette électrique, un vélo cargo ou un vélo à assistance électrique ;
- Jette : prime jusqu'à 150 euros disponible pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou 300 euros pour un vélo cargo ;
- Uccle : prime jusqu'à 250 euros disponible pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, un kit d'adaptation électrique pour vélo, un vélo cargo ;
- Woluwe-Saint-Pierre : prime jusqu'à 200 euros disponible pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou 300 euros pour un vélo cargo ;
- Ganshoren : prime jusqu'à 150 euros pour un vélo à assistance électrique et jusqu'à 300 euros pour un vélo cargo ;
- Watermael-Boitsfort : prime jusqu'à 50 euros pour l'entretien et la réparation de vélo de tout type ;
- Etterbeek : prime jusqu'à 50 euros pour l'achat d'un cadenas à vélo.

Interventions financières proposées à des publics spécifiques pour des déplacements particuliers

Le remboursement des frais de déplacements pour les personnes malades

L'assurance obligatoire maladie et invalidité permet aux patients cancéreux non hospitalisés traités par chimiothérapie ou radiothérapie (ainsi que les consultations de surveillance) de recevoir un remboursement des frais de déplacements liés à leur maladie. Ce remboursement peut aussi concerner les proches (parents). Ce remboursement est intégral lorsque le déplacement est effectué en transports en commun, et à hauteur de 0,25EUR/km pour les autres moyens de transport.

Les mutuelles peuvent également proposer différentes interventions dans des frais de déplacements liés à la santé. Il revient ainsi à chacun de se renseigner sur les différentes possibilités offertes par sa mutuelle.

L'intervention PHARE pour les personnes handicapées

Le service PHARE (Personne Handicapée Autonomie Recherchée) accompagne les personnes handicapées de la région bruxelloise. Ce service octroie une intervention financière dans les frais liés au handicap pour se rendre sur le lieu d'activités. Les conditions d'octroi sont les suivantes : « *La personne doit être incapable, par suite de sa déficience, d'utiliser seule un moyen de transport en commun ou d'y accéder seule. Ces frais doivent constituer une dépense supplémentaire liée au handicap* ». En ce qui concerne les types de déplacements couverts :



« Seuls les déplacements énumérés ci-après ouvrent le droit à une intervention à raison d'un aller-retour par jour :

- entre son domicile et son lieu de travail (y compris une entreprise de travail adapté);
- entre son domicile et le lieu de son intégration scolaire (sauf en enseignement spécialisé et intégré), ou de sa formation professionnelle, à l'exception du transport organisé sous forme de ramassage collectif;
- entre son domicile et le lieu de ses activités sociales (une attestation de volontariat devra être fournie);
- entre son domicile et le lieu de loisirs ou de répit en Région bruxelloise, pour une personne ayant obtenu le statut de grande dépendance, à raison de maximum 30 trajets aller-retour par an. »

On peut également noter que le service Taxibus proposé par la STIB peut être remboursé dans le cadre de l'intervention PHARE.

Pour bénéficier de cette intervention, il faut introduire une demande au service en précisant le type d'intervention et en joignant une attestation de travail, d'occupation ou de présence.

Les titres services

Le titre service est un moyen de paiement subventionné par la région. Il permet de bénéficier de tarifs avantageux pour des prestations de services tels que du ménage, du repassage, des courses ou du transport de personnes à mobilité réduite. Le principal avantage de cette solution est la réduction fiscale qu'il offre. En effet, l'utilisation de titres services donne droit à une réduction d'impôt de 1,35EUR/titre-service, pour les 163 premiers achetés par personne. Ainsi, le titre service, qui coûte à l'origine 9EUR, ne revient qu'à 7,65EUR. Sous format électronique ou papier, il peut être utilisé comme n'importe quel autre moyen de paiement, à cela près qu'il ne peut servir qu'à payer des entreprises agréées. Il existe un quota de titres services par an, qui est ajusté à chaque situation personnelle. Les titres services peuvent être utilisés dans un objectif de déplacement via des entreprises de transport agréées, à l'image par exemple de l'asbl Transport et Vie.



En synthèse...

Diverses mesures ont été mises sur pied en vue d'accompagner les personnes qui se voient/verraient impactés par la restriction de circulation imposée par la Zone de Basses Emissions. Parmi celles-ci des dérogations (véhicules oldtimers non-commercial et autocaravanes belges, véhicules électriques, véhicules de personnes spécialement adaptés pour les personnes handicapées, etc.), et la possibilité de disposer d'un pass journalier permettant l'accès à la LEZ à hauteur de maximum 8 jours par an.

Un service d'information et d'accompagnement a également été mis sur pied. Les citoyens ont ainsi la possibilité de poser leurs questions et d'émettre leurs remarques par mail ou par téléphone. Un site internet a également été spécialement développé et apporte de nombreuses informations, notamment sur le fonctionnement de la LEZ et les alternatives existantes. Les Communes informent également leur population sur l'offre de mobilité disponible sur leur territoire.

Par ailleurs, de vastes campagnes de communication sont menées en vue d'informer la population sur l'existence de la LEZ. Au vu du nombre d'amendes déjà délivrées (> 10.000), il semblerait toutefois que certaines personnes n'en n'aient pas connaissance (en particulier les belges-non bruxellois).

La prime Bruxell'Air, existante depuis près d'une quinzaine d'années, fournit au bruxellois qui se sépare de leur véhicule la possibilité de disposer durant une période d'un an d'un abonnement au service de véhicules partagés Cambio et d'un abonnement de transport en commun ou d'une prime pour l'achat d'un vélo ; et donc la possibilité de tester une partie (limitée) de l'offre de mobilité disponible sur le territoire bruxellois. En parallèle (et complément), divers événements s'adressant à l'ensemble de la population (Mobility Store) ou à une partie réduite de celle-ci (Mobility Passeport, City Game de Maestromobile) offrent également la possibilité de découvrir et de tester les nombreux services de mobilité existants.

En vue d'accompagner les citoyens à se déplacer à vélo à Bruxelles, un mode de transport particulièrement efficace pour des déplacements effectués à l'échelle de la Région, des formations sont dispensées par diverses associations et/ou dans le cadre d'évènement spécifique (Bike Expérience).

Enfin, il existe également des incitants financiers pour favoriser et faciliter l'utilisation et l'acquisition d'autres modes de transport que la voiture (remboursement des frais de déplacements domicile-travail, primes communales pour l'achat de vélo), mais aussi des aides financières destinées à des publics spécifiques dans le but d'alléger les frais supplémentaires liés à leurs déplacements.

2.1.3 Adéquation entre l'offre et les besoins en service d'accompagnement

2.1.3.1 De manière générale

Une offre de transport assez conséquente qui permet de rencontrer de nombreux besoins de déplacements...

Comme vu précédemment, la restriction de circulation imposée par la mise en œuvre de la Zone de Basses Emissions en Région de Bruxelles-Capitale concerne globalement tout profil socio-économique (et de mobilité), et aussi bien des bruxellois que des non-bruxellois. A cet égard, l'offre de transport présente sur le territoire bruxellois (ou en lien avec celui-ci) permet de rencontrer de nombreux besoins de déplacements. Ceci explique qu'actuellement une part non négligeable des déplacements s'effectue autrement qu'en voiture, en particulier pour les déplacements internes à La Région de Bruxelles-Capitale.

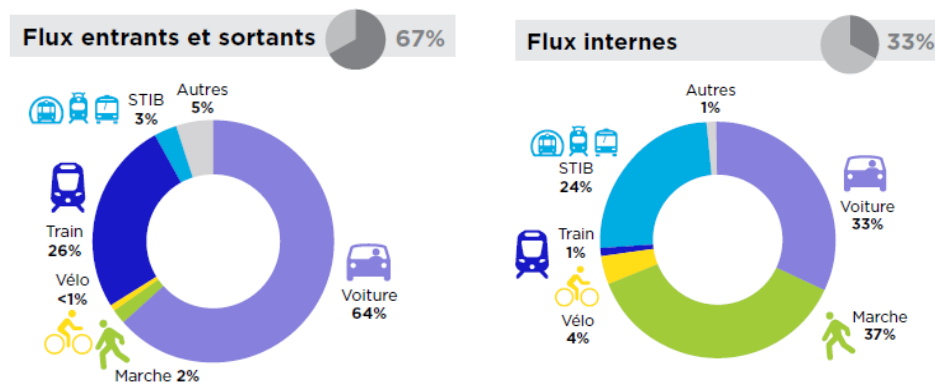
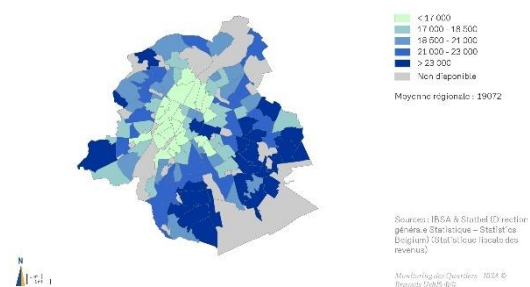


Figure 5 : Répartition modale des déplacements en lien avec la RBC un jour ouvrable moyen – Situation 2018 (Source : Bruxelles Mobilité)

... mais une offre et un accompagnement à développer et améliorer, pour favoriser le transfert modal

Il n'en demeure pas moins qu'une marge de progression (importante) existe et qu'il est nécessaire de poursuivre le développement tant de l'offre que des infrastructures, et l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs – c'est en particulier l'objet et le but du nouveau Plan Régional de Mobilité Good Move. Au sein de la Région, une attention particulière doit être apportée aux zones périphériques à cet égard, et notamment aux quartiers situés à l'ouest du canal où l'offre en transport est plus limitée alors que ceux-ci se composent globalement de ménages disposant de revenus inférieurs à la moyenne régionale (cf. carte ci-contre).

Revenu imposable médian des déclarations 2016 (€)



Autre élément important, et en particulier pour les non-bruxellois devant se déplacer régulièrement dans la Région, le développement des parkings P+R qui aujourd'hui n'offrent qu'une alternative très limitée dans la mesure où l'offre est essentiellement disponible dans la partie sud-ouest de la Région grâce surtout à la présence du parking Ceria. La présence de ces parkings peut par ailleurs constituer une solution pour les bruxellois qui doivent se déplacer régulièrement en dehors de la Région de Bruxelles-



Capitale. Dans ces deux cas, il est toutefois important d'assurer une bonne accessibilité multimodale de ces lieux, et pas uniquement en transport en commun. Le développement de ces P+R et le fait que ceux-ci doivent présenter une bonne accessibilité/offre multimodale de transport a par ailleurs été mis en évidence par certains publics cibles identifiés (travailleurs à horaire décalé ; cf. ci-après).

Par ailleurs, l'accompagnement des citoyens en vue de nouvelles habitudes de mobilité doit aussi être poursuivi et développé, et des événements tels que le Mobility Store, les Mobility Visits ou encore la Bike Expérience doivent être perpétués dans les années à venir. Ces événements montrent combien il est important d'aider les citoyens à développer leur connaissance, à leur faire découvrir et tester les différents services de mobilité si l'on veut parvenir à un changement dans les habitudes de déplacement.

Cette nécessité d'accompagnement a été confirmée lors des tables rondes avec les représentants des divers publics cibles identifiés. Il est apparu que certaines offres ou mesures ne sont pas encore suffisamment connues par les citoyens, et que certaines offres ne sont pas utilisées car leur fonctionnement est mal connu, ce qui représente un frein à leur utilisation. Les publics interrogés sont alors demandeurs d'accompagnement et de formation, de manière à pouvoir bénéficier d'une offre de transport élargie. Dans cet optique, le format des Mobility Visits, qui a été présenté lors des échanges, a été jugé pertinent par la quasi-totalité des représentants présents lors des tables rondes, tout publics confondus. Il existe une demande de différentes organisations pour mettre en place des visites adaptées à des publics spécifiques (par exemple pour les familles ou les personnes en situation de handicap) mais aussi adaptées aux réalités de chaque commune.

La possibilité de disposer de dérogations et d'un pass journalier...des mesures permettant de rencontrer des besoins spécifiques de manière mesurée

Parmi les mesures d'accompagnement mises en place dans la cadre de la LEZ, la possibilité de disposer de dérogations pour certaines catégories de véhicules (véhicules oldtimers non-commercial et autocaravanes belges, véhicules de personnes spécialement adaptés pour les personnes handicapées, etc.) permet à leur propriétaire de continuer à pouvoir disposer de leur véhicule dont l'usage est généralement spécifique et limité (oldtimers, autocaravanes) et/ou qui a été spécifiquement adapté (véhicules adaptés pour les personnes handicapées).

Cette mesure permet donc de répondre à certains besoins spécifiques de manière mesurée. Bien que les demandes de dérogations soient amenées à s'accroître vu les nouvelles restrictions à venir, le nombre de dérogations délivré est pour rappel très limité (autocaravanes (395), oldtimers (166), et véhicules de personnes handicapées (52)). Par ailleurs, le nombre de véhicules circulant avec une dérogation l'est encore davantage (au maximum 100 par jour – toutes dérogations confondues).

Autre mesure d'accompagnement mise en place dans la cadre de la LEZ, la possibilité de disposer d'un pass journalier permettant aux véhicules interdit de circuler l'espace d'une journée, et à raison de maximum 8 fois par an. Elle répond donc à une demande émanant de personnes se déplaçant de manière ponctuelle en Région de Bruxelles-Capitale, à tout le moins avec leur véhicule. Une mesure qui a un certain succès puisque jusqu'au 31 décembre 2019 (suite à l'issue de la deuxième année de la LEZ) des demandes ont été formulées pour plus de 2.000 véhicules - principalement des véhicules immatriculés dans les deux autres Régions du pays, mais aussi par des véhicules immatriculés à Bruxelles et des véhicules étrangers. Cette mesure permet donc elle aussi de répondre à certains besoins spécifiques de manière mesurée.

Rendre davantage accessible les mesures mises en place (site internet, guichet)

Le site internet de la LEZ et la possibilité de pouvoir contacter par mail ou par écrit Bruxelles-Environnement offrent déjà pas mal d'opportunités aux citoyens. Les Communes ont également mentionné pouvoir jouer ce rôle de relai dans une certaine mesure. Il est toutefois apparu spécifiquement nécessaire d'offrir un guichet physique, notamment pour réaliser les démarches administratives. En effet, comme cela a déjà été mis en évidence, l'achat d'un pass journalier par exemple, n'est possible que via un formulaire en ligne. Or, cela pose problème pour des personnes en fracture numérique, comme cela a été mis en évidence par les organismes représentant les personnes âgées. L'accessibilité des informations et des démarches est en effet très importante, et c'est la raison pour laquelle le CAWAB, lors des échanges, a également évoqué la question de l'accessibilité des sites internet pour les personnes en situation de handicap.

Une prime Bruxell'Air proposant un panel réduit d'offres de transport

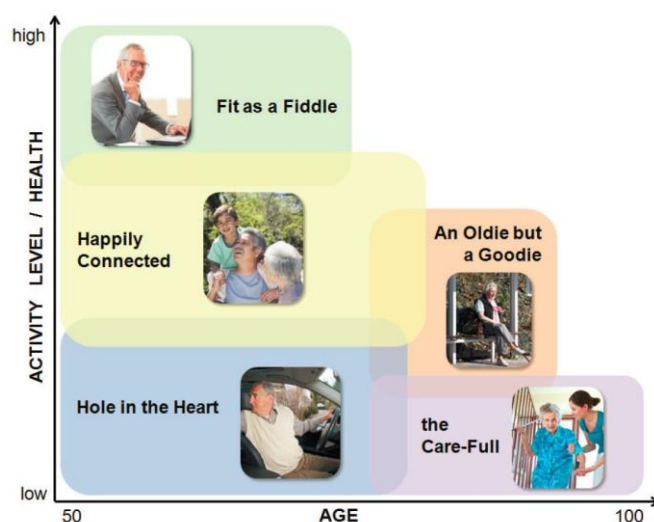
Pour rappel, la prime Bruxell'Air permet à tout citoyen bruxellois qui renonce à sa voiture de bénéficier d'une prime couvrant pour une durée d'un an un abonnement Cambio Start et, soit un abonnement MTB d'une durée d'un an, soit une prime vélo. Si cette prime rencontre un certain succès qui a augmenté suite à l'entrée en vigueur de la LEZ, il apparaît au vu de l'offre en transport sur le territoire bruxellois et des constats faits dans le cadre de la présente étude (cf. ci-après), qu'il s'avèrerait opportun de revoir la formule de cette prime en vue notamment d'offrir davantage de possibilités (cf. section 2.1.4.4, p. 78).

2.1.3.2 Les personnes âgées

De multiples profils de séniors...un peu plus de 60 % des ménages bruxellois dont l'âge de la personne de référence est de 65+ dispose d'un véhicule

Il est ressorti des différentes analyses et enquêtes effectuées que 4 groupes de personnes se sont principalement manifestés en vue de témoigner leurs difficultés face aux restrictions imposées par la LEZ, parmi lesquelles les personnes âgées.

Comme l'illustre la figure ci-contre, et l'a mentionné la Coordination des associations de séniors de la Fédération Wallonie-Bruxelles, il existe de multiples profils de personnes plus âgées, allant des plus jeunes et très actifs (« Fit as Fiddle ») aux personnes les plus âgées et relativement immobiles (« Care-Full »). Dans la section suivante celles-ci ont été divisées en deux grandes catégories : les personnes autonomes (et disposant d'une bonne mobilité) et celles qui le sont nettement moins (se rapportant essentiellement la catégorie « Care-Full »).



Source : Projet Européen GOAL (Growing Older Staying Mobile)



A titre indicatif, la Région de Bruxelles-Capitale comptait, en septembre 2019, 87.587 ménages dont l'âge de la personne de référence est de 65 ans ou plus – ce qui représente 16 % du nombre total de ménages privés à Bruxelles. Selon l'étude de l'IBSA sur « Les ménages bruxellois et la voiture », un peu moins de 40 % d'entre eux ne possèdent pas de véhicule ; et parmi les quelques 54.000 ménages disposant d'un véhicule, plus de 10% en possèdent au moins 2.

Les personnes âgées autonomes (et disposant d'une bonne mobilité) en mesure de recourir à une offre de transport assez étendue...même pour ceux qui ne sont pas familiers avec les nouvelles technologies et qui ne disposent pas de carte de crédit...mais des améliorations à apporter et des services à faire découvrir

Pour rappel, selon les informations récoltées dans le cadre de cette étude, pour les personnes plus âgées qui se sont manifestés la possession/utilisation d'un véhicule est particulièrement nécessaire pour effectuer des courses (transport des marchandises). Le véhicule sert aussi pour d'autres motifs de déplacement tels qu'aller faire des soins médicaux ou rendre visite à la famille, et permet de maintenir des liens sociaux.

Pour les personnes âgées qui sont relativement autonomes (et qui disposent d'une bonne mobilité), ceux-ci sont en mesure d'utiliser **les transports publics** dont la desserte spatiale est relativement étendue sur le territoire régional. Pour faciliter l'accès à ceux-ci, la STIB propose en outre des tarifs (très) avantageux : pour les 65+ l'abonnement coûte 60 euros pour une année, et peut être souscrit dans les différents points de vente STIB (Bootik et Go Easy). Lors des tables rondes, si les représentants des personnes âgées apparaissent comme satisfaites de ce tarif, ils ont toutefois pointé du doigt le manque d'intégration tarifaire STIB/SNCB pour ce public, ce qui de fait constitue une difficulté et/ou un frein pour une utilisation combinée de ces modes de transport. L'abonnement MTB répond à ce besoin, puisqu'il intègre l'intégralité de l'offre de transport public de la région de Bruxelles Capitale, mais c'est un abonnement coûteux (55,50€/mois) et il n'existe pas de réduction tarifaire pour les personnes âgées sur cet abonnement.

Le réseau est par ailleurs progressivement rendu accessible aux personnes à mobilité réduite, bien que des efforts soient encore à faire. Pour rappel, de nombreux trams et tous les bus de la STIB sont à plancher bas ; de nombreuses stations de métro sont équipées d'ascenseurs et/ou escalators ; et dans certaines stations de métro la STIB fournit une assistance sur demande. D'après les échanges avec les personnes concernées, il est toutefois fréquent que les ascenseurs et/ou les escalators, soient en panne, ce qui représente une difficulté importante pour les personnes qui présentent un peu plus de difficultés à se déplacer.

Les représentants des personnes âgées pointent également des insuffisances en termes de communication sur le fonctionnement du réseau. En effet, elles ont généralement des habitudes, empruntent les mêmes lignes et les mêmes trajets, de ce fait, les imprévus, comme une déviation, un arrêt non desservi ou des travaux, apparaissent comme des difficultés supplémentaires pour certaines d'entre elles.

En ce qui concerne le train, les mêmes problèmes d'accessibilité se posent, à savoir l'accès aux voies (escaliers, tunnels sous les voies...) qui peuvent représenter des obstacles. Un autre obstacle peut être l'achat du ticket : sur internet, on rencontre la problématique de la fracture numérique et il apparaît que l'achat aux bornes n'est pas forcément chose aisée non plus. De manière générale, selon les représentants des seniors rencontrés, les personnes âgées ne semblent pas considérer l'offre ferroviaire comme une alternative de transport intrarégionale. D'après l'échevin d'une des communes bruxelloises, l'offre n'est pas assez connue. Ainsi, comme pour d'autres offres, un accompagnement pourrait être utile.

Pour une partie de cette population, le **vélo** constitue également une alternative, et de nombreuses personnes de plus de 65 ans utilisent de manière plus ou moins régulière ce mode de transport.

L'apparition des vélos à assistance électrique peut constituer une aide précieuse pour ce type de population. Et les vélos peuvent être équipés de panier ou autres éléments pouvant aider au transport de choses. Le cas échéant, elles peuvent recourir aux services de vélos partagés. Le service Villo ! est celui qui est le plus accessible (tant en termes de coût (abonnement de 35€/an) que de mode de paiement (pas de carte de crédit nécessaire), que d'utilisation (pas nécessaire de disposer d'une application) ou encore d'offre (disponible dans pratiquement tous les quartiers). D'après le rapport annuel de Villo, en 2018, 7% des abonnés longue durée avaient entre 56 et 75 ans.

Parce qu'il s'agit d'un système en leasing, la Coordination des associations de seniors mentionne que le service de Swapfiets peut être une bonne opportunité pour les personnes âgées qui souhaitent tester le vélo électrique par exemple.

Pour une population plus familière avec les nouvelles technologies et disposant d'une carte de crédit, les autres services leurs sont également accessibles à condition qu'ils soient disponibles dans leur quartier. Ces services sont aussi plus coûteux. Selon les personnes représentant les personnes âgées, ces dernières ont (pour certaines) connaissance des services de vélos partagés en free floating (Billy et Jump) mais ne les utilisent pas, car ils ne connaissent pas leur fonctionnement. Cependant, pour ceux d'entre eux qui sont encore autonomes et mobiles, et qui ont une connaissance minimale des nouvelles technologies, ces services pourraient éventuellement être une solution. Un accompagnement et une formation seraient cependant nécessaires pour qu'ils soient utilisés, notamment pour le maniement de ces vélos, qui sont lourds.

Toutefois, les seniors sont aussi en tête des statistiques d'accidents à vélo en Europe. Une infrastructure de qualité et un accompagnement pour aider ces personnes à circuler dans le trafic et/ou avec des vélos à assistance électrique est donc important et nécessaire – élément qui est confirmé par les représentants des personnes âgées selon lesquels si le vélo constitue une solution tout à fait pertinente, des formations et un accompagnement s'avèrent nécessaires pour que la sécurité de tous soit assurée. Pour rappel, certaines associations dispensent de telles formations. Par ailleurs, en vue d'offrir une plus grande stabilité lors des déplacements (et donc davantage de sécurité), il est apparu lors des tables rondes que d'autres formes de vélo pourraient être proposées (vélos spécifiquement adaptés aux personnes âgées, tricycles, etc.).



Pour les 65+, les **services de voitures partagées** peuvent également constituer une solution, d'autant plus si les déplacements nécessitant leur recours à un véhicule automobile sont occasionnels. Pour les mêmes raisons que Villo !, le service Cambio est celui qui est le plus accessible et plus largement répandu. Différents moyens de paiements sont acceptés, et il existe différentes façons de réserver : application mobile, site internet mais aussi centrale de réservation téléphonique (frais de réservation supplémentaires de 0,25 euros). Les organismes représentant les personnes âgées ont confirmé la pertinence de cette offre, qui est par ailleurs déjà utilisée par les 65+ (ils représentent près de 10 % des utilisateurs de ce service)⁸. Elle est notamment considérée comme une alternative aux taxis, qui représentent un coût plus important, et est utilisée pour faire des courses lourdes par exemple. Pour ces organismes, ce service semble permettre un accompagnement vers un changement d'habitude. Il permet de profiter d'une voiture de manière ponctuelle, et ainsi de conserver une certaine autonomie, sans avoir à sa charge les coûts d'une voiture individuelle. Cependant, la flotte de ce type de services étant constituée de voitures récentes, il serait pertinent de proposer un accompagnement lors de la première utilisation, afin que les personnes puissent se familiariser avec la voiture. Par ailleurs, et toujours selon les représentants des seniors, il peut être intéressant de mettre en avant le fait qu'une voiture individuelle

⁸ Source : Données Cambio (2016).



représente un coût important pour son propriétaire, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'une vieille voiture (cf. ci-après).

Pour les personnes plus familière avec les nouvelles technologies⁹, le service Poppy et les services de location de véhicules entre particuliers peuvent également constituer une solution, pour autant que ces services soient disponibles dans leur quartier. Pour ce premier (et le service Getaround), il est également nécessaire de disposer d'une carte de crédit. Pour l'ensemble de ces services, un accompagnement de ces personnes s'avérerait aussi opportun. A noter que lors de nos échanges, Poppy est apparu comme une solution moins pertinente que Cambio, car le fonctionnement en station semble être préféré (il peut être compliqué de trouver une place de stationnement). De plus, les solutions qui misent sur l'emprunt d'un véhicule entre particuliers ne rencontrent pas vraiment de succès auprès des personnes âgées, qui sont réticents face à la responsabilité de la voiture d'une connaissance ou d'un voisin.

En revanche, les **engins de micromobilité** sont moins adaptés aux déplacements des personnes âgées. En effet, ils ne sont pas assez stables. Selon l'enquête relative à l'utilisation des trottinettes électriques en Région de Bruxelles-Capitale (2020), les 65+ représentaient d'ailleurs moins de 1% des utilisateurs.

Des services de transport à la demande disponibles pour les personnes âgées moins autonomes (et/ou disposant d'une moins bonne mobilité)

Pour les personnes âgées moins autonomes (et/ou disposant d'une moins bonne mobilité), certaines pourraient utiliser les transports publics, voire les services de voitures partagées, dont la couverture spatiale est relativement étendue. Pour rappel, et comme vu juste ci-avant, la STIB propose des tarifs (très) avantageux pour les 65+, rend progressivement son réseau accessible pour les personnes à mobilité réduite et fournit un service d'assistance sur demande dans certaines stations de métro. Cambio propose également un service assez accessible (avec notamment la possibilité de réserver une voiture par téléphone). En effet, l'offre est assez étendue, puisque la flotte est conséquente et que la région est relativement bien couverte. De plus, le fonctionnement en station permet de rendre cette solution fiable, et la possibilité de réserver permet très certainement de rassurer les usagers les plus âgés.

Pour ces personnes, les solutions de **transport à la demande** semblent toutefois les plus indiquées. Sont disponibles :

- Des services de taxis (et de VTC)

Jusque fin 2019, les personnes de plus de 75 ans disposant d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun et de revenu VIPO, pouvaient bénéficier de chèques taxis, octroyés par la Région de Bruxelles-Capitale via les Communes. Faute de prestataire, ces chèques ne sont actuellement plus en fonctionnement.

- Des services de transport social

Pour rappel, il existe une cinquantaine de service de transport social en Région de Bruxelles-Capitale, et la majorité des services disponibles sont accessibles aux personnes âgées.

A titre d'exemple, le service Mobitwin est disponible en région bruxelloise. Il est géré par Taxistop, sauf dans les communes de Jette, Uccle et Watermael Boitsfort, qui possèdent leur propre Mobitwin Desk. Le service n'est pas limitatif en termes de motif de déplacement. En revanche, il n'est accessible qu'aux personnes dont le revenu ne dépasse pas deux fois le revenu d'intégration social¹⁰. A titre informatif, pour une personne isolée, cela représente (tout de même) un revenu mensuel de près de 2.000 € - ce qui laisse à penser que ce service est accessible à une partie non négligeable de la population âgée.

⁹ A titre indicatif, une étude française rapporte que le taux de possession d'un smartphone est de 44% pour les personnes de plus de 70 ans, et de 62% pour les personnes âgées de 60 à 69 ans (source : fr.statistica.com)

¹⁰ Les montants de base du revenu d'intégration sont adaptés à partir du 1er mars 2020. Pour les cohabitants (catégorie 1), le revenu d'intégration s'élèvera à 639,27 euros ; pour les personnes isolées (catégorie 2), à 958,91 euros. Les cohabitants avec au moins un enfant à charge (catégorie 3) obtiendront une allocation de 1.295,91 euros par mois.

A noter que ce service est basé sur le volontariat, ce qui rend les déplacements des personnes concernées conditionnés par la disponibilité des bénévoles.



Source : Taxistop

De manière générale, les représentants des séniors présents lors de la table ronde ont mentionné que ces services de transport à la demande présentent l'inconvénient de la nécessité de planifier ces déplacements, parfois plus de 24h à l'avance. L'offre de ces services n'est également parfois pas assez étendue (tant en termes d'horaire, que de couverture spatiale, ou encore de motifs de déplacements).

L'offre de services à domicile

Une solution alternative et/ou complémentaire au transport à la demande est le service à domicile. De fait, si une personne ne peut accéder à un service à cause de difficultés pour se déplacer, il peut également être pertinent de permettre à la personne d'accéder à ce service depuis son domicile. Il existe une grande variété de services proposés : soins médicaux, toilettes, aide-ménagère, livraison de repas ou de courses, accompagnement pour les démarches administratives, coiffeur... Ces derniers s'adressent à des personnes en difficultés, que ce soient des familles, des personnes âgées ou des proches de personnes âgées, des personnes en situation de handicap... Les services peuvent être momentanés, par exemple suite à un accident, ou bien régulier et sur longue durée. Ils ont bien évidemment un coût, qui varie selon le type d'aide demandée et la fréquence à laquelle le service est fourni, la situation familiale et le budget disponible. Il est également intéressant de noter que certains de ces services peuvent être, selon la situation, en partie ou intégralement remboursés par les mutuelles et assurances. En région bruxelloise, il existe une grande variété d'offres disponibles. Ces dernières sont proposées soit par des asbl spécialisées (actives dans toute la région ou dans des communes spécifiques) soit par les services communaux, généralement les CPAS.

Le prix des différents services est lié à la composition et aux revenus du ménage de la personne souhaitant en bénéficier. La COCOM a ainsi établi un barème permettant de réglementer le coût de ces services. D'après la fédération des services bruxellois d'aide à domicile, le tarif horaire varie entre 0,69EUR et 15EUR. Le paiement de ces services est possible par titres services, ce qui permet de les rendre plus avantageux. L'aide à domicile peut également être en partie ou totalement remboursée par la mutuelle. Il revient à chaque personne de se renseigner et de connaître ses droits selon sa situation. Les opérateurs de ces services peuvent être des centres d'aide sociale locaux et régionaux, des acteurs publics comme les communautés, les régions et les CPAS, ou encore des opérateurs privés.

Cette dernière solution peut s'avérer particulièrement intéressante pour les personnes peu autonomes qui ont besoin de leurs proches quotidiennement ou presque ; davantage encore pour les personnes dépendantes de leur famille vivant hors de Bruxelles, ou inversement. Le coût de ces services peut s'avérer onéreux mais doivent être mis en balance avec les coûts de déplacements, surtout si ceux-ci sont réguliers et s'effectuent sur une certaine distance. Une réflexion similaire peut être faite pour le recours au taxi dont question ci-avant.

2.1.3.3 Les personnes handicapées

Une dérogation pour les personnes handicapées disposant d'un véhicule adapté...mais une adaptation du véhicule qui n'est pas nécessaire dans de nombreux cas

Une dérogation est octroyée pour les véhicules de personnes handicapées qui ont été spécialement adaptés et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse que ce dernier, est titulaire de la carte de parking spéciale pour personne handicapée. Pour rappel, au 31 décembre 2019 (soit à l'issue de la deuxième année de mise en œuvre de la LEZ), ce sont 52 dérogations qui ont été octroyées pour ce type de véhicule, soit une fraction très négligeable du parc de véhicules pour lesquels une carte de stationnement pour personne handicapée a été délivrée et qui s'élève à près de 23.000 véhicules.

Il existe plusieurs formes et degrés de handicap, et dans de nombreux cas une adaptation du véhicule n'est pas nécessaire. Un élément qui a été mentionné par de nombreuses personnes via le guichet LEZ (cf. ci-avant). A titre indicatif, les différents types de handicaps se classent en général en 2 catégories distinctes : les handicaps physiques et les handicaps mentaux. Le degré de handicap/autonomie est évalué par rapport à différents critères (se déplacer, accomplir des tâches ménagères, etc.) ; et pour chaque critère une cote allant de 0 (autonome) à 3 (non autonome) est attribuée – avec un total maximum de 18 points. Les bénéficiaires d'une carte de stationnement sont ceux :

- Dont le médecin a attribué au moins 12 points pour la réduction de l'autonomie, c'est-à-dire la mesure dans laquelle le handicap gêne la personne dans ses activités quotidiennes telles que cuisiner, manger, se laver, faire le ménage, etc.
Ou le médecin a accordé au moins 2 points à la rubrique « déplacements » ce qui signifie que le handicap pose de grandes difficultés pour se déplacer ou empêche de se déplacer sans l'aide d'un tiers ou sans dispositifs d'assistance ;
- Si la personne a une invalidité permanente d'au moins 50 % qui est due directement aux jambes ;
- Si la personne est entièrement paralysée des bras ou est amputée des 2 bras.

Une extension prévue de la dérogation qui répond à l'un des souhaits du Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (CSNPH)...mais des démarches à rendre plus accessibles

En parallèle de la présente étude, la Région prévoit d'élargir le champ des dérogations pour les personnes en situation de handicap, et d'ouvrir la possibilité d'une dérogation pour ceux disposant de la carte de stationnement pour personnes handicapées (que le véhicule soit adapté ou non) et pour autant qu'elles disposent d'une intervention majorée¹¹. L'adaptation du véhicule n'entrerait dans ces cas plus en ligne

¹¹ Une intervention majorée est accordée automatiquement aux personnes qui bénéficient d'un avantage social ou d'un certain statut tel que :

- le revenu d'intégration sociale ou aide équivalente
- la garantie de revenu aux personnes âgées (GRAPA)
- l'allocation aux personnes handicapées
- les enfants atteints d'une incapacité physique ou mentale d'au moins 66%
- les mineurs étrangers non accompagnés (MENA)

de compte. En Région de Bruxelles-Capitale, ils sont un peu plus de 14.000 à disposer à la fois d'une carte de stationnement et d'une allocation aux personnes handicapées.

Le souhait émis par le CSNPH dans son avis (20.03/2020) relatif à la Zone de Basses Emissions serait ainsi rencontré :

« Le CSNPH souhaiterait que soit envisagée une dérogation pour les personnes handicapées qui reçoivent une allocation et qui sont titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées car ce sont ces personnes qui vivent une grande situation de précarité. Il pourrait aussi être envisagé d'étendre cette dérogation sur base du statut BIM »

Cette révision répondrait également à un besoin formulé directement par les personnes en situation de handicaps auprès des différents canaux de communication (mail @LEZ, call-center de Bruxelles-Environnement. Cette nouvelle possibilité permettra à de nombreuses personnes en situation de handicap de pouvoir continuer à se déplacer avec leur véhicule (et répondre ainsi à leurs inquiétudes). *In fine*, parmi les personnes en situation de handicap disposant d'une carte de stationnement pour personnes handicapées (et donc présentant d'importantes difficultés à se déplacer), seuls ceux disposant d'un certain niveau de revenus ne pourront pas bénéficier de la dérogation.

En revanche, dans ce même avis, le CSNPH mentionne que « *toutes les personnes handicapées n'ont pas accès à l'internet* » et que « *l'administration doit être accessible pour tous* ». Celles-ci doivent en effet s'enregistrer en ligne. Le CSNPH demande que « *les dérogations se réalisent de manière automatique au départ des données qui existent au niveau de l'autorité fédérale. La durée de la dérogation devrait être aussi calquée sur le temps de la reconnaissance par l'autorité fédérale du handicap* ».

Des solutions de mobilité assez limitées mais existantes...plus spécialement pour les personnes ne se déplaçant qu'occasionnellement...mais globalement à améliorer et à renforcer



Pour les personnes à mobilité réduite, certaines solutions existent. Des assistances sont parfois mises en place pour faciliter leurs déplacements, mais l'accessibilité est encore globalement insuffisante, d'après les représentants interrogés et les rapports thématiques consultés. Les modes actifs et assimilés ne représentent pas une solution en l'état.

Tout d'abord, les formes de micromobilité, telles que le vélo électrique ou les trottinettes en free floating, ne sont pas des solutions adaptées aux personnes en situation de handicap. Au contraire, il est même intéressant de noter que ces dernières sont considérées par les personnes en situation de handicap comme des obstacles à leur mobilité. En effet, le stationnement de ces véhicules sur l'espace public, et particulièrement sur les trottoirs, peut représenter une difficulté supplémentaire aux déplacements des personnes handicapées.

En ce qui concerne le vélo, les représentants ont souligné que, s'il ne peut pour le moment pas constituer une solution en l'état, il est possible d'envisager des adaptations et de nouvelles solutions afin d'ouvrir plus largement ce moyen de transport à ce public. Par exemple la circulation en tandem pour les personnes aveugles, le tricycle pour améliorer la stabilité... L'aide électrique peut également être pertinente pour faciliter les déplacements des personnes en fauteuil roulant, on pense notamment à des dispositifs type 5^{ème} roue (cf photo ci-contre), qui se fixent sur le fauteuil et pourraient permettre une circulation sur les pistes cyclables.

• les enfants (de moins de 25 ans) inscrits en tant que titulaires orphelins.



Cela nécessiterait également une réflexion sur la largeur des espaces cyclables, raison pour laquelle le CAWAB souligne l'importance de mieux prendre en compte les personnes en situation de handicap dans l'élaboration des politiques cyclables, puisqu'il s'agit d'un public qui n'est pas assez intégré aujourd'hui.

Bien que les sociétés de **transport public** rendent progressivement leurs services accessibles, leur accessibilité restent aujourd'hui limitée – en outre il faut également que le chemin d'accès aux arrêts de transport public le soit.

En effet, l'accès aux transports publics reste inégal. Aujourd'hui l'assistance dans le métro n'est pas disponible sur toute la plage horaire de fonctionnement des transports publics ; l'accès aux bus est aléatoire à cause de rampes qui ne fonctionnent pas toujours, et les tramways restent aujourd'hui inaccessibles, du fait de lacunes, c'est-à-dire la distance entre le véhicule et le quai, trop importantes. Cependant, des solutions pour faciliter l'accès sont en cours de développement pour réduire ces lacunes. Pour plus d'informations sur l'accessibilité des transports publics bruxellois, il est possible de se référer à l'avis formulé par l'UNIA en collaboration avec le CAWAB concernant l'accessibilité des infrastructures et des équipements de la STIB pour les personnes en situation de handicap.

De plus, un point important souligné lors de la table ronde avec les représentants des personnes en situation de handicap est que la multimodalité est particulièrement difficile voire impossible pour ce public. Il n'est pas rare que plusieurs moyens de transports soient nécessaires pour se rendre à destination, et il faut alors que les personnes réservent plusieurs services d'assistance.

Pour les personnes se déplaçant de manière occasionnelle, le recours aux services de **véhicules partagés** et/ou de **service de transport à la demande** s'avère être une solution. Il existe de nombreux opérateurs de transport social s'adressant aux personnes en situation de handicap en région bruxelloise.

La STIB, via son service de Taxibus, offre notamment un service de transport à la demande aux personnes handicapées pour leur déplacement effectué au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Le coût d'un voyage est de 1,70€, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un coût supplémentaire, qui n'est inclus dans aucun abonnement. Il est nécessaire de réserver au préalable, ce qui offre donc moins d'autonomie, et ce service n'est ouvert qu'aux personnes reconnues comme handicapées par le service public fédéral sécurité sociale, et qui répondent donc à des critères précis¹².

Ces services peuvent également être opérés par des services communaux ou liés aux CPAS. Ces services sont pour la plupart peu coûteux, mais ils reposent souvent sur du bénévolat, ce qui peut limiter l'autonomie des personnes (cf. remarques ci-avant pour les personnes âgées).

Le secteur associatif est également beaucoup investi dans ce type de services. L'avantage de ces organismes est que la personne en difficulté est prise en charge par un accompagnateur spécialisé. Cependant, ces services peuvent représenter un coût important s'ils sont mobilisés quotidiennement. A titre d'exemple, l'asbl Transport et Vie pratique les tarifs suivants : la région est découpée en différentes zones, et le prix varie selon la zone de départ et la zone de destination. Ainsi, un trajet à l'intérieur de la zone 1 (Laeken, Koekelberg, Molenbeek, Jette) coûtera 26 euros aller/retour (en semaine, en journée).

L'offre en service de taxi reste insuffisante, puisqu'il n'existe qu'une centaine de taxis PMR à Bruxelles. Pour plus d'information sur l'accessibilité des taxis en région de Bruxelles-Capitale, il est intéressant de se référer au mémorandum de la section PMR de la commission régionale de la mobilité concernant les taxis PMR. Ce mémorandum mettait en évidence le fait que les clients à mobilité réduite ne reçoivent pas le même niveau de service qu'un autre client. Le service était notamment inégal en termes de disponibilité, puisque du fait du nombre insuffisant de taxis PMR les clients devaient attendre un temps anormalement long. De même, le comportement des chauffeurs était pointé du doigt, car certains ne

¹²[Conditions d'accès au service Taxibus \(site web STIB\)](#)

respectaient pas les normes de sécurité liées à la prise en charge d'une personne à mobilité réduite : ils n'attachaient pas ou pas correctement leurs clients PMR en chaise roulante (par manque de formation ou pour gagner du temps), ils n'utilisent pas les appuie-tête et dossiers adaptés pour les personnes qui restent dans leur chaise roulante pendant le trajet...

Pour répondre aux faiblesses mises en évidence dans ce mémorandum, le secteur des taxis a récemment développé une nouvelle application, Handycab, qui est une centrale de réservation spécialement réservée aux personnes à mobilité réduite. Le principe est de rassembler tous les taxis adaptés sur une même plateforme. De même, un nouveau projet d'arrêté a été approuvé dans le but d'améliorer le bien-être des usagers PMR, et ce notamment grâce à une réadaptation des critères techniques pour les taxis PMR.

En revanche, pour les personnes se déplaçant de manière plus régulière, ces solutions sont moins adaptées. Certaines personnes s'étant manifestées auprès du guichet LEZ ou du call-center de Bruxelles-Environnement ont mentionné devoir disposer d'un véhicule automobile et ont dit préférer payer l'amende que d'adapter leur véhicule (en vue de satisfaire aux critères de dérogation).

2.1.3.4 Les personnes devant se rendre régulièrement dans les hôpitaux

Des hôpitaux globalement accessibles en transport public...mais une présence de grands hôpitaux dans les zones plus périphériques où l'offre est moins développée

Autre profil ayant témoigné une difficulté particulière, bien que (nettement) moins représenté par rapport aux deux catégories précédemment citées, les personnes (ou leur proche) devant se rendre de façon régulière dans les hôpitaux. Sont ici spécifiquement concernées les personnes qui ne sont pas reprises dans les deux catégories précitées, telles que les personnes qui doivent suivre des traitements chimiothérapeutiques.

Pour ces personnes, les constats effectués pour la personne lambda (cf. ci-avant) peuvent être dans l'ensemble réitérés mais avec certaines nuances. Pour les bruxellois devant se déplacer dans un des hôpitaux de la Région de Bruxelles-Capitale, l'offre de transport est assez conséquente, bien que celle-ci doit encore être développée. Les principaux hôpitaux présents sur le territoire régional (Chirec, Saint-Luc, Erasme, ...) sont généralement situés à proximité d'une station de métro ce qui leur confère une certaine accessibilité. Certains grands hôpitaux sont néanmoins situés dans des zones plus périphériques où l'offre de transport est moins développée.

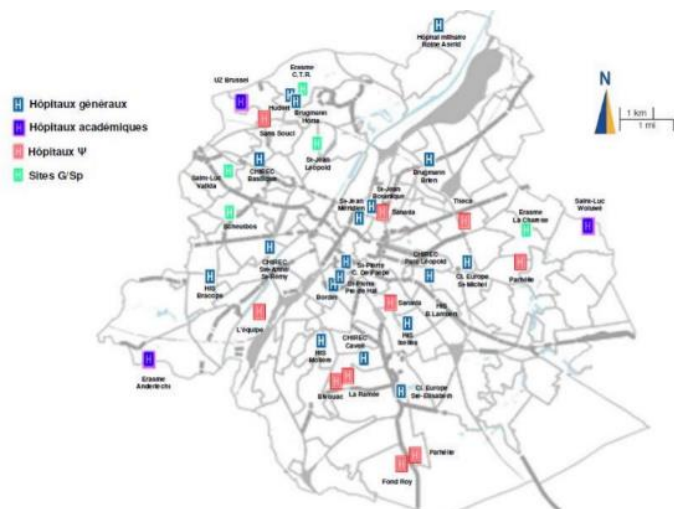


Figure 6 : Localisation des hôpitaux bruxellois
Source : Bruxelles Institutions de Santé (2017)

Des déplacements qui peuvent s'avérer particulièrement pénibles...pour des déplacements effectués dans le cadre d'un traitement qui est déjà lourd

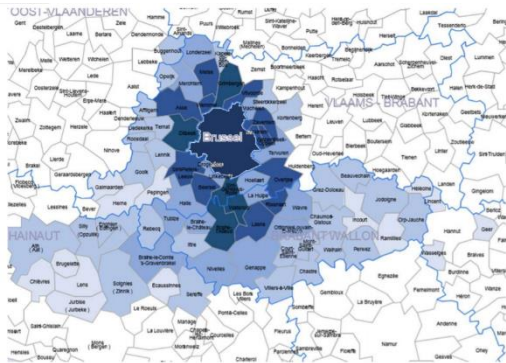


Figure 7 : Patients potentiels hôpitaux bruxellois - Source : Bruxelles Institutions de Santé (2017)

Pour les personnes venant de l'extérieur de la Région – globalement des personnes provenant de la périphérie proche, du Brabant wallon, ou du nord-est du Hainaut (cf. figure ci-contre), des solutions alternatives existent mais il est probable que pour une partie d'entre eux, le temps de parcours soit nettement plus long qu'en voiture, ce qui peut rendre ces déplacements particulièrement pénibles qui sont effectués dans le cadre d'un traitement qui est déjà lourd.

Par ailleurs, et pour rappel, l'offre en parking P+R (en RBC) est relativement limitée, et offre donc très peu de possibilité. En complément de ceux-ci, les « Points Mobs » sur le territoire flamand pourraient constituer une option.

Le transport social, tel qu'il a été défini plus haut, concerne également les déplacements médicaux non urgents, et les personnes malades et suivant des traitements sur le long terme sont des bénéficiaires potentiels de ce type de solutions. En revanche, seul le public bruxellois peut faire appel à ces services, puisque ces derniers ne fonctionnent la plupart du temps qu'à l'intérieur de la région bruxelloise.

Un remboursement des frais de déplacements...total ou partiel selon le mode de transport utilisé

Pour rappel également, pour les patients cancéreux, il existe une intervention dans les frais de déplacements. Celle-ci s'adresse aux patients cancéreux non hospitalisés traités par chimiothérapie ou radiothérapie, et s'applique aussi pour les consultations de surveillance, et les proches (le père, la mère ou le tuteur d'un patient cancéreux de moins de 18 ans hospitalisé) du patient. Pour le patient, le remboursement est intégral si le déplacement est effectué en transport en commun, et à hauteur de 0,25 euros/km pour les autres moyens de transport. Pour le père, la mère ou le tuteur, le remboursement se fait également à hauteur de 0,25 euros/km. Cette intervention est à demander via un formulaire à sa mutuelle.

2.1.3.5 Les travailleurs devant se déplacer en période nocturne

Des possibilités offertes aux bruxellois se déplaçant dans la Région...mais des conditions de déplacement à améliorer pour les modes (semi-)actifs en vue de les rendre attractifs

En période nocturne, l'offre en transport public est assez limitée, voire inexistante (entre 01h et 04h30 en semaine). Elle ne constitue dès lors une solution que pour une partie (limitée) des travailleurs bruxellois travaillant dans la Région – mais offre néanmoins la possibilité à certains travailleurs d'y recourir durant ces périodes.

Dans les faits, ceux-ci disposent aussi de la possibilité de se déplacer à vélo, et via des engins de micromobilité si le déplacement n'est pas trop long, que ce soit via les services de vélos et engins partagés (ou non). Pour les services partagés, il est toutefois nécessaire de pouvoir disposer du service à proximité de son domicile et de son lieu de travail. Par ailleurs, pour que ces solutions soient attractives, il est nécessaire d'offrir des conditions de déplacements sûres et confortables. A ce titre, le réseau cyclable doit être complété et les infrastructures cyclables améliorées, notamment en termes d'éclairage et de qualité des revêtements. Il ressort également des échanges avec le service « ressource humaine »



de la STIB – qui emploie plus de 9.000 personnes dont 6.000 travaillant avec des horaires décalés – que ces modes de transport peinent à gagner en succès auprès du personnel travaillant à horaire décalé, malgré le fait qu'ils constituent des options intéressantes. Le fait que durant les périodes nocturnes les conditions de circulation sont totalement fluides font de la voiture un moyen de transport particulièrement intéressant. Toujours selon les représentants de la STIB, le vélo à assistance électrique constituerait une solution pertinente mais le coût de ce mode de déplacement s'avère particulièrement élevé ; et dès lors il s'avèrerait opportun d'en faciliter l'achat, par exemple via l'octroi d'une prime régionale (à l'image de ce qu'envisage de mettre en place la Région wallonne).

Les services de véhicules partagés (ou services de transport à la demande), qui sont davantage destinés à un usage ponctuel ne constituent en revanche pas réellement une option.

Des alternatives à développer/améliorer pour les échanges entre Bruxelles et les autres Régions...également en période nocturne

Pour les non-bruxellois qui travaillent en Région de Bruxelles-Capitale, les transports publics offrent également des possibilités limitées vue l'amplitude horaire de ceux-ci, et ne s'avèrent être une option que pour une partie (limitée) de ceux-ci.

Le vélo pourrait s'avérer être une solution si ceux-ci habitent en périphérie proche et pour autant qu'ils disposent d'un itinéraire sûr et confortable. A cet égard, le développement des itinéraires cyclables (supra) régionaux est important, et une coordination entre les différentes Régions pour faciliter les liaisons est nécessaire.

Plus globalement, les P+R constituent une alternative qui peut s'adresser à ce type de public. Cependant, comme vu précédemment, cette offre est actuellement très peu développée et essentiellement disponible à l'entrée sud-ouest de la Région. Le développement de ces parkings trouverait également un intérêt à cet égard, ce qu'appuie également le service « ressource humaine » de la STIB, qui pour rappel emploie 6.000 personnes travaillant à horaires décalés. Le cas échéant, il est également important d'y proposer une offre de transport multimodal de sorte que les navetteurs puissent continuer leur déplacement au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces lieux peuvent également servir de point relais pour les services de navette mis en place dans certaines grandes entreprises (telle que la STIB).

Pour les personnes effectuant le trajet inverse, c'est-à-dire les bruxellois qui doivent se rendre dans les autres Régions, une approche similaire mais inversée peut être effectuée.

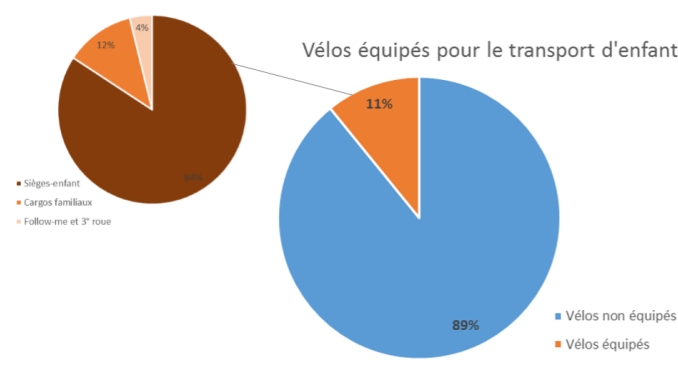
2.1.3.6 Les familles

Bien que ne ressortant pas de manière tranchée lors de l'analyse des publics se sentant particulièrement impactés par la Zone de Basses Emissions, le profil des familles est apparu comme pertinent à étudier. En effet, les familles peuvent rencontrer davantage de difficultés dans leur mobilité quotidienne, car il peut s'avérer par moment plus compliqué d'organiser ses déplacements avec des enfants. C'est la raison pour laquelle des échanges ont été organisés avec la Ligue de Familles (francophone) et le Gezinsbond (néerlandophone), en vue de savoir si l'offre actuelle de transport permet de répondre aux besoins des familles. Lors de ces échanges, le Gezinsbond a d'abord attiré l'attention sur le fait qu'il existe plusieurs profils de famille, et que les familles d'immigrés notamment ne doivent pas être oubliées. Il mentionne par ailleurs que la LEZ ne doit pas conduire à une « pauvreté accrue des transports ». Et que l'un des aspects sur lequel une attention particulière doit être apportée est la sécurité routière.

En ce qui concerne les transports publics, tant la Ligue de Familles que le Gezinsbond rapportent que de nombreuses familles utilisent ces modes qui sont totalement pertinents pour le déplacement des familles. Le Gezinsbond voit par ailleurs des opportunités avec le développement du réseau S (SNCB).

Les tarifs des transports publics sont considérés comme avantageux et adaptés, grâce aux abonnements dégressifs et les tarifs famille nombreuse. Le Gezinsbond précise qu'il est important que ceux-ci restent abordables. Selon la Ligue des Familles, l'accessibilité des transports publics pourraient être améliorée, par exemple pour faciliter les déplacements avec poussettes. Une accessibilité que remet également en cause le Gezinsbond vis-à-vis de certains trains de la SNCB, notamment des trains à deux étages. Enfin, la Ligue des Familles ajoute que les circuits des transports en commun pourraient mieux prendre en compte les établissements scolaires et les équipements.

Interrogée sur la pertinence du vélo, la Ligue des Familles souligne que de nombreuses familles ne se sentent pas assez en sécurité pour se déplacer à vélo avec leurs enfants. Elles réclament plus de pistes cyclables et ainsi plus de sécurité. Selon le rapport de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, à peine 2% des cyclistes comptabilisés en 2018 étaient des enfants. Selon Provélo, en charge de l'Observatoire, la proportion d'enfants ne semble pas connaître d'évolution significative ces dix dernières années. Il apparaît néanmoins, selon les derniers Observatoires qui rendent également compte des équipements vélos destinés au transport d'enfants, qu'une partie non négligeable des vélos recensés disposaient de tels équipement. Ainsi 12% des vélos comptabilisés en 2018 étaient équipés.



Les vélos équipés pour le transport d'enfant – Observatoire du vélo en RBC (Provélo, 2018)

Pour le Gezinsbond, l'offre en stationnement pour vélo – et en particulier pour les vélos de plus grandes dimensions (vélos cargos) – n'est pas suffisant et doit être développée. Il rappelle que de nombreuses familles n'ont pas la possibilité de stationner leurs vélos au sein de leur domicile et que si on veut faciliter et encourager les déplacements via ce mode de transport il est nécessaire de développer l'offre. Il ajoute également que beaucoup de personnes (en particulier les familles d'immigrés) ne savent pas faire de vélo et qu'un accompagnement pourrait s'avérer utile à cet égard, de même qu'en matière de réparation de vélos. Pour rappel, certaines associations dispensent des formations telles que le GRACQ et Provélo avec lesquelles collaborent la Ligue des Familles. La Ligue fait remarquer qu'il est important de développer l'autonomie des enfants à vélo, et notamment par le brevet cycliste, une initiative gratuite prise en charge par la région qui est très populaire auprès des écoles – et qu'il est nécessaire de faire perdurer. C'est également l'un des objectifs des plans de déplacements scolaires, démarche dans laquelle 30 nouvelles écoles bruxelloises se lancent chaque année. Les rues scolaires, qui visent à sécuriser les abords de l'école, sont aussi appréciées.

Les offres de vélos partagés ne conviennent, en l'état, pas aux familles car les vélos ne sont pas adaptés aux enfants (trop grands) et/ou pas adaptés pour des accessoires (siège). La Ligue des Familles évoque la possibilité d'inclure d'autres types de vélo dans les offres.

Lorsqu'un déplacement en voiture est nécessaire, l'offre en voitures partagées est jugée pertinente. Cependant, la Ligue des Familles fait remarquer qu'il serait utile de proposer des sièges enfants/réhausseurs dans les voitures. Cambio propose la mise en disposition de ce type d'équipement



(pour des enfants de 2 à 10 ans), il suffit de le préciser au moment de la réservation. Pour un siège supplémentaire, il sera nécessaire de réserver l'équipement au bureau Cambio.

2.1.3.7 Les personnes en difficulté financière

Cette catégorie est plus large et englobe de manière générale tous les profils précédemment identifiés, qui sont globalement des publics en difficultés financières, avec chacun de particularités qui rendent leur situation spécifique.

Pour rappel, et comme cela a été confirmé par les CPAS consultés et par des échanges avec la maison de quartier Anneessens, les publics les plus vulnérables ne possèdent pas de voiture, et ne sont donc pas impactés par les restrictions de circulation.

Pour les ménages à faibles revenus qui possèdent une voiture impactée par la LEZ, ceux-ci disposent d'une offre de transport « classique » assez étendue (transport public, Villo !, Cambio), et il existe des solutions pour que ces publics bénéficient de tarifs et d'abonnements à prix avantageux pour certaines offres de transport, les transports publics en particulier.

En revanche, les publics à faibles revenus peuvent rencontrer des difficultés à accéder à certains services, par exemple à ceux nécessitant une carte de crédit, ou encore des services qui ne sont pas disponibles à proximité de leur domicile. Cela peut être le cas pour certaines solutions de micro-mobilité, qui, comme vu préalablement, nécessitent généralement une carte de crédit et ne sont pas disponibles dans toute la région, et particulièrement au nord de la région, c'est-à-dire dans des quartiers qui se caractérisent souvent par une population à faibles revenus.

Un cout de possession/utilisation de la voiture à ne pas négliger... et qui pourrait permettre de recourir à une offre de transport non négligeable

Pour les personnes disposant d'un véhicule, même si elles ne l'utilisent que de manière limitée, celui-ci représente un cout qu'il ne faut pas négliger. Pour exemples, et tablant sur un amortissement du véhicule sur plus de 8 an, il faut compter de l'ordre de :

- 150 à 200 €/mois (soit 1.800 à 2.400 €/an) pour la possession et l'utilisation d'une petite voiture citadine circulant 3.000 km/an ;
- 350 à 400 €/mois (soit 4.200 à 4800 €/an) pour la possession et l'utilisation d'une voiture citadine circulant 7.500 km/an ;
- 600 à 650 €/mois (soit 7.200 à 7.800 €/an) pour la possession et l'utilisation d'une voiture familiale circulant 15.000 km/an.

Pour les personnes plus âgées devant être visitées de manière assez régulières, le cout des déplacements effectués par leur proche n'est pas non plus négligeable. Pour la personne effectuant par exemple des déplacements de 2x15 km à raison de 4 fois par semaine, le cout est estimé à environ 2.000 € annuellement (en tablant sur un cout de 0,35€/km).

A titre purement indicatif, et uniquement dans le but de pouvoir se faire une idée du budget qui pourrait être alloué à d'autres modes de déplacements, une analyse a été réalisée pour trois profils différents –

s'agissant de trois profils fictifs qui devraient se débarrasser de leur véhicule et donc opter pour des nouvelles solutions de mobilité. Les détails des calculs sont disponibles en annexe.

→ Budget nécessaire à Jacqueline, une sénior

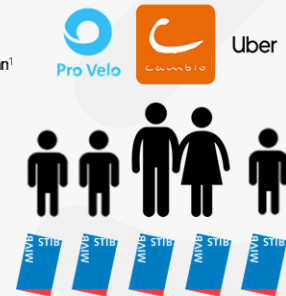
- Situation :
 - Elle rend sa vieille Clio roulait 2920km/an qui lui coûtait environ 202€/mois soit 2424€/an¹
 - Les solutions de micro-mobilité et le vélo n'ont pas sa préférence
- Besoins :
 - Principalement : Déplacements en RBC en journée
 - Ponctuellement : Déplacements hors RBC
- Réponse
 - Abonnement STIB sénior : 60€/an
 - Taxi (4 trajets/mois) : 764€/an²
 - Ticket de train tarif sénior (2x/mois) : 172€/an



→ Budget total = 996€/an

→ Budget nécessaire Marc, Julie et leur 3 enfants

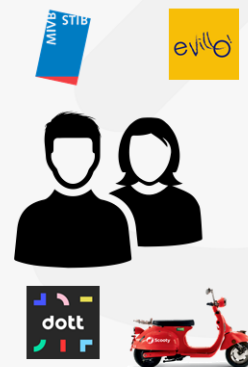
- Situation :
 - Ils ont rendu la seule voiture de la famille
 - Leur ancienne voiture, une espace qui roule 14 790km/an en ville, leur coutait 636€/mois soit 5764€/an¹
- Besoins :
 - Principalement : Déplacements domicile-travail et domicile-école en RBC
 - Ponctuellement : Loisirs (parfois en dehors des horaires de transports en commun)
- Réponse :
 - Abonnement STIB:
 - 2 adultes = 998€/an
 - 1 enfants > 12 ans = 50€/an
 - 2 enfants <12 ans = gratuit
 - Coût Cambio
 - 5 locations courtes/mois = 680€/an
 - 4 locations longues/an = 466,8€/an
 - Uber 2x/mois: 480 €/an
 - Location de remorque à vélo, charrette: 120 €/an



→ Budget total = 2794,8€/an

→ Budget nécessaire Marie et Briec un couple de Bruxellois

- Situation :
 - Ils ont rendu une des 2 voitures du couple
 - Leur ancienne Golf plus TDI roulait 7300km/an (moyenne bruxelloise) et leur coutait 377,6€/mois soit 4532€/an¹
- Besoins :
 - Principalement : Déplacements domicile-travail
 - Ponctuellement : Loisirs (parfois en dehors des horaires de transports en commun)
- Réponse
 - Un abonnement MTB: 583€/an
 - Un abonnement E-vello: 100 €/an
 - Un an de Scooty: 192 €/an
 - 2 trajets/mois en Dott: 115,2 €/an
 - Abonnement Swapfiets: 210€/an



→ Budget total = 1200,2€/an

2.1.4 Mesures d'accompagnement à développer, renforcer, revoir en vue d'accompagner davantage les citoyens

2.1.4.1 Préambule

De nombreuses mesures existent et ont déjà été mises en place en vue d'accompagner les citoyens impactées par la Zone de Basses Emissions. La présente section expose les différentes pistes qu'il faut explorer en vue d'améliorer/renforcer cet accompagnement. Celles-ci ont été classées en 3 grandes catégories :

- **Dérogations et pass journalier** : analyse dans quelle mesure ces deux mesures doivent éventuellement être développées ;
- **Offre de transport** : fait des suggestions en matière de développement de l'offre de transport et de renforcement de son accessibilité ;
- **Communication, (in)formation, découverte** : émet des recommandations relatives à trois thématiques spécifiques :
 - Accessibilité des services LEZ (site internet, guichet LEZ)
 - Communication sur l'offre de transport
 - Incitation, promotion, formation : visant à faire découvrir l'étendue de l'offre de transport existante

2.1.4.2 Dérogations et pass journaliers

Les analyses et différentes consultations effectuées dans le cadre de la présente étude n'ont pas mis en évidence la nécessité de revoir la formule du pass journalier.

Pour ce qui est des dérogations, deux demandes ont été spécifiquement formulées. La première concerne les véhicules de personnes handicapées. Pour rappel, les personnes en situation de handicap ne pouvaient bénéficier d'une dérogation pour leur véhicule uniquement si ce dernier était « adapté ». La notion d'adaptation a fait l'objet de controverses, et il existait une demande de ce public pour revoir la dérogation. La Région a pris acte de cette demande puisqu'une nouvelle dérogation va très prochainement adopter une dérogation pour les véhicules de personnes handicapées bénéficiant d'une intervention majorée. L'adaptation du véhicule n'est pas une condition dans cette dérogation.

*Il s'agit des véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse, a droit à une **intervention majorée dans les soins de santé** (status BIM) ET est titulaire d'une **carte de stationnement pour personnes handicapées** (carte spéciale visée à l'article 27.4.3 du Code de la route). La dérogation ne peut être demandée que pour un seul véhicule par carte spéciale. (Site internet LEZ Brussels)*

La seconde demande qui a été formulée était la possibilité d'une dérogation pour les véhicules qui roulent peu et rarement. Plusieurs questionnements découlent de cette proposition. Tout d'abord, si un véhicule roule très peu, est-ce qu'il n'est pas possible de considérer que de fait le ménage peut se passer de ce véhicule ? De plus, l'introduction d'une telle dérogation nécessite de définir des limites : combien de kilomètres le véhicule serait-il autorisé à rouler ? La définition d'un seuil serait elle aussi soumise à de nombreuses controverses... Enfin, une dernière question se pose, en lien avec la précédente : dans quelle mesure serait-il possible de contrôler les distances parcourues par les véhicules bénéficiant d'une dérogation ? Il est possible que cela représente une surcharge administrative bien trop importante, et

ouvre la voie vers de possibles dérives. Raisons pour lesquelles il n'est pas spécifiquement recommandé d'envisager une telle dérogation.

2.1.4.3 Offre de transport

Promouvoir l'égalité d'accès à l'offre de transport en renforçant celle-ci dans les zones moins desservies

L'inventaire et l'étude de l'offre existante permet de se rendre compte que l'offre en mobilité n'est pas la même pour tous les Bruxellois. Une attention particulière doit être apportée aux zones périphériques à cet égard, et notamment aux quartiers situés à l'ouest du canal où l'offre en transport est plus limitée alors que ceux-ci se composent globalement de ménages disposant de revenus inférieurs à la moyenne régionale. Outre les services de micromobilité en free-floating qui ne s'adressent pas toujours aux publics particulièrement vulnérables eu égard à la LEZ, il s'agit également mais dans une moindre mesure des services de transports publics, des services de vélos ou de voitures partagés qui ne sont pas présents dans tous les quartiers de la Région.

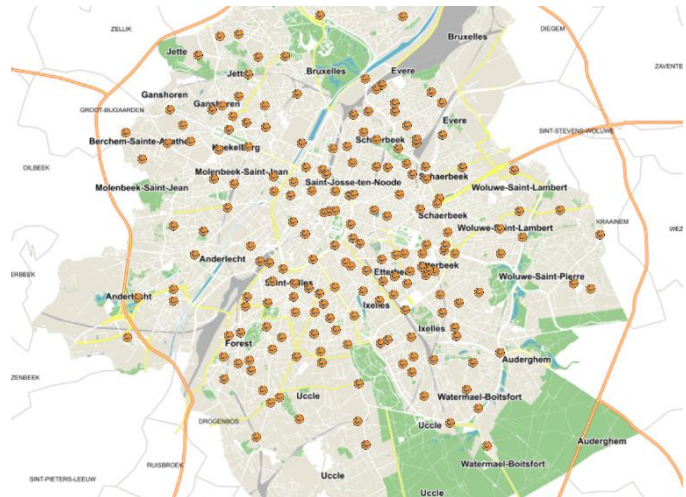


Figure 8 : Localisation des stations Cambio
Source : Mobicigs

Cette recommandation rejoint également en partie l'action C.11 du PRM – Good Move qui vise à renforcer les services de mobilité partagée et dont l'ambition est de créer un réseau de points de mobilité à l'échelle des quartiers, regroupant différents services.

Favoriser la pratique du vélo par tous en développant l'offre (et/ou en facilitant l'accès à une gamme plus étendue de vélos)...et en améliorant les conditions de déplacements et de stationnement

Le vélo est apparu comme une solution pertinente (ou du moins potentiellement pertinente) pour la plupart des publics interrogés. Cependant, afin d'en favoriser la pratique, il est apparu nécessaire de développer l'offre (et/ou de faciliter l'accès à une gamme plus étendue de vélos) et d'améliorer les conditions de déplacements et de stationnement.

Il est en effet ressorti des échanges avec les représentants des personnes âgées, des personnes en situation de handicap, et des familles dans une certaine mesure, que l'offre vélo n'est pour le moment pas vraiment adaptée. Au-delà du vélo personnel, il existe de nombreuses solutions à Bruxelles pour se déplacer à vélo : location de vélo pour courte ou longue durée, vélos partagés en station ou en free floating... Si l'arrivée du vélo à assistance électrique permet un accès à la pratique du vélo à un plus grand nombre, aucun des vélos disponibles dans ces services n'est spécifiquement adaptée ou conçus pour les publics précités – à l'exception du service de location de cargo-bike ou longtail proposé par Provélo, mais dont le nombre de vélos est limité. Il n'existe aucun service similaire pour des vélos spécifiquement adaptés aux personnes âgées ou en situation de handicap. Les services de vélos partagés ne permettent pas non plus la fixation d'un siège-enfant par exemple. Des réflexions doivent être menées en vue de voir dans quelle mesure une offre de vélos adaptés peut être développée. La création d'une centrale « vélos » - proposant de multiples formes de vélos - en location ou en test pourrait



s'avérer opportun à cet égard. A défaut, ou de manière complémentaire, il s'avèrerait également opportun de faciliter l'achat (et/ou la location ; cf. également recommandations en matière d'incitation) de ces vélos adaptés dont les prix peuvent être importants. A titre d'exemple, chez Provélo, le coût de la location est 120€/mois pour un vélo de ville, 175 €/mois pour un vélo à assistance électrique, et de 250 €/mois pour un vélo-cargo.

A ce titre, on peut mentionner le projet Cairgo-Bike, récemment lancé par la Région, et qui vise à favoriser et promouvoir l'utilisation du vélo-cargo à Bruxelles. Un système d'acteurs s'est regroupé afin de proposer divers services : prêts, partage, achats groupés, formations... Pour plus d'informations sur ce projet, voir page 91.

Autre élément à mentionner, le fait que si les systèmes de partage de vélos peuvent s'avérer une solution pour une partie des seniors, il est apparu lors des tables rondes que ceux-ci n'ont pas une connaissance approfondie de ces offres, et ne les utilisent pas. Pourtant, de nombreuses études montrent que les personnes âgées se tournent de plus en plus vers le vélo électrique, et certaines de ces offres proposent des vélos de ce type. Elles seraient donc un public potentiel pour ce genre d'offre, à condition qu'elles soient adaptées, tant dans leur fonctionnement que leur utilisation (cf. également recommandations en matière de « découverte »).

De manière générale, les représentants des publics cibles consultés ont pointé la nécessité de poursuivre les efforts pour améliorer les conditions de circulation dans la région, d'autant plus que ces aménagements profitent à l'ensemble de la population. Il est nécessaire de mettre en œuvre la sécurité des cyclistes et d'améliorer leur confort. La sécurité semble en effet être encore un frein pour la circulation à vélo, comme l'a fait remarquer la Ligue des Familles lors des échanges, selon laquelle les parents trouvent encore dangereux de circuler à vélo avec des enfants à Bruxelles (cf. également recommandation en matière de formations).

De plus, les aménagements cyclables doivent être accessibles à tous et à tout moment. À tout moment, car le vélo peut constituer une solution pour les personnes devant se déplacer en période nocturne, durant laquelle l'offre de transports en commun est encore insuffisante voire inexistante. Il s'agit donc de veiller à ce que les aménagements soient suffisamment éclairés. A tous, parce qu'il n'existe pas un seul type de vélo, et certains, comme les vélos cargos, qui tendent à se développer de plus en plus, prennent plus de place. Il s'agit d'ailleurs d'un objectif du Plan Régional de Mobilité Good Move récemment adopté que d'offrir des aménagements adaptés à tous.

*Toutes les voiries, à l'exception des tunnels, des autoroutes et des routes pour automobiles, accueillent les cyclistes (en ce compris les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos et les tricycles de livraison) dans de bonnes conditions de sécurité, soit dans un aménagement adapté, soit en leur permettant de prendre leur place dans un trafic apaisé.
(PRM Good Move – Volet réglementaire)*

Le développement de l'offre en stationnement, en particulier pour les vélos « adaptés », est également apparu comme un élément important en vue de faciliter le vélo par tous. Actuellement, cette offre est marginale. A noter que si pour les nouvelles constructions le permis d'environnement impose de prévoir des places « pour permettre le rangement aux vélos de type différent (vélo-cargo, vélo avec remorque, tandem...) », rien n'est imposé en ce qui concerne le nombre ou la part d'emplacements à prévoir pour ces types d'engins. Cependant, il faut noter qu'un volet stationnement est prévu dans le projet Cairgo-Bike, déjà mentionné ci-dessus.



Rendre les transports publics accessibles au plus grand nombre (en ce compris la question de l'intermodalité et de l'intégration tarifaire)

L'accessibilité est un concept large qui recouvre une grande diversité de thématiques. On pense ici à l'accessibilité physique des transports en communs, qui a été pointée du doigt par les publics cibles identifiés, mais aussi l'utilisation des services, et notamment l'achat des titres de transports et la connexion entre les différents opérateurs.

De par les publics ciblés, la problématique de l'accessibilité est apparue comme primordiale en ce qui concerne les transports en commun. En effet, tant les personnes âgées que les personnes en situation de handicap, que les familles dans une moindre mesure, ont mis en évidence les insuffisances en matière d'accessibilité. Pour ce qui est des recommandations, il existe des documents détaillés rédigés par des organisations spécialistes (CAWAB, UNIA, CSNPH...).

Il a également été souligné que l'intermodalité était très difficile pour les personnes à mobilité réduite, tant pour les personnes en situation de handicap, qui doivent souvent réserver des services d'assistance au préalable, que pour les personnes âgées, qui rencontrent quant à elle des difficultés à gérer les différents titres de transports. L'intégration tarifaire est une réponse à ces problématiques. De fait, aujourd'hui chaque opérateur public de transport a son propre système de paiement. L'objectif qui est poursuivi depuis plusieurs années à Bruxelles serait d'avoir un seul et même billet quel que soit l'opérateur choisi. On peut voir dans l'abonnement MTB un premier pas vers plus de cohérence, mais il s'agit d'un abonnement coûteux pour lequel il n'existe pas de tarifs préférentiels. Récemment, le gouvernement bruxellois a donné son accord pour mettre en œuvre l'intégration tarifaire entre les 4 opérateurs de transports de la région (SNCB, STIB, TEC, De Lijn). Elle sera donc très vraisemblablement mise en place dans les mois à venir.

Regrouper les différents opérateurs sur une unique plateforme permettrait de faciliter la vie des usagers, ce qui inciterait dans un même temps, selon certains observateurs, au report modal en faveur des transports publics. Une collaboration entre les différents opérateurs et autorités est donc nécessaire à cet égard.

Un ensemble d'objectifs qui sont par ailleurs poursuivi par le Plan Régional de Mobilité Good Move et retranscrites au travers de diverses actions :

- C1 – Accompagner le développement du MaaS ;
- C5 – Accélérer la mise en accessibilité des services de mobilité, en ce compris les transports publics ;
- D4 – Moduler la tarification des déplacements à l'usage ;

Améliorer et développer l'offre de taxis PMR

Il est ressorti que l'offre et la qualité des services de taxis PMR étaient insuffisantes. Sur ces points, il est possible de se référer à certaines recommandations formulées par la section PMR de la commission régionale de la mobilité et notamment :

- La section demande une augmentation du nombre de taxis PMR en circulation (+40) et la priorisation de ceux-ci pour des courses « chaises roulantes » (prévoir des quotas minimum de courses par mois) ;
- La section demande que la formation des chauffeurs utilisant un véhicule PMR soit améliorée et prévoie une sensibilisation in situ via une mise en situation PMR afin de mieux comprendre

les besoins de leurs clients à mobilité réduite. Cette formation spécifique doit permettre au chauffeur d'obtenir un certificat ;

- La section demande que l'ensemble des chauffeurs de taxis soient formés et sensibilisés car tous sont amenés à transporter certains types de PMR (personnes aveugles, seniors,...).

Par ailleurs, il s'agit également d'améliorer les services de réservations des taxis. A noter à ce titre, que le PRM – Good Move ambitionne de « Réglementer l'activité des centrales téléphoniques et les applications taxis afin d'assurer et d'améliorer les services de réception de demandes pour les taxis PMR ».

Poursuivre l'initiative des chèques taxis afin d'offrir une alternative de transport aux personnes à faible mobilité

En ce qui concerne l'offre de taxis, il est intéressant de rappeler ici l'existence jusque fin 2019 des chèques taxis, distribués par la Région, via les Communes, aux personnes handicapées et aux personnes de plus de 75 ans, sous réserve de répondre aux critères de revenus (VIPO). Cette initiative n'est actuellement plus en fonctionnement, faute de prestataire pour l'année 2020, mais il s'agit d'une démarche intéressante à poursuivre, dans la mesure du possible. Ils permettraient en effet aux personnes à faible revenus et qui ont des difficultés à se déplacer de profiter d'une alternative de transport. Pour rappel, d'après les chiffres transmis par Bruxelles Mobilité, 38140 chèques ont été distribués en 2018, et ils ont été utilisés à 80%, preuve qu'ils largement été sollicités et que l'initiative fonctionne.

Si la Région n'a pas distribué de chèques cette année, on peut mentionner le fait que certains opérateurs de taxis à Bruxelles (comme Taxis Bleus¹³) proposent l'achat de chèques taxis aux entreprises, et que cela peut être une piste éventuelle afin de permettre à nouveau le fonctionnement de ce dispositif. De plus, si les chèques taxis fonctionnent à nouveau, ils pourraient éventuellement faire partie de la prime Bruxell'Air, et être proposés aux personnes qui répondent aux critères.

Encadrer, Structurer et développer le service du transport social

Le transport social constitue une solution de transport particulièrement intéressante, voire unique, pour certains publics cibles. Il est donc primordial d'en améliorer le service.

S'il existe de nombreux opérateurs de différents types en région bruxelloise, il n'existe à ce jour aucune réglementation de ces services en Région de Bruxelles-Capitale. Tant en Région wallonne qu'en Flandre, ces types de services sont réglementés. A Bruxelles, un arrêté est actuellement en cours de rédaction mais il concerne transport en ambulance non urgent, qui ne fait donc pas partie du transport social tel que défini préalablement. La première recommandation constitue donc à encadrer et structurer le service du transport social. De fait, une réglementation claire permettrait une meilleure allocation des subsides car pour l'instant, le secteur est très hétérogène et les sources de moyens sont très diverses. De manière complémentaire, il est nécessaire de centraliser l'information et de mettre sur pied une plateforme recensant l'ensemble de l'offre disponible. Une centralisation qui pourrait également concerner la réservation de ces différents services (avec éventuellement le développement d'une application), et également s'étendre plus largement à l'ensemble des services de transport à la demande (taxis, VTC).

Il est également ressortit des analyses et des échanges avec les différents représentant des publics cibles que des améliorations sont également à apporter sur différents points :

- Davantage de souplesse : pour la plupart des services il est nécessaire de réserver son déplacement, parfois longtemps à l'avance, ce qui réduit l'autonomie des personnes à mobilité réduite, qui sont obligées de prévoir leurs sorties ;

¹³ <https://www.taxisbleus.be/index.php/fr/services/entreprises/cheques-taxis-bleus>



- Des plages horaires plus étendues : nombre de services proposés/disponibles ne le sont que durant des heures de « bureau », et ne sont par exemple pas disponibles en soirée ou le week-end, ce qui une nouvelle fois limite l'intérêt du service ;
- Des motifs de déplacements et des destinations également plus largement étendues pour les mêmes raisons ;
- Une diminution des coûts, qui restent important pour une personne qui souhaite se déplacer régulièrement. Une des solutions envisagées pourrait être un remboursement plus général des mutuelles : actuellement, il s'agit surtout des frais liés aux déplacements médicaux qui peuvent faire l'objet de remboursements, et beaucoup moins les déplacements pour raison sociale

Afin d'étendre le service, il pourrait également s'avérer judicieux de proposer des services de transport social / à la demande via vélos.

Développer l'offre P+R

Les P+R constituent une solution très pertinente pour divers publics impactés par la LEZ, spécifiquement pour les personnes en provenance (voire à destination) de l'extérieur de la Région. Cependant, comme cela a déjà été démontré, l'offre est actuellement insuffisante et inégale. L'offre est développée quasi-exclusivement dans le sud(-ouest) de la Région.

A ces égards, l'offre doit donc être largement renforcée. Si cette offre doit être envisagée de manière globale (avec une vision qui s'étend au-delà des frontières de la Région conformément à l'action C.9 du PRM-Good Move « Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P+R métropolitaine »), il faut également garder à l'esprit que pour rencontrer les besoins des travailleurs ayant des horaires décalés (et ne pouvant pas recourir au transport public) il est aussi nécessaire de prévoir une offre en périphérie de la Région. Complémentairement à cela, et en droite ligne avec l'action C.4 du PRM-Good Move « Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service) », il est primordial d'enrichir cette offre afin d'y développer la multimodalité.

« Faire évoluer les parkings publics (y compris les P+R) vers des pôles de service : stationnement et entretien vélo, autopartage, vélopavage, zones de livraison, consignes automatiques, etc. (PRM Good Move – Action C.4.)

Développer le stationnement des véhicules partagés (autopartage et covoiturage), l'implantation de micro-hubs logistiques au rez-de-chaussée, des parkings sécurisés pour vélos et des bornes électriques (PRM Good Move – Action C.9.)

Cette action doit également s'envisager eu égard au projet de développement des « Points Mobs » qu'envisage de développer la Flandre en périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale, et qui doivent également être valorisés (notamment sur le site LEZ).

2.1.4.4 Mesures en matière d'information, d'incitation, et découverte de l'offre de transport

A/ Rendre davantage accessible les mesures mises en place (site internet, guichet)

Rendre le site LEZ accessible (réalisé en cours de mission)

Il est important de veiller à ce que toutes les informations disponibles soient accessibles à tous. Dans le cadre de la mise en place de la Zone de Basses Emissions, un site internet relativement fourni apporte toute une série d'informations (présentation de la LEZ, dérogations, alternatives, etc.). Les associations de représentants des personnes en situation de handicap ont toutefois souligné l'importance de veiller à ce que le site internet soit accessible à tous, ce qui n'était pas le cas. Entre temps, les mesures ont été prises.



Avoir un point de contact physique

Il est également important que l'ensemble des démarches à éventuellement effectuer soient accessibles à tous. Actuellement, pour exemple, l'achat d'un pass journalier n'est possible que via un formulaire en ligne. Or, cela peut représenter un obstacle pour les personnes en fracture numérique. De manière plus globale, plusieurs organismes consultés et les Communes ont mentionné l'importance d'avoir un guichet physique habilité à répondre aux interrogations des citoyens et à réaliser les démarches administratives, un guichet qui serait un complément très utile au site internet et call-center. Les Communes jouent dans une certaine mesure ce rôle de relais auprès de la population, mais ne sont pas toujours en mesure de répondre à toutes les questions posées, et n'ont pas la possibilité de répondre aux besoins en matière de démarches administratives.

B/ Renforcer la communication et l'information sur l'offre existante

Enrichir le site LEZ

Comme mentionné préalablement, le site LEZ apporte nombre d'informations relatives à la Zone de Basses Emissions, mais aussi relatives aux différentes possibilités qui existent en vue de se déplacer. Ce site pourrait toutefois encore être enrichi, notamment eu égard aux possibilités offertes aux personnes identifiées comme plus vulnérables vis-à-vis de la LEZ. Aucune information n'est par exemple donnée quant aux services de transport social, voire aux services d'aide à domicile. Afin d'être complet, un volet relatif à la marche pourrait également être intégré. Le site pourrait également se voir complété d'autres éléments, comme telles que les primes proposées par certaines communes pour l'achat d'un vélo, ou encore les diverses formations qui sont données en vue d'apprendre à rouler à vélo en ville.

Il s'avère par ailleurs opportun d'établir une coordination entre les sites la LEZ et de Bruxelles-Mobilité.

Mettre en place des points d'information liés à la mobilité

Cette recommandation fait spécifiquement référence à l'action C.2. du PRM – Good Move dont l'ambition « est de créer des points de contact pour l'utilisateur (en prenant en compte la spécificité de chacun : genre, âge, autonomie, langue...), lui permettant d'accéder à de l'information et du conseil sur l'ensemble des services liés à la mobilité, et d'avoir la possibilité d'acheter ou de s'abonner à ces services ».

Ces points de contact s'avèrent particulièrement pertinent en vue d'accompagner les ménages impactés par la restriction de circulation imposée par la Zone de Basses Emissions, ce que met d'ailleurs en avant le Plan Régional de Mobilité.

« Les points de mobilité doivent proposer un véritable service de coaching pour répondre aux besoins spécifiques de l'utilisateur et lui permettre d'essayer de nouvelles façons de se déplacer et de s'approvisionner. Une attention particulière est portée à l'accompagnement des nouveaux arrivants et aux ménages devant se séparer de leur véhicule dans le cadre de la LEZ ».

Ces différents points d'information seraient alors complémentaires au service de « mobi-coach » spécifiquement développé dans le cadre de la LEZ.

(Accentuer la communication sur les impacts de la LEZ)

De manière secondaire, il a également été constaté que certaines personnes impactées par la zone de basses émissions sont dans l'incompréhension par rapport à cette mesure. La communication autour des effets attendus et l'impact de la LEZ doit donc être poursuivie voire accentuée, et devrait peut-être être mise (encore) davantage en avant sur le site internet de la LEZ par exemple.

C/ Inciter, promouvoir, former



Réviser la prime Bruxell’Air

La prime Bruxell’air constitue le principal incitant financier au changement de comportement disponible en Région de Bruxelles-Capitale. Cette dernière existe depuis de nombreuses années et est actuellement en cours de révision par Bruxelles-Environnement. Les nombreux échanges avec les participants des tables rondes ont permis de mettre en évidence certains éléments qui mériteraient d’être pris en compte :

- Afin de mieux répondre aux besoins des ménages et notamment des publics cibles impactés par la Zone de Basses Emissions, il est primordial d’élargir les offres de transport auxquelles donne accès la prime Bruxell’Air. Actuellement, les bénéficiaires de la prime n’ont le choix que de deux formules qui concernent une offre limitée de transport (Cambio, MTB, vélo personnel). Or, comme vu dans le cadre de cette étude, l’offre de transport disponible à Bruxelles est aujourd’hui beaucoup plus large que cela, et il est important de pouvoir proposer davantage de solutions, incluant outre les systèmes de vélos partagés, de micromobilités, etc., également les services de transport à la demande (taxi, transport social, VTC) ;
- En parallèle, certains organismes consultés trouveraient judicieux d’inclure d’autres types d’avantages et de solutions dans la prime, en complément des offres d’abonnements. Par exemple, la possibilité d’accéder à des formations (ex : apprendre à circuler à vélo en ville en famille). Dans cet optique, les Mobility Visits (ou autres événements similaires) peuvent également faire partie intégrante de l’offre. Par exemple, les personnes impactées devant se séparer de leur véhicule se verraient offrir une visite afin de leur permettre de trouver des solutions alternatives de déplacement. Une autre proposition est de veiller à inclure des dispositifs qui peuvent être coûteux pour un ménage qui doit en assumer la charge, et l’on pense notamment aux différents dispositifs permettent aux personnes en situation de handicap ou aux familles de pratiquer le vélo. L’objectif serait ainsi de proposer un accompagnement plus pérenne, pour impulser des changements et proposer des solutions qui vont au-delà de la période d’abonnement ;
- Afin de permettre une plus grande flexibilité et ainsi de s’adapter plus facilement aux besoins, il serait intéressant d’offrir aux bénéficiaires de la prime la possibilité de moduler la formule, c’est-à-dire de pouvoir choisir les avantages dont ils souhaitent bénéficier, et que la formule ne soit pas figée. Il s’agit d’offrir un budget mobilité aux bénéficiaires qui serait éventuellement disponible sur une carte. Le cas échéant, il faudra toutefois veiller à ce que chacun puisse aisément utiliser ce support, et un accompagnement peut être à prévoir pour certains d’entre eux.

Par ailleurs, dans le cadre de la révision en cours de la prime, il est envisagé d’adapter la prime aux revenus du ménage, à l’image de ce qui se fait pour les primes énergies, et de limiter l’accès à celle-ci aux ménages impactés par la Zone de Basses Emissions. Si cette nouvelle formule permet d’apporter une aide plus importante à ceux qui en ont le plus besoin, et en particulier aux ménages impactés par la Zone de Basses Emissions – ce qui est à souligner – il s’avèrerait toutefois opportun de maintenir l’accès à la prime pour tous dans la mesure du possible. En vue de permettre un accès à la prime au plus grand nombre, la suppression du volet « destruction du véhicule » doit être envisagée. En effet, et bien que celle-ci rencontre peu de succès¹⁴, la destruction des véhicules engendre un cout non négligeable pour la Région¹⁵.

Enfin, en lien avec ce qui a déjà été évoqué, il est important d’améliorer les démarches pour demander cette prime afin de la rendre accessible au plus grand nombre.

¹⁴ Il est estimé qu’environ 10% des personnes demandant une prime, font détruire leur véhicule par le biais de la prime Bruxell’Air.

¹⁵ Cout estimé à environ 100.000 € pour l’année 2019, tablant sur le nombre de primes sollicitées et un cout d’environ 700€/prime.

A titre d'exemple, la région Ile-de-France accorde désormais une aide à l'achat de vélos adaptés. Les dispositifs concernés sont les handbikes, les tricycles et les vélos adaptés aux situations de perte d'autonomie mais également les roues motorisées pour fauteuils roulants manuels, les tandems pour personnes non-voyantes et les vélos adaptés avec guidons « HCP » permettant l'accès aux promenades avec leurs proches pour les personnes polyhandicapées. L'aide accordée s'élève à 50% maximum du prix du matériel, dans la limite de 1200 euros. Pour en bénéficier, il faut faire l'achat du matériel puis envoyer une copie de la facture ainsi que les documents demandés au service de la région.



Dispositif HCP

Continuer à faire découvrir et tester l'étendue de l'offre de transport

Faire découvrir et tester l'étendue de l'offre de transport est apparu comme un élément essentiel en vue d'accompagner les citoyens, car nombre de ceux-ci n'ont pas connaissance de l'ensemble de cette offre. Il est donc important de poursuivre les initiatives existantes, voire d'en créer de nouvelles.

Le concept des Mobility Visits, qui a déjà été testé à plusieurs reprises, est apparu comme particulièrement intéressant à cet égard, car :

- Cette formule permet de faire découvrir et tester en petit groupe, accompagné d'un spécialiste de la mobilité, les offres de transport disponibles ; de fait, tous les participants ayant répondu à l'enquête de satisfaction déclarent avoir particulièrement apprécié de pouvoir tester des nouvelles solutions de mobilité en toute sécurité. La plupart déclarent également mieux connaître les solutions de mobilité et se sentir plus en confiance pour se déplacer après la visite.
- Cette formule est modulable en fonction des publics présents, et/ou du quartier dans lequel se déroule la visite. A titre d'exemple, les visites organisées ont été adaptées à des publics spécifiques, comme les seniors, ou les familles.

Bien que plus généralistes et moins modulable, des évènements tels que les Mobility Passeport doivent également être réitérés à l'avenir.

A noter par ailleurs que le PRM – Good Move mentionne que le « processus participatif (le panel citoyen en particulier) a mis en avant l'enjeu de renforcer les mesures en matière de service, de communication et d'accompagnement des changements de comportements. En première approche, il est estimé qu'un doublement des budgets consacrés à ces actions permettrait une réelle « montée en gamme » et aurait un effet levier important sur la visibilité et surtout sur l'impact des actions menées ».

Développer et poursuivre les formations en matière de déplacements à vélo, mais aussi relatives à d'autres aspects

Enfin, l'accompagnement sous forme de formations (et d'accompagnement personnalisé) est également apparu comme des initiatives à poursuivre et à développer, en particulier sur les aspects suivants :

- **Se déplacer à vélo dans la ville** : l'insécurité que ressentent nombre de personnes lorsqu'ils se déplacent à vélo peut en partie s'expliquer par un manque de confiance, d'expérience et/ou du fait qu'elles n'ont pas les bonnes habitudes pour se déplacer de manière sécurisée en ville. Faire perdurer, voire développer, les formations existantes est donc essentiel ;



source : Pro Vélo

- **Utiliser les outils numériques** : La maîtrise des outils numériques permet d'accéder à davantage de services de transport offerts en Région de Bruxelles-Capitale, et développer ce type de formation permet donc de répondre aux enjeux de fracture numérique. Au cours de cette étude, il a été plusieurs fois mis évidence que la fracture numérique était un frein pour une partie du public impacté, et notamment les seniors. Cela est possible dans les espaces publics numériques, qui sont des espaces dotés de matériel informatique mis à disposition du grand public.
- **Utiliser les services de véhicules partagés** : Pour les personnes qui doivent se séparer de leur véhicule les services de voitures partagées offrent une alternative pour nombre d'entre elles. Lors des tables rondes organisées dans le cadre de la présente étude, il est toutefois apparu que certaines personnes pourraient éprouver des difficultés à utiliser ces services, notamment du fait que ces services proposent des flottes de véhicules équipées de nouvelles technologies. Un accompagnement pourrait donc être proposé à la première utilisation.

Les formations qui peuvent être proposées sont d'une grande diversité, et peuvent s'adresser à tout type de public. Par exemple, il existe en Suisse une association propose des cours aux seniors dont l'objectif est « être et rester mobile » (<https://www.ate.ch/themes/rester-mobile/cours/>). Ces cours sont donnés par des spécialistes et abordent une grande diversité de thèmes et de solutions de mobilité : apprendre à utiliser les transports publics et à se servir de distributeurs de billets, connaître les dangers en tant que piéton, combiner les différents modes de transports...

Pour réaliser cet objectif, il pourrait être pertinent de mobiliser le réseau CABAN (collectif des acteurs bruxellois de l'accessibilité numérique ; www.caban.be/fr/), qui fédère les associations et autres organismes qui luttent contre la « fracture numérique ».

2.2 Les professionnels

2.2.1 Profils et besoins des publics impactés par la mise en place de la zone de basses émissions

2.2.1.1 Les résultats de l'étude de 2017

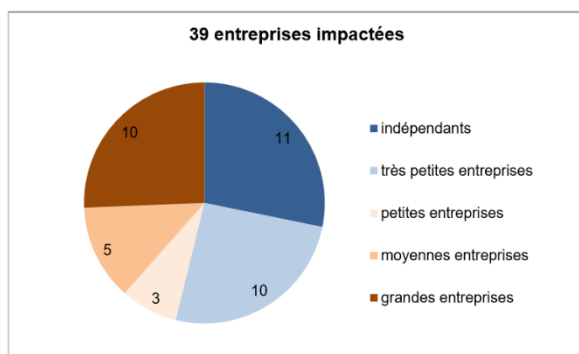
A/ Enquête menée auprès des entreprises

Sont concernés aussi bien les indépendants, que les TPE, que les plus grandes entreprises...

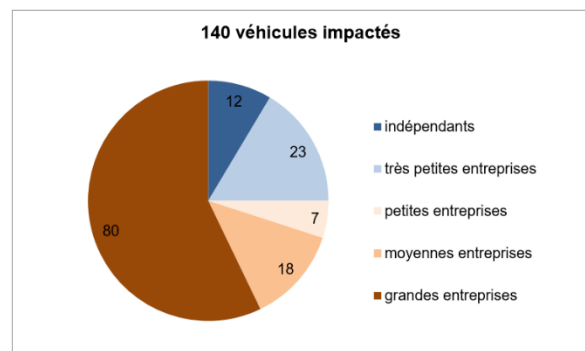
Afin de comprendre le profil des entreprises impactées par les mesures de restrictions de la LEZ, Traject et Transport & Mobilité, dans le cadre du rapport de 2017, avaient mené une enquête en ligne destinée aux entreprises. Malgré un nombre de réponses limité, cette enquête permet déjà de faire émerger certaines tendances.

168 réponses avaient été récoltées via cette enquête, et parmi elles, 39 entreprises se sont déclarées concernées par les mesures de la LEZ¹⁶. Parmi les 39 entreprises concernées, 21 ne possédaient qu'un seul véhicule ancien, 15 en possédaient moins de 10, et 3 plus de 10. En ce qui concerne le type d'entreprises, il apparaît qu'il s'agit aussi bien des indépendants, que des TPE ou des plus grandes entreprises. Comme on peut le voir sur les graphiques ci-dessous, en termes d'entreprises impactées, la répartition est plutôt équivalente. En revanche, en termes de parcs de véhicules, la majorité des véhicules appartiennent à des grandes entreprises (du fait qu'elles possèdent davantage de véhicules).

Graphique 19 : Répartition des 39 entreprises affectées par catégorie de taille d'entreprise – Source : enquête IVOX (canal ouvert)



Graphique 20 : Répartition des 140 véhicules affectés par catégorie de taille d'entreprise – Source : enquête IVOX (canal ouvert)



...mais indépendants et TPE se disent les plus affectés

Cependant, les indépendants et les TPE se disent les plus impactés. En effet, 90 % des TPE (ou indépendants) mentionnent que celle-ci aura un impact non négligeable sur leur activité, alors qu'à l'inverse environ 70 % des entreprises de plus de 10 personnes stipulent que celle-ci n'aura que peu, voire pas, d'impact sur leur activité économique.

A noter que des effets indirects étaient également craints par certaines entreprises, par exemple pour les sous-traitants.

¹⁶ Etaient considérées comme concernées les entreprises disposant d'au moins un véhicule diesel de plus de 14 ans (l'âge maximal autorisé en 2020) ou essence de plus de 22 ans (l'âge maximal autorisé en 2020). L'enquête s'intéressait donc aux véhicules qui sont aujourd'hui interdits.



B/ Consultation d'organisations et de fédérations représentant les entreprises

Des fédérations qui confirment que les TPE et les indépendants constituent la catégorie la plus vulnérable

Afin de compléter cette première analyse, différentes organisations et fédérations ont également été consultées dans le cadre de l'étude de 2017. Ainsi, les représentants d'entreprises ont confirmé l'idée selon laquelle les TPE et les indépendants sont la catégorie la plus à risque, et préconisent donc de focaliser particulièrement l'accompagnement sur eux. Pour BECI, la crainte est également que certaines entreprises quittent la Région de Bruxelles-Capitale.

Les oldtimers, les foodtrucks et les véhicules des TPE et indépendants du secteur de la construction en première ligne

Lors de cette enquête en 2017, les retours de ces acteurs ont permis d'identifier des catégories de véhicules spécifiquement concernés : les foodtrucks, les véhicules de maraichers et véhicules utilisés comme outil principal pour une activité commerciale et touristique, ainsi que les véhicules des TPE et indépendants du secteur de la construction. Pour les fédérations du secteur de l'automobile (et connexes), les mesures de la LEZ représentent également une menace pour les commerces de réparation de voitures, qui risquent de perdre des clients.

Compte tenu du fait que les entreprises qu'elles représentent ont été identifiées parmi les entreprises risquant d'être particulièrement impactées par la mise en œuvre de la zone de basses émissions, les trois fédérations et associations suivantes ont été consultées : la Confédération Construction ; la Belgian Foodtruck Association ; la Fédération Belge des Véhicules Anciens (FBVA). L'objectif était de comprendre dans quelle mesure ces entreprises seront impactées et pour quels motifs.

La Confédération Construction pointe les difficultés économiques que vont rencontrer les TPE face à ces mesures, pour lesquelles le véhicule est un outil de travail. Elle souligne également que les entrepreneurs non bruxellois sont également concernés, puisque 60% de ceux qui viennent travailler en RBC proviennent de l'extérieur de la région.

La Belgian Foodtruck Association confirme les risques de faillites et/ou départs de ce type d'entreprises, puisque le coût d'achat des véhicules est très important par rapport au profit.

La Fédération Belge des Véhicules Anciens attire l'attention sur le fait que les oldtimers utilisés à vocation commerciale ne peuvent disposer d'une plaque "O" et ne peuvent donc pas bénéficier d'une dérogation.

Une adaptation des dérogations pour répondre à certaines inquiétudes...mais pas pour les véhicules utilisés par les TPE et indépendants du secteur de la construction

En réponse à ces derniers points, il faut préciser que certains des véhicules identifiés comme impactés au moment de la rédaction du rapport en 2017 peuvent désormais faire l'objet d'une dérogation.

Ainsi, il est possible pour les véhicules oldtimers de plus de 30 ans immatriculés en Belgique et utilisés à des fins commerciales de demander une dérogation. Il suffit pour cela de fournir "la preuve que le véhicule fait partie d'un "business concept", et est utilisé à des fins commerciales ou de loisirs touristiques (via par exemple des photos ou une copie d'une brochure)" (site internet de LEZ Brussel).

Il en est de même pour les foodtrucks et les véhicules de maraichers et des forains. Il doit s'agir de véhicules spécialement adaptés et la dérogation est accordée si les propriétaires fournissent "une preuve de l'adaptation du véhicule (par exemple une facture concernant les frais d'adaptation ou des photos sur lesquelles le numéro de plaque et l'adaptation du véhicule sont clairement visibles)" (site internet de LEZ Brussel).



Pour conclure, au regard de ces constats et des différentes possibilités de dérogations actuellement offertes, il ressort que les entreprises qui restent particulièrement impactées par les restrictions de la LEZ sont les indépendants et les TPE du secteur de la construction. En Région de Bruxelles-Capitale, le secteur de la construction est le troisième le plus important en termes de nombre d'entreprises. Ce secteur compte 12.600 entreprises – dont plus de 95 % enregistrées en tant qu'indépendants ou (très) petites entreprises. Selon une étude menée dans la ville de Paris, ce secteur se caractérise par son taux de motorisation élevé (de l'ordre de 65 à 80 %) et par le fait qu'environ la moitié des véhicules appartenant à de telles entreprises disposent d'une caractéristique particulière. Il se distingue aussi par un volume de déplacements plus important (que les différents types d'entreprises mentionnés ci-dessus).

2.2.1.2 Les informations issues du guichet LEZ

A/ La boîte mail du guichet LEZ

Des mails émanant en grande partie d'indépendants et TPE...en majorité issus du secteur de la construction

Parmi les messages réceptionnés par la boîte mail du guichet LEZ, se trouvent des demandes de professionnels. Bruxelles-Environnement, en charge de traiter ces messages, a transmis les mails les plus pertinents pour aider à définir les profils des professionnels impactés. Une vingtaine de messages a ainsi été transmis, émanant en grande partie d'indépendants ou de TPE, qui appartiennent pour la grande majorité aux secteurs de la construction, du bâtiment, de l'entretien.

Pour ce type de professionnels, le véhicule constitue un outil de travail qui leur paraît indispensable pour transporter tout le matériel dont ils ont besoin.

« Mon véhicule est aménagé pour mon métier et en acheter un nouveau n'est pas envisageable vu que mes revenus sont trop faibles que pour obtenir un crédit. Vous proposez des alternatives mais je conçois mal transporter un boiler ou un lavabo dans un tram ou sur un vélo. Il y a-t-il des solutions pour les personnes dans mon cas. Sans véhicule je ne peux travailler et sans travail je n'ai pas de revenu et un indépendant n'a pas droit au chômage ou autre indemnité que ce soit. » (Plombier indépendant)

« Nous sommes une société de Toiture situé sur Bruxelles, notre rayon d'action est principalement basé sur Bruxelles, (...) les véhicules ne font que le trajet d'un point A à un point B, mais ils sont indispensables car ils ont tout l'équipements nécessaire et capables de transporter le matériel pour le bon déroulement d'un chantier. »

Beaucoup d'entre eux s'interrogent sur le type de véhicule à acheter pour remplacer l'ancien, et font remarquer que le fait de ne pas connaître les restrictions qui s'appliqueront après 2025 peut être un handicap, car cela ne permet pas aux professionnels qui doivent remplacer un véhicule de calculer avec certitude leur amortissement.

« Puis-je vous suggérer de donner des indications plus précises sur la durée de validité de ce moteur Euro 6 (dans certains cas, l'amortissement raisonnable et/ou la valeur de revente doivent être calculables. Et 5 ans après 2020, c'est court!!!) »

« Voici donc nos interrogations restantes : Quels sont les véhicules à préconiser pour une entreprise circulant principalement à Bruxelles ? Niveau Législation, subsides etc ? Jusque quand les véhicules Diesel Euro 6 seront-ils autorisés à Bruxelles ? Il n'y a pas d'info après 2025. Existe-t-il des aides/ financement, avantages fiscaux pour des véhicules électriques et hybrides ? Si oui, lesquels ?

« En résumé nous aimerions savoir vers quand nous devons amorcer le changement de véhicules DIESEL vers essence/hybrides/électriques/autres. » (société de nettoyage)



Certains font remarquer que pour remplacer leur véhicule ancien par un véhicule plus récent qui corresponde à leurs besoins, il leur sera bien souvent nécessaire d'acheter un véhicule diesel, qui aura davantage d'impact sur l'environnement que leur véhicule actuel¹⁷.

« Tous les véhicules de capacité de chargement équivalente que je trouve en occasion, dans le budget dont je dispose, sont des DIESELS qui émettent entre 1,5 et 2,5 fois plus de CO2 et de particules fines que mon véhicule actuel !!! »

D'autres professions qui se sont également manifestées

D'autres professions se sont aussi manifestées, et notamment celles du secteur de la vente ambulante. S'il existe une dérogation possible pour les véhicules de foire/marché, ces derniers doivent être spécialement adaptés à ces usages : "les véhicules de marché dont l'élément moteur et la partie vente sont en une pièce, comme par exemple, un foodtruck ou un véhicule aménagé en poissonnerie ou boucherie sont considérés comme tel. Pour les véhicules de foire, la partie distraction ne peut pas être détachée de l'élément moteur" (site internet LEZ Brussel). Or, selon les professionnels qui se sont manifestés, toutes les activités de foire/marché ne nécessitent pas forcément une adaptation du véhicule, comme en témoigne le message de ce fleuriste.

« Je suis marchand ambulant, ma camionnette qui est mon outil de travail date de 1985 (...) Je vous serai gré de m'informer si en tant que marchand ambulant dont le véhicule n'est pas aménagé en magasin, j'aurais également l'autorisation de pouvoir continuer à exercer mon métier avec mon véhicule. »

« Que faire si ma camionnette (qui sert à la vente de fleurs sur le marché, du mardi au vendredi, et ne sert qu'à ça) n'est pas spécialement modifiée ? Elle ne sert qu'au marché (et aussi à aller chercher les fleurs aux Pays-Bas), c'est donc un véhicule de marché, mais c'est une camionnette normale. »

Certains professionnels envisagent par ailleurs de quitter la Région.

« De plus, je ne pourrai plus circuler avec mon futur véhicule après 2023 ou 2024... J'envisage donc tout à fait sérieusement de quitter la région bruxelloise pour m'établir en Wallonie. La région bruxelloise va donc perdre : une petite entreprise, trois contribuables et deux emplois! »

B/ Le call-center de Bruxelles-Environnement

Peu d'appels vers le call-center émanant de professionnels

Depuis la mise en œuvre de la Zone de Basses Emissions, le call center de Bruxelles-Environnement n'a été que rarement sollicité par les professionnels en vue de témoigner de difficultés rencontrées vis-à-vis des restrictions de circulation imposées. Selon les informations transmises par les standardistes, seuls quelques professionnels se sont manifestés via le call-center :

- Des professionnels du secteur de la construction mentionnent que leur véhicule a été spécifiquement adapté pour répondre à leur besoin, et qu'acheter un autre véhicule demande un investissement non négligeable ;

¹⁷ Ici, il est important de rappeler la différence entre les émissions de CO2 et les polluants atmosphériques. En matière de polluants atmosphériques, et notamment le Black carbon, les véhicules plus récents sont, en théorie, moins émetteurs que des véhicules anciens.



- Des professionnels mentionnent par ailleurs qu'il leur est difficile de pouvoir faire des prévisions étant donné l'inconnue qui règne au-delà de 2025 (année de la dernière restriction imposée par la LEZ). Est-il pertinent d'encore acheter un véhicule thermique ? Seront-ils encore autorisés à circuler au-delà de 2025 ? Et, le cas échéant, jusqu'à quelle échéance ?

2.2.1.3 Les informations transmises par les associations et organisations représentant les entreprises

Des organismes globalement questionnés à propos de la LEZ

Afin de mieux comprendre les profils et les besoins des professionnels impactés, une enquête a aussi été envoyée à plusieurs fédérations et organisations représentant ou accompagnant des professionnels bruxellois. Parmi ceux-ci, BECI, l'UCM, VOKA et VOKA Vlaams-Brabant, la FEBIAC, la Confédération construction, l'Union royale des fleuristes, la Fédération bruxelloise des autobus et autocars (FBAA), la Fédération royale belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques (FEBETRA) et ACTIRIS ont répondu à l'enquête.

Tous les organismes sauf Actiris déclarent avoir déjà été contactés par des professionnels au sujet de la LEZ. Les aspects sur lesquels les professionnels souhaitaient un accompagnement étaient les suivants : en premier lieu la prime LEZ (8/8 des représentants enquêtés ont été sollicités sur ce point) mais aussi les dérogations (7/8) et des questions générales sur la LEZ (7/8). Il est intéressant de noter que 4 organismes ont déclaré avoir été sollicités concernant des alternatives pour pouvoir se déplacer autrement. Si besoin, 5 organismes déclarent rediriger les professionnels, soit vers Bruxelles Mobilité (2) soit vers Bruxelles Economie et Emploi, soit vers la FEBIAC et FEBETRA, ou vers Bruxelles-Environnement.

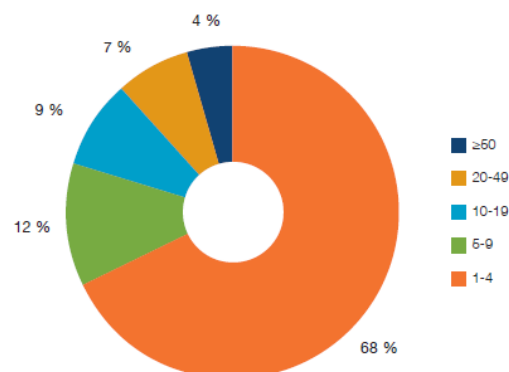
Des informations complémentaires ont été apportées lors d'une table ronde à laquelle ont participé les organismes suivants : BECI, UCM, Confédération Construction, FBAA et Bruxeo (fédération des entreprises à profit social bruxelloises).

De multiples profils de professionnels concernés par la LEZ

Certains représentants contactés ont été ciblés en fonction des profils de professionnels déjà identifiés (2107), telle que la Confédération Construction, mais d'autres regroupent des profils de professionnels plus variés, ce qui a permis d'appuyer et d'affiner les profils identifiés.

Ainsi, la Confédération Construction a confirmé que le secteur qu'elle représente était impacté. Concernant la taille des entreprises, « elle est diverse mais composée principalement de TPE/PME, même si les plus grosses entreprises sont aussi soumises aux mêmes questions ».

En Région de Bruxelles-Capitale, le secteur de la construction est le troisième secteur le plus important en terme de nombre d'entreprises, puisqu'il regroupe 12.600 entreprises. Comme le montre le graphique ci-dessus, issu d'un rapport sur le secteur de la construction à Bruxelles¹⁸, 2/3 de ces entreprises ont moins de 5 travailleurs (68%).



Répartition des entreprises bruxelloises du secteur de la construction par taille (nombre de travailleurs en 2015)

D'après la version belge de la nomenclature statistique des activités économiques dans la communauté européenne (NACE Bel 2008), le secteur de la construction comprend la construction de bâtiments, le génie civil et les travaux de construction spécialisés. En d'autres termes, il s'agit des nouveaux chantiers, des réparations, des extensions et des transformations, du montage de bâtiments préfabriqués ou de

¹⁸ Le secteur de la construction à Bruxelles, constat et perspectives : vers une économie circulaire, Be Circular et Bruxelles Environnement, 2018

structures sur le site ainsi que de la construction de nature temporaire. D'après les données STATBEL, 76% des entreprises du secteur de la construction à Bruxelles appartiennent à la NACE 43, soit les « travaux de construction spécialisés ». Le tableau ci-dessous permet d'avoir une meilleure compréhension des métiers concernés. On constate que le secteur est constitué de métiers très divers, et que leurs besoins en matière de mobilité sont donc très différents. Si pour certains le transport de matériaux lourds fait partie des activités quotidiennes, pour d'autres, les interventions ne nécessitent pas forcément l'utilisation d'un véhicule utilitaire. Ainsi, certains professionnels de la construction se tournent déjà vers le vélo-cargo pour leurs déplacements, comme en témoignent les exemples présentés ci-après (voir [Des exemples à suivre](#)). Cette considération est à prendre en compte lorsque l'on s'intéresse aux solutions de mobilité qui s'offrent aux professionnels.

Entreprises bruxelloises du secteur de la construction selon leur code NACE (en nombre et en %)

Sous classe	Ents	%
43.11 Travaux de démolition	235	1,87
43.12 Travaux de préparation des sites	724	5,75
43.13 Forages et sondages	26	0,21
43.21 Installation électrique	941	7,47
43.22 Travaux de plomberie et installation de chauffage et de conditionnement d'air	699	5,55
43.29 Autres travaux d'installation	955	7,58
43.31 Travaux de plâtrerie	253	2,01
43.32 Travaux de menuiserie	474	3,76
43.33 Travaux de revêtement des sols et des murs	284	2,25
43.341 Peinture de bâtiments	260	2,06
43.342 Peinture de travaux de génie civil	7	0,06
43.343 Vitrierie	38	0,30
43.34 - 5ème digit indéterminé : Travaux de peinture et vitrierie	2	0,02
43.390 Autres travaux de finition	467	3,71
43.910 Travaux de couverture	171	1,36
43.991 Travaux d'étanchéification des murs	11	0,09
43.992 Ravalement des façades	46	0,37
43.993 Construction de cheminées décoratives et de feux ouverts	2	0,02
43.994 Travaux de maçonnerie et de rejointoiment	143	1,13
43.995 Travaux de restauration des bâtiments	290	2,30
43.996 Pose de chapés	61	0,48
43.999 Autres activités de construction spécialisées	3.372	26,76
43.99 - 5ème digit indéterminé : Autres travaux de construction spécialisés n.c.a.	133	1,06
TOTAL 43	9.594	76,14
TOTAL 42	440	3,49
TOTAL 41	2.566	20,37
TOTAL SECTEUR	12.600	

Selon une étude menée dans la ville de Paris et mobilisée lors de l'étude de 2017, ce secteur se caractérise par son taux de motorisation élevé (de l'ordre de 65 à 80 %) et par le fait qu'environ la moitié des véhicules appartenant à de telles entreprises disposent d'une caractéristique particulière. Il se distingue aussi par un volume de déplacement très important. Le secteur de la construction apparaît alors comme très dépendant du véhicule. La confédération construction souligne que les véhicules utilitaires sont nécessaires à la profession.

De plus, elle rappelle que sur 100 chantiers à Bruxelles, seuls 40 sont effectués par des entreprises bruxelloises. 40 autres sont pris en charge par des entreprises flamandes, et 20 par des entreprises



wallonnes. Elle rappelle également que les décisions prises ont donc également un impact sur les entreprises venant de l'extérieur de la Région et souligne les enjeux aux développements et à la rénovation du parc de logements en Région de Bruxelles-Capitale.

BECI (chambre de commerce de Bruxelles) a également été consultée sur ce sujet. D'après elle, les profils de professionnels sont divers : grandes entreprises (+100 personnes), PME et indépendants l'ont contactée pour obtenir des renseignements. Pour ce qui est du secteur d'activité, il est également très divers selon BECI : « *construction, commerce de gros, commerce de détail (alimentaire et non alimentaire), logistique, transport routier (personnes), restauration, banque et assurance, immobilier, ressources humaines, professions libérales, manifestation, services de loisirs* ».

L'Union Royale des Fleuristes indique quant à elle avoir été sollicitée principalement par des PME.

Bruxeo, qui représente les entreprises à profit social bruxelloises, indique également avoir eu de nombreux retours concernant la LEZ, et que la question de la mobilité se pose de plus en plus dans ce secteur. De fait, de nombreuses entreprises à profit social reçoivent des subsides pour leur mission sociale, mais pas pour la mobilité si cette dernière n'en fait pas partie. De ce fait elles rencontrent de grandes difficultés à financer leurs dépenses liées à la mobilité. Par exemple, Bruxeo indique avoir été contacté par des centres de jour pour personnes en situation de handicap qui ont dû revoir leur flotte suite aux restrictions de la LEZ et qui se posent des questions sur la suite, à savoir vont-ils devoir à nouveau remplacer leurs véhicules en 2030 ? Les déplacements effectués par ce type de structures ne sont pas nombreux mais sont nécessaires et le plus souvent collectifs. Lorsque ces services collectifs sont supprimés, le problème est repoussé vers les individus et cela a tendance à augmenter le nombre de déplacements.

Le secteur de l'automobile, représenté par la FEBIAC (fédération belge de l'automobile et du cycle) apparaît également comme impacté par les mesures. La FEBIAC indique avoir été contactée par des importateurs et constructeurs de véhicules.

Enfin, VOKA (réseau d'entreprises flamand) mentionne qu'il a été contacté par des grandes entreprises qui souhaitent être facilement accessibles (en voiture).

Des incertitudes concernant le calendrier (et les alternatives)

Les représentants interrogés soulignent tous que les professionnels manquent d'informations claires sur le plus long terme, et plus particulièrement sur la volonté du gouvernement d'interdire les véhicules diesel en 2030 et essence en 2035. Or, il leur est nécessaire de pouvoir anticiper afin de s'adapter. Les investissements réalisés s'effectuent parfois sur un horizon qui s'étend au-delà de 10 ans, en particulier pour les TPE (et PME). A titre indicatif, selon les données issues du SPF Mobilité et Transport¹⁹, l'âge moyen des véhicules utilitaires légers est de 6,8 ans pour les véhicules diesel qui représentent plus de 90% du parc de VUL, et de plus de 25 ans pour les modèles essence²⁰. Selon BECI, les grandes entreprises sont moins vulnérables car elles disposent des moyens nécessaires pour anticiper les décisions, mais les incertitudes concernant le calendrier et les mesures à venir peuvent les pénaliser également.

La Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars (FBAA) rappelle la discordance entre le calendrier LEZ et la durée des investissements en matériels. En effet les bus et autocars de catégorie EURO 4 auront en 2022 entre 12,3 et 15,3 ans, et ceux de catégorie EURO 5 auront en 2025 entre 11 et 14,3 ans. Or, la durée d'investissement est généralement calculée sur 15 ans. Certains véhicules devront

¹⁹ SPFMT (2018), « Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2017 ».

²⁰ Il est important de noter que, comme cela avait été mis en évidence dans le rapport de 2017, une partie des véhicules anciens (type essence) comptabilisés dans la base de données du SPF Mobilité ne sont plus actifs, ce qui conduit à une très probable surestimation de l'âge des véhicules. De plus, il existe très peu de VUL essence.



dès lors être remplacés avant la fin de leur vie « économique ». Les contrats, comme par exemple ceux conclus avec la COCOF pour le transport scolaire, sont calculés d'après cette durée de vie. L'amortissement pour ce type de contrat est donc potentiellement menacé.

Outre l'absence de vision claire sur le calendrier, nombreux sont ceux qui pointent du doigt le manque d'alternatives : BECI souligne le manque de bornes de recharge électriques, et la Confédération Construction questionne la faisabilité du transfert de la flotte actuelle vers des véhicules électriques, qui, en plus d'être globalement plus coûteux, ne peuvent bien souvent pas supporter les mêmes charges, ou du moins pas avec la même autonomie. A titre indicatif, le parc de véhicules utilitaires immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale était de 69.825 unités au 31/12/2019 (essentiellement des véhicules diesel).

Des suggestions concernant l'accompagnement

Les représentants ont également pu s'exprimer sur la qualité de l'accompagnement et de l'information actuellement proposés par la Région. Selon eux les informations à disposition et reprises sur le site de la LEZ notamment permet un accompagnement des professionnels. BECI cite également le secteur hôtelier selon lequel il n'est pas facile d'introduire une demande de pass journalier. Dès lors, BECI ne peut pas répondre à toutes les questions posées par leurs membres et renvoie le cas échéant ceux-ci vers Bruxelles-Environnement. La Confédération Construction déclare servir de point de contact pour le secteur, et que cela fonctionne très bien.

L'Union des Classes Moyennes (UCM) suggère de multiplier les canaux de diffusion : « *fédérations sectorielles, associations de commerçants, écoles pour informer les futurs entrepreneurs sur les modes de déplacement, comptables et experts fiscaux comme vecteur d'info vers leurs clients, auto-écoles, Service public avec petits spots d'alerte : "pensez à vérifier....." télé, radio, réseaux sociaux des services publics etc...* ». A noter que Bruxelles Environnement a déjà mis en œuvre plusieurs larges campagnes de communication. En ce sens, BECI signale que les entreprises de guidage GPS sont prêtes à collaborer avec les gouvernement pour signaler les nouvelles mesures mises en place. Ces dernières informent actuellement les utilisateurs lorsqu'ils rentrent sur le territoire de la LEZ.

L'UCM propose également d'autres types d'informations sur lesquelles il serait possible de communiquer et d'accompagner les professionnels impactés : « *mode de recyclage des véhicules devenus non conformes, encouragement au remplacement du véhicule, rappel de la date butoir d'autorisation de roulage 6 mois avant, inciter les comptables à prévenir leurs clients de prévoir un changement-remplacement de véhicule dans leur plan financier.* » VOKA va également en ce sens et souhaite que des séances d'information supplémentaires soient mise sur pied traitant de la question du remplacement des véhicules et des alternatives en matière de type de carburant. Elle souhaiterait également que les entreprises soient consultées sur la question du « dieselban ».

Enfin, BECI, la FEBIAC et VOKA (VOKA Vlaams-Brabant) sont les seules organisations à avoir mis en place des actions spécifiques pour accompagner leur public. En effet, elles ont déclaré avoir organisé des réunions d'informations sur la LEZ. VOKA Vlaams-Brabant mentionne également qu'elle a mis en place un programme et organisé des infos-sessions relatifs au carburant alternatif et à la « verdurisation » du parc de véhicules.

2.2.1.4 Synthèse

L'ensemble des secteurs professionnels concernés par les restrictions de circulation.... les TPE et PME les plus vulnérables, en particulier ceux dont le véhicule constitue un « outil » de travail

Les analyses effectuées dans le cadre de la présente étude ont confirmé que les TPE et PME sont globalement les plus impactées par les restrictions de circulation, même si les grandes entreprises sont également concernées.

Si globalement BECI a souligné le fait que ce sont l'ensemble des secteurs – qui présentent des profils de mobilité variés – qui sont concernés par la LEZ, les professionnels issus du secteur de la construction sont ceux qui se sont le plus manifestés auprès du call center de Bruxelles-Environnement (et via la boîte mail mis en place dans le cadre de la LEZ) témoignant de leur difficulté à faire face aux restrictions imposées. La Confédération Construction a confirmé la vulnérabilité du secteur indiquant, d'une part, que les véhicules utilisés sont des véhicules « outils » nécessaires à la profession et, d'autre part, que la charge financière en vue de remplacer le véhicule est lourde ; et que par ailleurs les primes disponibles pour le remplacement du véhicule ne sont pas adaptées (cf. ci-après). Parmi les autres secteurs qui se sont manifestés, celui du secteur ambulancier, dont le véhicule constitue également un outil de travail.

Outre ces véhicules qui servent au transport de marchandises, certains secteurs utilisant des véhicules à des fins de transport de personnes ont également pointé une difficulté de leur secteur à faire face aux mesures imposées par la LEZ : celui des autobus et autocars qui met en avant une durée de vie de leurs véhicules relativement longue avec des répercussions en termes d'amortissement ; et les entreprises à profit social bruxelloises pour lesquelles le coût de remplacement des véhicules est difficilement supportable (en l'absence de subsides spécifiques).

Cette section a également déjà mis en évidence les incertitudes ressenties par les différents organismes consultés concernant le calendrier (et les alternatives). Qu'en sera-t-il après 2025 ? Comment la Région va/pourra-t-elle faire face à une éventuelle demande croissante et conséquente en matière de mobilité électrique ?

2.2.2 Offre en service d'accompagnement

2.2.2.1 Préambule

Cette section a pour objet de présenter :

- Les offres relatives aux transports de marchandises, en particulier celles qui pourraient constituer une alternative au transport par des véhicules de petite taille (< 3,5T)²¹ – en complément de l'offre de transport de personnes présentées au chapitre précédent ;
- Les services et mesures d'accompagnement mis sur pied dans le cadre de la mise en œuvre de la Zone de Basses Émissions ;
- Les autres mesures et incitants développés par diverses organismes et acteurs.

2.2.2.2 Offres de transport sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale

Le service de partage de véhicules utilitaires de Cambio

Le service de véhicules partagés Cambio propose dans sa flotte quelques véhicules de type utilitaires. Trois types de véhicules sont disponibles (voir les photos ci-dessous) : les deux derniers pouvant transporter respectivement 5m³ et 8m³ de charge utile. Interrogé à ce sujet, Cambio indique que ces véhicules sont beaucoup demandés, d'autant plus les Jumper puisqu'il n'y en a que deux. De plus, selon Cambio les véhicules sont tout autant empruntés par des particuliers que par des professionnels.



Citroën Berlingo Cargo



Citroën Jumper Van



Citroën Jumpy

De plus, Cambio propose une offre spécialement dédiée aux professionnels. Cette offre ne concerne pas uniquement les véhicules utilitaires, mais bien toute la flotte de Cambio. En choisissant d'utiliser des véhicules partagés, l'entreprise s'affranchit des contraintes de gestion d'une flotte de véhicule.

Pour des tarifs à partir de 1,16€/h et 0,15/km, tout est inclus : le carburant, l'entretien, le dépannage, l'assurance. Les tarifs varient selon le type de véhicule emprunté. Les véhicules Cambio sont disponibles 24/24 et 7/7 dans toute la région de Bruxelles-Capitale, mais aussi dans 38 villes belges. Pour débloquer les voitures, il est possible d'utiliser une carte nominative, ne donnant accès au véhicule qu'à une personne, ou alors une carte pool, qui donne accès à un maximum de 10 employés.

En 2021, dans le cadre du projet Cairgo Bike présenté ci-après, Cambio devrait également se lancer dans le partage de vélos-cargos électriques. Il s'agira dans un premier temps d'un projet pilote d'une quinzaine de vélos, exclusivement à Bruxelles. L'expérience sera généralisée si elle est concluante. Ce projet intervient après l'abandon de l'expérience de location de « bakfiets » non électriques à Gand. L'expérience n'a pas rencontré le succès escompté, et Cambio espère mieux répondre à la demande du public en proposant cette fois des vélos-cargos à assistance électrique.

²¹ Dans la mesure où la LEZ s'applique aux véhicules < 3,5 tonnes et non aux véhicules ≥ 3,5 tonnes (et notamment les poids lourds).

Le service de partage de véhicules utilitaires de Getaround

L'entreprise de location de véhicules Getaround propose sur sa plateforme la location de véhicules utilitaires. Il s'agit de particuliers mettant à disposition leur véhicule personnel, sur la base d'un forfait horaire. Les caractéristiques techniques du véhicule ainsi que les disponibilités sont détaillées sur la plateforme. Il faut compter entre 30 et 50 euros par jour pour une petite camionnette (de type Citroën Berlingo Cargo ci-dessus) et entre 50 et 70 euros pour une camionnette plus grosse (de type Van ou Jumpy ci-dessus).

Les coursiers (à vélo)

Les coursiers offrent des services de transport de marchandises auxquels ont recours/pourraient recourir certains professionnels. L'activité de livraison à vélo est apparue pour la première fois à New-York, et s'est développée aujourd'hui dans de nombreuses grandes villes. A Bruxelles, les premières entreprises ont vu le jour à partir de 2009, et sont en forte expansion depuis les dernières années. Il existe aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale plusieurs entreprises de livraison à vélo (Molenbike, Dioxyde de Gambettes, Ecopostale, PedalBXL, Hush Hush, Transpire Transport, Bubble Post...), sans compter les services de livraison de restauration (Deliveroo et Uber Eat). Pour ce qui est des livraisons plus volumineuses, les triporteurs sont une solution privilégiée. Ils peuvent être électriques pour faciliter d'autant plus les déplacements. La logistique à vélo est aujourd'hui de plus en plus encouragée, comme en témoignent certains projets récemment mis en œuvre, à l'image du projet Cairgo-Bike déjà évoqué. Deux arguments principaux plaident en faveur de cette activité : d'une part le gain de temps en termes de déplacements, puisque les cyclistes ne restent pas coincés dans les embouteillages, et d'autre part l'argument écologique évident.



Co-fondateur de Molenbike pendant sa tournée (@Virgilio Martini)

Urbike est une coopérative bruxelloise cherchant à accélérer le « *changement en matière de logistique urbaine en stimulant le transfert modal des camionnettes et camions légers vers le vélo.* » Depuis 2018, elle est engagée dans le projet BCKlet « *dont l'objectif est d'établir le proof of concept du modèle de distribution à vélo par conteneurisation des marchandises* ». Le projet a 4 grands partenaires : bpost, Multipharma, Delhaize et CSD. Il s'agit volontairement de 4 types de flux différents (parcel, pharma, retail, services et soins à domicile), dans le but de pouvoir prouver l'efficacité de ce type de solutions dans différentes situations. Le choix de la technique de conteneurisation permet l'optimisation de la livraison à vélo. Parmi les avantages avancés : « *réduction de la manutention des marchandises, accélération des opérations de transbordement, préparation des tournées de livraison en temps masqué, amélioration de la densité des livraisons à vélo* » (Urbike). Ainsi, les marchandises sont stockées dans une remorque (le conteneur), qui peut être attachée à différents types de vélos.

Les remorques ont été pensées pour transporter tout type de marchandises, jusqu'à 180kg pour un volume total de 1 à 2 m³ et sans contrainte de conditionnement.

Ci-contre : un conteneur Delhaize (@Belga) et le système de remorquage (@Urbike)



Pour 2020, l'objectif était de réaliser 115 000 livraisons à vélo pour les clients du projet, de créer 17 emplois locaux et d'éviter l'émission de 550 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère²². Le projet sera clôturé à la fin de l'année. A partir de 2021, les activités seront mises à l'échelle, dans l'objectif de contribuer durablement à l'accélération du changement en matière de logistique urbaine, pour un transfert modal significatif des camionnettes et camions légers vers le vélo.

Le développement du vélo-cargo à usage professionnel dans les années à venir

La Région de Bruxelles-Capitale a été sélectionnée par la Commission européenne pour bénéficier de financements FEDER dans le cadre du programme Actions Innovatrices Urbaines. Un budget total de 5,8 millions d'euros a été attribué au projet « Cairgo Bike » dans le but d'améliorer la qualité de l'air en développant le vélo-cargo pour le transport de marchandises (et de personnes), pour un usage professionnel ou particulier. Le projet est le résultat d'une collaboration entre divers acteurs :

- Bruxelles Mobilité coordonne le projet avec le soutien de Bruxelles Environnement et le groupe de recherche MOBI de la VUB, qui aura notamment la charge d'évaluer les résultats ;
- Provélo et Urbike prêteront des vélos-cargos, organiseront des achats groupés, de la promotion et des formations aux utilisateurs potentiels ;
- Cambio mettra en service des vélos-cargos partagés en complément de sa flotte ;
- L'ASBL Remorquable fournira un service de prêt et de remorques pour vélos ;
- BePark et Parking.brussels aménageront tous deux des places de stationnement pour les vélos-cargos en et hors voirie ;
- Bruxelles Économie et Emploi envisage également de développer un système de primes pour promouvoir l'utilisation du vélo-cargo auprès des professionnels.

²² <https://www.circulareconomy.brussels/projet-bcklet/>

La logistique urbaine

La question de la logistique urbaine est apparue comme un enjeu dans le cadre de la présente étude et soulignée par différents organismes consultés, en particulier par la Confédération Construction – mais aussi par BECI et UCM dans une moindre mesure – dans la mesure où une meilleure gestion de cette logistique permettrait de limiter les besoins en déplacements, notamment des entreprises dont ce n'est pas le métier.

En sus des éléments présentés ci-avant, le présent encart a pour objet d'aborder en quelques lignes ce sujet, notamment à travers le Plan Stratégique pour le transport de marchandise en Région de Bruxelles-Capitale et le nouveau Plan Régional de Mobilité (GoodMove).

On notera que pour répondre aux enjeux de logistique urbaine, la Région a élaboré Plan Stratégique pour le transport de marchandise en Région de Bruxelles-Capitale (2013) qui se décline en 5 axes stratégiques²³ :

- Structure physique de la distribution urbaine : mettre en œuvre un cadre de distribution organisationnel et infrastructurel sur mesure pour la Région, dans le but de grouper autant que possible les marchandises et leur livraison ;
- Planification territoriale et secteur immobilier : intégrer les enjeux de transport de marchandises dans le processus de conception et planification de manière à développer une offre adéquate d'espace et d'immobilier logistique ;
- Mesures opérationnelles en vue d'une plus grande efficacité des livraisons urbaines : mettre en place des mesures infrastructurelles et réglementaires pour rendre les livraisons plus efficaces et réduire les nuisances ;
- Approvisionnement efficace et respectueux de l'environnement grâce à des recherches et innovations permanentes : donner un rôle pionnier à la RBC en matière de distribution urbaine ;
- Rôle de facilitateur de la Région : créer un cadre d'élaboration de la stratégie de transport de qualité, harmoniser les différents domaines et acteurs, sensibiliser le public.

Pour chacun de ces axes des actions spécifiques ont été proposées. Aujourd'hui ce plan n'a été que partiellement mis en œuvre.

Le nouveau Plan Régional de Mobilité (GoodMove) définit également des actions en vue d'améliorer la logistique urbaine sur le territoire régional dans les années à venir :

- A.5. Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente ;
- C.12. Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux ;
- D.8. Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et livraisons ;
- D.9. Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction ;
- E.6. Mettre en place des systèmes de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine.

²³ Pour plus d'informations : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_marchandises.pdf

2.2.2.3 Mesures d'accompagnement destinées à accompagner les publics impactés par la zone de basses émissions

A/ Préambule

Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone de basses émissions en Région de Bruxelles-Capitale, qui pour rappel est effective depuis le 1^{er} janvier 2018, divers services et mesures d'accompagnement ont été mis sur pied, dont certains s'appliquent au monde professionnel. Ceux-ci sont présentés ci-après.

B/ Dérogations

Des dérogations octroyées aux véhicules appartenant aux professionnels...dont les oldtimers et véhicules de foire/marché spécialement adaptés

Pour rappel, des dérogations sont octroyées pour certains types de véhicules, et notamment sur demande pour :

- Les véhicules oldtimers de plus de 30 ans immatriculés en Belgique et utilisés à des fins commerciales ;
- Les véhicules de foire/marché spécialement adaptés.

Les poids lourds $\geq 3,5$ tonnes (et les tracteurs agricoles et forestiers) font quant à eux l'objet d'une dérogation automatique.

Pour une liste détaillée des véhicules pouvant faire l'objet d'une dérogation, cf. section 1.4.2.2 (p.10).

D'après les données transmises par Bruxelles Environnement, entre juillet 2018 et décembre 2019, 161 dérogations ont été accordées à des véhicules de foire/marché, 121 à des véhicules oldtimers à vocation commerciale. A la lecture du graphique ci-après, il apparaît qu'une partie des dérogations sollicitées ont été refusées. Cela vaut en particulier pour les véhicules de foire/marché (20%), dont un des motifs est la non-adaptation du véhicule.

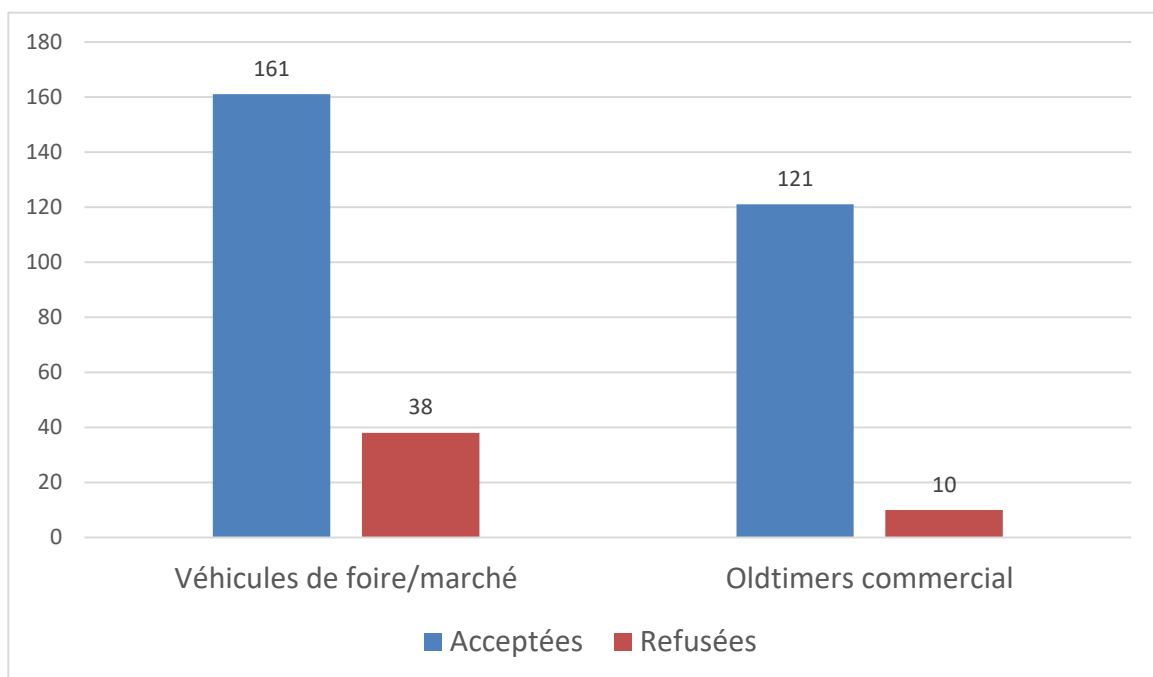


Figure 9 : Répartition des dérogations octroyées aux professionnels – Source : Bruxelles-Environnement

C/ Pass journalier

Pour rappel, le pass d'une journée permet la circulation des véhicules interdits, et ce à raison de maximum 8 jours/an. Son cout est de 35 €/jour. La partie relative aux particuliers détaille les statistiques relatives à ce pass. Pour rappel, ce sont 2.053 véhicules qui ont bénéficié d'un pass (entre le 25 septembre 2018 et le 31 décembre 2019), pour l'essentiel des véhicules immatriculés en Belgique mais en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Les statistiques disponibles ne permettent toutefois pas de connaître si ceux-ci appartiennent à des professionnels ou des particuliers.

Pour des statistiques plus précises concernant les pass journaliers, se référer à la partie 2.1.2.3 du présent rapport.

D/ Le site internet de la LEZ

Pas d'information sur les alternatives spécifiquement destinées aux professionnels

Le site internet de la LEZ apporte toute une série d'informations utiles pour les professionnels qui veulent en savoir plus sur la LEZ et ses implications, savoir si leur véhicule est concerné, si des dérogations sont possibles et le cas échéant sur les démarches à effectuer, sur la prime qui leur est destinée pour l'éventuel remplacement de leur véhicule. Ce que par ailleurs les différents organismes présents à la table ronde ont souligné.

En revanche aucune information n'est apportée en ce qui concerne les alternatives existantes, par exemple sur le service de véhicules utilitaires partagés ou sur les services de livraison. De fait, les alternatives proposées s'adressent surtout à la mobilité quotidienne des particuliers.

Lors de la table ronde, BECI a également mentionné l'absence de traduction en néerlandais de certaines parties du site. Elle a également rapporté le fait que le secteur hôtelier souligne une difficulté de ses clients à introduire à s'enregistrer sur le site ou à faire des démarches quelconques.

E/ La prime pour professionnel

Une prime pour les professionnels...mais qui ne semble pas tout à fait adaptée

Une prime pour aider les professionnels à remplacer un ancien utilitaire léger qui ne pourrait plus circuler à Bruxelles du fait de la zone de basses émissions – nommée « prime LEZ » – est octroyée aux micro et petites entreprises actives dans certains secteurs d'activités bien définis – dont le secteur de la construction. La prime sert au remplacement d'un véhicule utilitaire léger (N1) immatriculé dans la Région de Bruxelles-Capitale et qui ne sera prochainement plus autorisé à rouler dans la Région. En effet, les conditions d'accès à la prime dépendent non seulement du type de véhicule à remplacer, mais aussi du moment auquel la prime est demandée. Par exemple, en 2020, il est possible de demander une prime pour remplacer un véhicule diesel norme Euro 4 / IV, qui ne pourra plus rouler dans la LEZ à partir du 1er janvier 2022. L'investissement doit :



- Avoir un lien de nécessité avec les activités de l'entreprise ;
- Être inscrit en immobilisations aux comptes annuels (personnes morales) ou au tableau des amortissements (personnes physiques) ;
- Concerner un bien neuf ou un véhicule d'occasion acquis auprès d'un professionnel dont l'activité porte sur la vente de tels véhicules ;
- Certains types d'investissements ne sont pas admis : caractère somptuaire, liés à l'exportation, destinés à la location, etc.

Quant au nouveau véhicule, il doit répondre aux conditions suivantes :

- Ne pas fonctionner au diesel
- Être immatriculé dans la Région de Bruxelles-Capitale (sauf en cas d'un crédit-bail)
- Répondre aux normes d'émission européennes applicables aux nouveaux véhicules mis sur le marché au moment de la décision d'octroi de l'aide
- Être de la catégorie N1
- Faire l'objet d'une exploitation effective dans la Région de Bruxelles-Capitale

Pour ce qui est du montant de la prime, il s'élève à 20% des dépenses admises, avec un maximum de 3000€ par véhicule remplacé. Une entreprise peut bénéficier d'une prime pour trois véhicules maximum.

Remarque : Selon les informations transmises par Bruxelles Economie et Emploi (en charge de l'octroi des primes), il y a un décalage entre les critères auxquels doivent répondre les nouveaux véhicules, le besoin des professionnels et les véhicules disponibles sur le marché. Elle cite pour exemple, que selon les professionnels les véhicules essence coutent trop cher à l'utilisation et peu souhaitent s'orienter vers cette solution. D'après la Confédération Construction, les véhicules électriques sont également onéreux, et le marché (et les infrastructures) actuel(les) n'est/sont pas encore suffisamment développé(es). Pour rappel, actuellement, 95 % du parc de VUL est constitué de véhicule diesel. De manière générale, le montant de la prime est peu élevé au regard des prix du marché des véhicules utilitaires.

La Confédération Construction met aussi en exergue une lourdeur administrative, qui combiné au décalage dont question ci-avant explique le faible nombre de primes à la fois sollicitées et octroyées.

Une dizaine de primes octroyées

A la date du 1^{er} avril 2020, ce sont 80 demandes de primes préalables qui ont été sollicitées par les professionnels afin de les aider à remplacer leur véhicule. Parmi ceux-ci, actuellement seuls 25 ont pu introduire une demande définitive (42 ont été refusées car ne répondant pas aux critères d'accès et 13 sont en cours d'instruction). Parmi les 25 demandes préalables acceptées, des décisions ont été prises pour 21 dossiers. Seule la moitié de ceux-ci se sont clôturés par l'octroi d'une prime (les autres ayant été refusées car ne répondant pas aux critères). Actuellement, ce sont donc 10 professionnels qui ont pu bénéficier de la prime pour un montant total de 22.775 €.

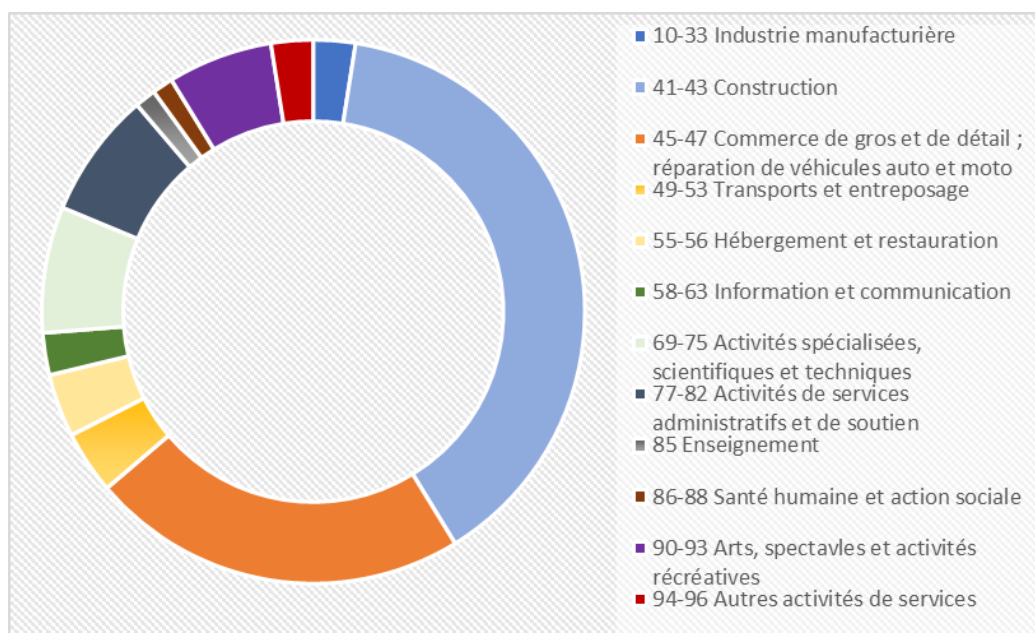


Figure 10 : Répartition des demandes de primes préalables LEZ selon les secteurs d'activité – source : données Bruxelles Economie et Emploi

A noter que deux secteurs d'activité regroupent un peu plus de 60% des demandes initiales, à savoir le secteur de la construction (39%), et le secteur du commerce de gros et de détail – réparation de véhicules auto et moto (22%). Les autres demandes émanent d'une variété de secteurs différents. Concernant les primes octroyées, elles l'ont été d'abord au secteur de la construction (40%) et ensuite aux activités de services administratifs et de soutien (30%).

2.2.2.4 Autres mesures/incitants développées par des organismes particuliers

Des primes communales pour l'achat de vélos

Pour rappel, certaines communes de la Région de Bruxelles-Capitale offrent la possibilité à leurs citoyens de bénéficier d'une prime pour l'achat de vélos, vélos à assistance électrique ou vélos-cargos. Ces primes peuvent également s'adresser dans certains cas aux professionnels installés sur la commune, comme à Jette, qui précise dans le règlement de ces primes qu'elles sont accessibles pour « *les personnes ayant un statut indépendant et exerçant leur activité économique sur le territoire de la commune de Jette, les commerçants jettois et les ASBL ayant leur siège social à Jette.* »

Pour rappel, dans le cadre du projet Cairgo Bike, une prime régionale pour vélo cargo à usage professionnel est actuellement à l'étude par Bruxelles Economie et Emploi.

Une fiscalité avantageuse

Il existe des avantages en termes de fiscalité à se tourner vers des solutions de transport moins polluantes. La déductibilité fiscale des véhicules de société et des frais qui en découlent (carburants, entretien...) sont directement liées au type de carburant et aux émissions de CO₂ par conséquent, au plus un véhicule émet peu au plus il pourra être déduit. Notons que les véhicules électriques et les vélos sont 100% déductibles.

Aussi, de nombreuses taxes relatives aux véhicules dépendent de leurs émissions de CO₂: plus un véhicule est polluant, moins il est avantageux fiscalement.

Il existe d'autres leviers en matière de politique fiscale pour pousser au développement des véhicules électriques. BECI souligne qu'à Bruxelles il existe encore une taxe de mise en circulation (TMC) pour les véhicules électriques (qui correspond au montant le plus bas), tandis qu'en Flandre ils en sont exemptés. Il en est de même pour la taxe de circulation annuelle.

Tableau récapitulatif des taxes en vigueur (taxe unique de mise en circulation ou TMC et taxe annuelle de circulation ou TC) selon le type de véhicule (non utilitaire) et la région

	Voiture essence	Voiture diesel	Voiture électrique
Bruxelles	TMC : 61,50€ à 4957€ TC : +/- 438€ de moy	TMC : 61,50€ à 4957€ TC : +/- 438€ de moy	TMC : 61,50€ TC : 83,56€
Wallonie	TMC : 61,50€ à 4957€ TC : +/- 750 € de moy	TMC : 61,50€ à 4957€ TC : +/- 750€ de moy	TMC : 61,50€ TC : 83,56€
Flandre	TMC : +/- 400 € TC : varie	TMC : +/- 400 € TC : varie	TMC : exempté TC : exempté

Il est important de souligner que les informations précédentes concernent les voitures, et que la politique fiscale est différente pour les véhicules utilitaires. Dans les 3 régions, les véhicules déclarés fiscalement comme utilitaires sont exemptés de taxe de mise en circulation. En ce qui concerne la taxe de circulation annuelle, en région bruxelloise et wallonne elle dépend de la masse maximale autorisée (MMA) uniquement, tandis qu'en Flandre, elle dépend de la MMA mais aussi, depuis 2017, des émissions de CO₂. Ainsi, le taux de base est de 22,04€/500kg. Cette base est augmentée ou diminuée de 0,3% pour chaque gramme de CO₂ au-dessus ou en-dessous de 122g. De plus, le montant est également ajusté selon le carburant et la norme EURO du véhicule. Ainsi, les véhicules utilitaires électriques de moins de 2,5 tonnes le montant de la taxe bénéficie d'une réduction de 15%, et pour les véhicules utilitaires électriques entre 2,5 et 3,5 tonnes, le supplément n'est que de 2,5%²⁴.

Tableau récapitulatif des taxes en vigueur (taxe unique de mise en circulation ou TMC et taxe annuelle de circulation ou TC) pour les véhicules déclarés fiscalement comme utilitaires selon la région

	TMC	TC
Bruxelles	Exempté	De 38,08€ à 148,76€ (selon MMA)
Wallonie	Exempté	De 38,08€ à 148,76€ (selon MMA)
Flandre	Exempté	Selon MMA et norme EURO

Il s'agit d'avantages intéressants, qu'il faut toutefois envisager au regard du coût que représente l'achat d'un véhicule électrique, en particulier pour les publics cibles identifiés, et du peu de modèles de véhicules électriques abordables existants pour le moment (en particulier en ce qui concerne les véhicules utilitaires).

En matière de fiscalité, au moment de la rédaction de ce rapport, il est question de supprimer les taxes de mise en circulation et de circulation au profit d'une tarification kilométrique intelligente, comme cela est mentionné dans la déclaration de politique régionale. Cette nouvelle taxe sera basée sur l'utilisation du véhicule, à savoir selon les horaires et le nombre de kilomètres parcourus. Dans ce cadre, les véhicules disposant d'un système de propulsion alternatif au diesel et à l'essence seront favorisés, en cohérence avec les objectifs de la LEZ et de la Région de manière générale. Ainsi, les véhicules électriques seront plus largement avantageés qu'actuellement.

2.2.2.5 Des exemples à suivre

Ci-après sont présentés quelques exemples à suivre, montrant qu'un changement des habitudes de déplacement est possible pour toute une série de professions, et/mais qu'un accompagnement peut s'avérer nécessaire en vue d'opérer ce changement²⁵. Ces exemples concernent également des services mis en place dans d'autres pays, et dont pourrait éventuellement s'inspirer la Région de Bruxelles-Capitale, telle que la mise en place d'un système de véhicules utilitaires légers électriques partagés à Paris.

Le vélo utilisé par de nombreux professionnels d'horizons variés

A Bruxelles et ailleurs, certains secteurs d'activités commencent déjà à se tourner vers le vélo pour leurs activités professionnelles. Les possibilités sont diverses : vélo classique, vélo à assistance électrique, vélo-cargo (à assistance électrique ou non). Parmi les arguments avancés : un gain de temps important.

²⁴ https://belastingen.vlaanderen.be/VKB_Tarief-voor-een-lichte-vrachtwagen

²⁵ Cela ne signifie pas pour autant que tous les professionnels issus du secteur concerné sont aptes à se tourner vers d'autres solutions de mobilité, mais il existe un potentiel qui est plus ou moins important en fonction des secteurs.



Cela permet d'éviter les embouteillages dans le trafic automobile dense de la capitale et de ne plus perdre de temps à chercher une place de stationnement. Avec le vélo, le temps de trajet est fixe : la durée nécessaire pour se rendre d'un point à un autre sera globalement toujours la même. De plus, contrairement à un véhicule automobile, il n'y a pas de frais d'essence ni d'assurance. Le vélo est donc bien plus économique.

Les professionnels de la santé et du soin

Les professionnels de la santé et du soin sont parmi les plus nombreux à utiliser le vélo pour les déplacements à domicile. Il s'agit de médecins, de sages-femmes, d'infirmiers.ères, qui ont fait le choix du vélo, la plupart du temps électrique, pour effectuer leur tournée. Des professions dont les déplacements peuvent être relativement nombreux au cours d'une journée, et qui nécessitent le transport de matériel généralement peu volumineux.

Selon ce médecin, il s'agit d'un gain de temps important : « Avant, je pouvais mettre trois quarts d'heure pour aller dans le centre. Maintenant, je mets entre 12 et 15 minutes. L'avantage du vélo est de savoir qu'on sera en x minutes du point A au point B (...) Et puis je ne perds pas de temps à trouver une place de parking quand je vais voir des patients ». D'autant plus que ses visites sont plutôt localisées : « J'ai un patient qui habite à Ganshoren mais sinon tous les autres sont situés dans un rayon de 3 à 4 kilomètres du cabinet. C'est facile ». Ce médecin a donc opté pour un vélo pliant facilement transportable. Un cardiologue qui se déplace lui aussi à vélo met en avant les avantages pour la santé : « Le vélo, la natation et la marche à pied sont les trois sports préconisés par la cardiologie ».

Une sage-femme met également en évidence l'impact des déplacements à vélo sur les rapports humains : « Quand on nous voit arriver à vélo, avec un temps froid et humide, les gens sont encore plus aux petits soins pour nous, ils apprécient notre démarche et nous disent 'Oh je vais te faire un thé' ». Il semblerait en effet que l'utilisation du vélo ait un impact positif sur les perceptions des personnes.

Wheel of care : une collaboration entre des sages-femmes et des infirmiers.ères qui proposent des soins à domicile, pour lesquels ils se déplacent en vélos électriques. Pour ce qui est de la zone couverte, les sages-femmes se déplacent à Bruxelles, Schaerbeek, Etterbeek, Ixelles, Saint-Gilles, Molenbeek, Saint-Josse. La zone d'intervention pour les soins infirmiers est plus réduite, puisqu'ils travaillent dans la zone de Bruxelles et 1km autour.



Il existe également un service de pédicure à vélo-cargo : « Beaucoup de patients âgés sont surpris lorsque j'arrive chez eux. La plupart du temps, ils sont contents, car ce mode de déplacement est plus écologique. C'est pratique, car je n'ai pas besoin de chercher un parking, il y a toujours une petite place pour mon vélo. » Elle effectue ses déplacements dans toute la périphérie bruxelloise, et n'utilise une voiture que pour des visites occasionnelles en Flandre.

Un vétérinaire a aussi fait le choix du vélo-cargo. A ses débuts, il avait renoncé aux visites à domicile car les trajets en voiture dans Bruxelles étaient trop laborieux. Puis il a découvert le vélo-cargo et l'a adopté. La plupart des consultations se font dans son cabinet mais parfois les visites à domicile sont plus adaptées : « On ne sait pas tout faire à domicile mais on peut faire des vaccins par exemple ». Ce vétérinaire voit de nombreux avantages au vélo cargo : « Je suis très content du vélo cargo. Economiquement et écologiquement, il n'y a pas photo. Je peux le déduire à 100%. Il ne nécessite ni essence, ni assurance et il ne faut pas payer pour le garer. Une voiture, même quand on ne l'utilise pas, elle coûte. Ici, quand on ne le sort pas, il n'y a pas mort d'homme ».

Les professionnels du bâtiment

Les professionnels du secteur du bâtiment et des travaux se tournent également de plus en plus vers le vélo, bien que le matériel (et/ou les matériaux) transporté soit généralement plus volumineux. Les avantages constatés sont les mêmes : gain de temps, d'efficacité et coût moindre. Ces professionnels ont généralement opté pour le vélo-cargo, qui leur permet de transporter les outils et le matériel (voire les matériaux) nécessaires pour les interventions.



Cycloplombier : il s'agit de plombiers se déplaçant en vélos-cargos. Ils se déplacent dans tout Paris, et l'intervention se fait sur réservation.

A Bruxelles, plusieurs professionnels ont déjà adopté le vélo. Parmi eux, un Cycloserrurier, qui, en plus des nombreux avantages précédemment cités, a constaté que le vélo permettait de donner une meilleure image de son métier : « D'habitude, le serrurier a mauvaise presse. On nous prend pour des arnaqueurs. Le vélo donne une image plus positive de mon métier. Les clients sont plus enthousiastes quand ils me voient arriver. ».

Un électricien propose également ses services « zéro émission ». Pour lui, le vélo était à l'origine une solution temporaire, puis il s'est rendu compte que le service fonctionnait bien à vélo, et a été sensibilisé à l'argument écologique, qu'il a transformé en argument de vente. Il insiste sur la nécessité de disposer d'un équipement spécialisé, qui est indispensable pour travailler dans de bonnes conditions (vêtements contre le froid, la pluie...). Il possède une petite remorque pour transporter son échelle pliante, et il loue une camionnette lorsqu'il a besoin de transporter du matériel plus volumineux.

Enfin, il existe également une entreprise spécialisée en chauffage et sanitaire, qui se déplace en vélo-cargo pour les dépannages et les devis, tout en conservant un véhicule pour les interventions plus importantes.

Autres secteurs

Le secteur de l'alimentaire dans toutes sa diversité est aussi un public potentiel pour le vélo. A titre d'exemple, la CSD, la centrale de soins et de services à domicile la plus importante de Bruxelles a mis en place un système de livraison de repas à vélo, mais on peut également citer l'entreprise Permafungi qui récolte chaque jour à vélo du marc de café qui sert à faire pousser des champignons, ou encore le restaurant L'épicerie, pour lequel le gérant fait la grande majorité de ses courses à vélo.

Des jardiniers ont également opté pour le vélo. C'est le cas de l'entreprise Cyclogarden, qui a choisi de travailler avec des vélos, en cohérence avec leurs philosophie professionnelle éco-responsable. Ils ont choisi d'être une entreprise locale, raison pour laquelle ils limitent leurs déplacements dans un rayon de 5km autour de leurs ateliers. Ils déclarent limiter au maximum le recours à un véhicule, puisqu'ils ne font appel à une camionnette pour les déchets uniquement sur les plus gros chantiers. Un jardinier de la ville de Bruxelles utilise également un triporteur pour s'occuper des parterres, des parcs et des espaces verts de sa zone : « L'avantage du triporteur, c'est que c'est pratique pour circuler dans les petites rues comme dans le centre, et c'est moins lourd qu'une charrette. »

Des services mis en place dans d'autres pays (ou régions)

Partage de véhicules utilitaires légers électriques à Paris

Pendant une durée d'une année, la ville de Paris a expérimenté un service de partage de véhicules utilitaires (VULe partagés). L'expérimentation était réservée aux commerçants et artisans parisiens. La flotte était composée de 10 véhicules électriques (dont un frigorifique) et fonctionnait en station, qui étaient au nombre de 5. Les véhicules disposaient d'un accès gratuit au Marché international de Rungis, un



accès gratuit à la recharge sur l'ensemble du réseau parisien, les 2 premières heures de stationnement dans Paris étaient gratuites, et une assistance était disponible 24/24, 7/7 en cas de problème. Les retours de ce dispositif ont été très positifs : en moyenne, 20 usagers ont été inscrits pour chaque véhicule, permettant environ 4000 euros d'économie par an par rapport à l'utilisation de son propre véhicule.

Fin juin 2020, un nouvel opérateur a été choisi par la ville de Paris pour déployer un service similaire. Clem est un opérateur français de services d'écomobilité. Il est implanté dans plus de 200 villes françaises, et depuis juillet 2020, à Paris. Le service s'adresse à la fois aux professionnels et aux particuliers. La flotte de départ est composée de 54 fourgons (type Renault Kangoo ZE et Nissan e-NV200). Ils sont répartis dans tous les arrondissements, sur 54 anciennes stations Autolib. Clem revendique « le plus important projet d'autopartage de véhicules utilitaires électriques déployé à l'échelle mondiale mi-2020 ». A terme, le service devrait proposer plus 300 véhicules dans plus de 100 stations à l'échelle de la région parisienne. En ce qui concerne les tarifs, plusieurs offres sont proposées :

- Flex : sans abonnement, 4,5 euros la demi-heure, et le forfait journalier à partir de 29 euros
- Garantie : abonnement de 70 euros/mois et 20% de réduction sur les réservations
- Premium : abonnement de 200 euros/mois et 40% de réduction sur les réservations
- Sur-mesure : pour les grands comptes, sur devis

Tester le vélo-cargo pendant une période d'essai

En région Flamande, l'asbl BYCYKEL cherche à favoriser l'usage du vélo-cargo par les professionnels en proposant des vélos pendant une période d'essai. Les professionnels accompagnés sont par exemple des bouchers, des boulangers... D'après BYCYKEL entre 80 et 90% des professionnels qui ont essayé un vélo ont procédé à l'achat par la suite.

La livraison à vélo, en coordination avec d'autres modes de transport pour une meilleure logistique urbaine

De nombreuses études ont démontré que le vélo est le moyen de déplacement le plus rapide en ville, particulièrement dans les espaces centraux. En effet, d'après Provélo, « les coursiers à vélo sont 1,5 à 2 fois plus rapides que les coursiers en voiture dans les centres des villes. » Pour être encore plus efficace à une plus grande échelle, la livraison à vélo peut être coordonnée avec d'autres modes de transport. Par exemple, en Suisse, un réseau de coordination nationale s'est mis en place. Ainsi, Swissconnect se revendique comme le service de livraison le plus rapide de Suisse. Il organise la coordination entre les coursiers à vélo et le réseau national de chemins de fer : « *un coursier prend en charge l'envoi chez vous et l'achemine à la gare par l'itinéraire le plus rapide. De là, son transport continue dans un compartiment sécurisé, fermé à clé. Un fois à destination, notre partenaire local décharge votre colis et l'amène directement auprès du destinataire. Nous misons donc sur la combinaison entre la fluidité des coursiers à vélo dans la circulation urbaine et les livreurs en voiture dans les régions reculées.* » (Swissconnect) Grâce au réseau de chemins de fer, la livraison est ainsi possible dans tout le pays.



Synthèse

En résumé, il apparaît que l'offre de transport (de marchandise) est très réduite. Seuls quelques véhicules utilitaires sont disponibles en partage. Les services liés aux vélos cargo sont en cours de développement et pas encore réellement disponibles. En revanche, certains professionnels ont la possibilité de recourir aux coursiers pour le transport et la livraison de leur colis et marchandises.

Diverses mesures ont été mises sur pied en vue d'accompagner les professionnels qui se voient/verraient impactés par la restriction de circulation imposée par la Zone de Basses Emissions. Parmi celles-ci des dérogations (véhicules oldtimers de plus de 30 ans immatriculés en Belgique et utilisés à des fins commerciales et les véhicules de foire/marché spécialement adaptés), et la possibilité de disposer d'un pass journalier permettant l'accès à la LEZ à hauteur de maximum 8 jours par an.

Un service d'information et d'accompagnement a également été mis sur pied. Les professionnels ont ainsi la possibilité de poser leurs questions et d'émettre leurs remarques par mail ou par téléphone. Un site internet a également été spécialement développé et apporte de nombreuses informations, notamment sur le fonctionnement de la LEZ, mais n'apporte que peu d'informations sur les alternatives existantes pour les professionnels.

Une prime pour aider financièrement certains professionnels à remplacer leur véhicule a également été mise sur pied. Celle-ci permet le remplacement d'un véhicule utilitaire pour des professionnels appartenant à des secteurs spécifiques. Le faible nombre de professionnels qui a pu en bénéficier (10 à la date du 1^{er} avril 2020) témoigne de l'inadéquation de cette prime avec la demande.

En complément, les professionnels peuvent bénéficier, dans certaines communes, d'une prime pour l'achat d'un vélo (de différents types).

En matière de fiscalité, cette dernière est généralement plus avantageuse pour les véhicules électriques, et devrait l'être encore plus si la politique fiscale change et que la tarification à l'usage rentre en vigueur. \$

Pour finir, les exemples présentés ci-dessus témoignent qu'un changement des habitudes de déplacement est possible pour certaines professions, et/mais qu'un accompagnement peut s'avérer nécessaire en vue d'opérer ce changement.

2.2.3 Adéquation entre l'offre et les besoins en service d'accompagnement

2.2.3.1 Des incertitudes concernant le calendrier (et sa pertinence)

Avant de s'attaquer spécifiquement à l'adéquation entre l'offre et les besoins en service d'accompagnement, est souligné en premier lieu l'incertitude pointée par les différents organismes vis-à-vis du « calendrier ». Comme cela a été souligné par les différents organismes, la perspective de la sortie du thermique annoncée par le gouvernement pour 2030 (au plus tard) est source d'incertitudes pour les professionnels. De fait, les publics impactés par les restrictions doivent chercher des alternatives et parfois remplacer le véhicule concerné. Or, le remplacement d'un véhicule est un investissement que les professionnels doivent budgéter et dont l'amortissement doit être calculé. La question que les professionnels se posent est donc la suivante : le cas échéant, par quel véhicule remplacer le véhicule impacté ? Les professionnels sont inquiets à l'idée de devoir remplacer leur véhicule ancien par un autre, par exemple un Euro 6, qui devra lui-même être remplacé par un autre lorsque les véhicules diesel puis essence seront interdits (à priori aux horizons 2030 et 2035).

A terme, les principales alternatives sont les véhicules électriques ou CNG. Or, les organismes consultés soulignent que les infrastructures sont pour le moment insuffisantes pour faire face à une potentielle demande à court terme. Selon les données de l'IBSA (2017), le parc de voitures électriques ne représentait que 2% de la flotte bruxelloise. Cette part est encore moindre si l'on considère les véhicules utilitaires légers (< 1%). La demande existante est donc pour le moment très faible. Si nombre de bruxellois (que ce soient des particuliers ou des professionnels) se tournent vers des véhicules électriques dans les prochaines années, le réseau de bornes électriques de recharge à Bruxelles ne permettra pas de répondre à la demande. Bien que le développement des infrastructures constitue l'un des objectifs développé dans le plan régional de mobilité Good Move que de développer ces infrastructures, les incertitudes demeurent. Ainsi, dans l'objectif *D.5 Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques*, la mesure suivante est identifiée : « *Encourager le développement à court et moyen terme des technologies alternatives ainsi que des infrastructures de recharge* ».

De fait, il n'y a pas de collecte de données centralisée des bornes privées, mais depuis 2018, un réseau public est en cours de développement. La mise en œuvre d'un réseau de bornes de recharge accessibles dans l'espace public constitue un enjeu important, déjà dans la mesure où actuellement seuls 26% des ménages bruxellois disposent d'un emplacement de stationnement privé sur lequel ils peuvent installer une infrastructure de recharge. Une concession de services a été attribuée à Pitpoint pour la fourniture, l'installation et l'exploitation d'infrastructures de recharge accessibles au public, sur une base de 100 bornes (avec 2 points de recharge). Au moment de la rédaction de ce rapport, ce réseau compte 110 bornes de recharges publiques. L'implémentation du réseau est relativement lente, ce qui s'explique par un nombre trop important d'autorisations (14) à obtenir pour l'installation de chaque borne, dont le parcours administratif prend dans le meilleur des cas 6 mois²⁶. Depuis ce constat, des mesures ont été prises pour raccourcir ces délais. Il faut ajouter à cela environ 45 bornes semi-publiques et environ 80 bornes privées.

²⁶ Source : BE.brussels (Juin 2020), Vision sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques

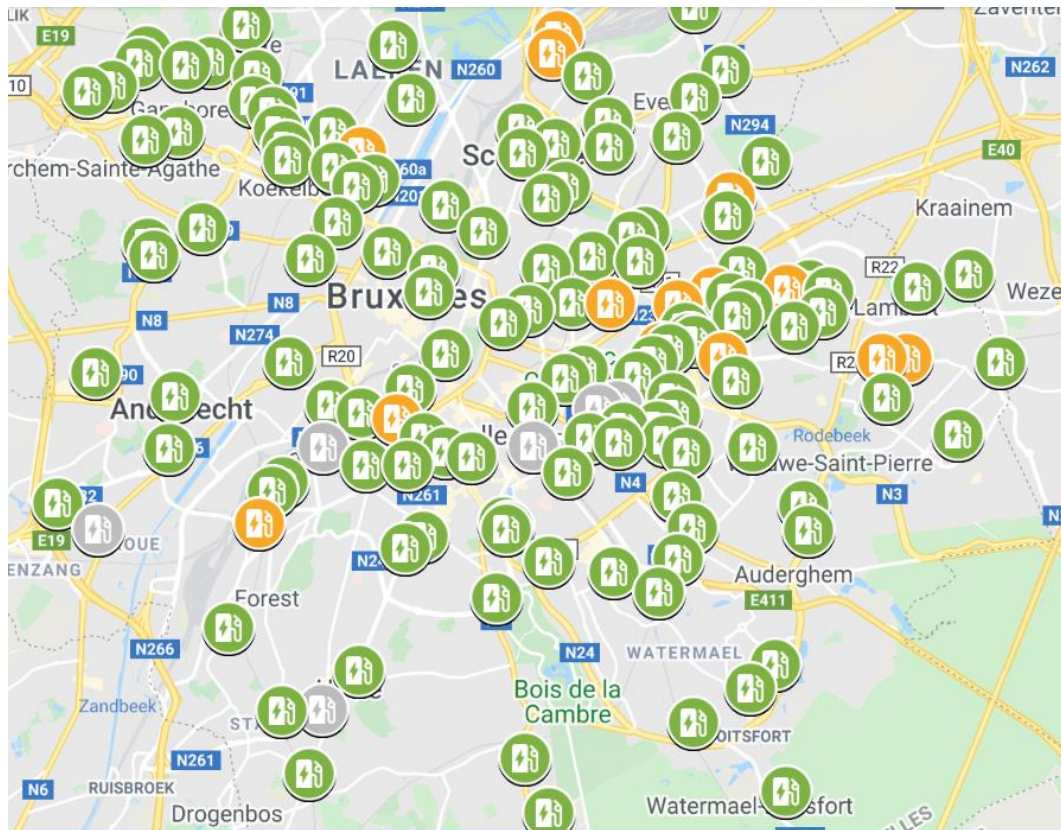


Figure 11 : Réseau charge.brussels (en vert les stations opérationnelles, en gris les stations en préparation, en orange les stations planifiées) – Source : charge.brussels

En juin 2020, une vision sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques a été adoptée suite aux réflexions menées par un groupe de travail composé de Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Sibelga et Brugel. Cette vision permet de définir une stratégie, dans laquelle il est notamment prévu d'adopter des réformes permettant de faciliter les démarches pour l'installation de bornes. Par la suite, l'ambition de la région est de développer ce réseau selon la logique suivante :

- Phase 1 (dans laquelle la RBC se trouve encore) : déploiement dans des lieux stratégiques, c'est-à-dire à la fois des lieux où l'analyse socio-démographique de la géographie du territoire concerné montre que la demande peut être importante et des lieux de forte visibilité pour rassurer les utilisateurs sur l'existence du réseau ;
- Phase 2 : déploiement orienté par la demande, c'est-à-dire d'après les lieux demandés par les utilisateurs, identifiés comme des « trous » dans le réseau ;
- Phase 3 : déploiement orienté par les données, c'est-à-dire dans des lieux où les données récoltées par le réseau permettent de démontrer qu'il y manque des bornes.

D'après les estimations réalisées pour cette vision adoptée par le gouvernement, il faudrait environ 22.000 points de recharge pour un parc d'environ 400 000 véhicules (voitures particulières et utilitaires) possédés par les citoyens de la RBC et en tenant compte des besoins (limités) des navetteurs et des visiteurs. Cela représenterait donc un réseau de 11.000 bornes, à l'horizon 2035. Il est important de noter que toutes ces bornes ne sont pas envisagées uniquement sur la voie publique (également sur terrain privé accessible au public²⁷).

²⁷ Les « bornes publiques sont définies par l'Union européenne comme un endroit accessible sans contrainte particulière. Cela n'induit donc pas que la borne ait été mise en œuvre par un acteur public. Le déploiement du réseau accordé en concession à Pitpoint n'est donc pas l'unique solution pour le développement des bornes de recharge. D'autres opérateurs peuvent prendre l'initiative d'installer des bornes sur l'espace public, sous réserve d'obtenir l'autorisation du collège communal. Dans cet objectif, la



2.2.3.2 Adéquation de l'offre de transport

Une offre de transport qui ne peut constituer des solutions que pour les professionnels dont le transport n'est pas le métier

De façon générale, l'offre de transport disponible actuellement sur le territoire bruxellois ne constitue une éventuelle solution que pour les professionnels dont le transport n'est pas le métier. Les véhicules utilitaires partagés et coursiers n'offrent en effet aucune alternative au secteur des autobus et autocars, ou entreprises à profit social bruxellois qui assurent un transport de personnes - deux secteurs identifiés comme impactés par la LEZ.

Le partage de véhicules utilitaires peu adapté selon la Confédération Construction...mais qui peut tout de même offrir une alternative à certains professionnels

Le partage de véhicules utilitaires peut s'avérer une solution pour certains professionnels qui pourraient se passer de l'utilisation quotidienne d'un véhicule automobile, mais qui en auraient besoin de manière occasionnelle. Ce service viendrait en complément de l'utilisation d'autres modes de transport tels que les vélos-cargo. Les exemples cités ci-avant illustrent le fait qu'un potentiel existe. Pour rappel, après une phase expérimentale concluante (destinée aux commerçants et artisans), la Ville de Paris a décidé de déployer un service de partage de véhicules utilitaires (électriques) à l'échelle de l'ensemble des arrondissements parisiens en mettant à disposition 300 véhicules. Certains professionnels du secteur de la construction à Bruxelles se sont tournés vers le vélo-cargo et louent occasionnellement une camionnette en fonction de leurs besoins. Différents corps de métiers, tels que les plombiers, électriciens, serruriers, jardiniers..., mais aussi des commerçants pourraient donc se tourner vers cette solution.

Lors de la table ronde organisée avec le monde professionnel, la Confédération Construction précise que ce type de service n'offre toutefois qu'une solution très limitée pour les entreprises du secteur de la construction dans la mesure où les véhicules utilisés constituent des véhicules « outils » utilisés régulièrement/quotidiennement, et que nombreux ont été aménagés. Pour rappel, selon une étude menée dans la ville de Paris, environ la moitié des véhicules appartenant à de telles entreprises disposent d'une caractéristique particulière. Par ailleurs, la Confédération Construction stipule que de nombreux ouvriers se rendent chaque matin au « dépôt », chargent les véhicules et se rendent sur les chantiers. Il est également ressorti des échanges que ce secteur pourrait toutefois réduire à terme ses besoins en déplacements motorisés si la logistique urbaine était mieux organisée, et notamment si le transport des matériaux (voire du matériel) n'incombait plus aux professionnels de la construction (cf. ci-après).

En synthèse, la mise en place d'un service de partage de véhicules utilitaires offrirait une solution pour certains professionnels – en particulier pour les TPE (qui pour rappel représentent 68% des entreprises dans le secteur de la construction) – un potentiel qui pourrait en outre s'accroître si la logistique urbaine était mieux organisée. Il sera toutefois nécessaire de proposer une offre de véhicules suffisante pour répondre à la demande. Or, comme le fait remarquer la Confédération Construction l'offre est actuellement marginale (notamment au vu du nombre important d'entreprises dans le secteur à Bruxelles (12600)).

La disponibilité de véhicules à motorisation alternative

Les professionnels consultés apparaissent également réticents et sceptiques face à l'utilisation de véhicules utilitaires électriques. Ils craignent que ces derniers n'aient pas une capacité de charge utile suffisante, et une autonomie qui ne permette pas de répondre aux besoins. En ce qui concerne l'autonomie, d'après les données du SPF Mobilité et Transports (2018) à Bruxelles en 2017, un véhicule utilitaire léger a parcouru en moyenne 18.879 km, soit environ 82km/jour sur 228 jours travaillés. Cette distance est tout à fait adaptée à l'offre actuelle de véhicules électriques, dont plusieurs ont une

ville de Bruxelles a modernisé sa permission de voirie pour l'installation, l'exploitation et la maintenance d'une place de stationnement équipée de points de recharge pour les véhicules électriques.



autonomie supérieur à 200km. Pour ce qui est de la charge utile, elle est généralement la même entre deux modèles identiques, sans influence du type de motorisation.

Lors d'une étude réalisée sur la sortie du thermique en 2019 par Bruxelles Environnement²⁸, un grand nombre d'acteurs avaient été consultés, et la question de la disponibilité des véhicules à motorisation alternative avait été abordée. En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, les conclusions de cette étude sont les suivantes :

La grande majorité des stakeholders (et quasiment tous ceux qui ont une expertise en véhicules) indiquent que pour cette catégorie de véhicules il existe d'ores et déjà des solutions en motorisations électriques ou au gaz et que les solutions à l'hydrogène pourraient voir le jour d'ici à 2025. Le secteur automobile estime même que si aujourd'hui l'offre de VEB pour les utilitaires légers est encore limitée, elle va s'agrandir très nettement dans les cinq prochaines années (Consultation des stakeholders sur la sortie des moteurs thermiques au diesel et à l'essence – Phase 1 – Analyse des réponses des stakeholders au questionnaire – Janvier 2019²⁹).

Cependant, la part de marché des VUL électrique est encore marginale. En effet, pour rappel, actuellement, 95 % du parc de VUL bruxellois est constitué de véhicules diesel. La marginalité des VUL électrique est à la fois une cause et une conséquence du prix plus élevé de ces véhicules, qui constitue ainsi le principal frein à l'achat. A titre indicatif, une analyse du marché réalisée par Bruxelles Environnement montre en effet que le coût de possession d'un véhicule électrique est en général plus important. Par exemple, le coût de possession mensuel d'un Peugeot Partner électrique (sur une durée de vie de 5 ans et 30 000km/an) est de 510 euros, tandis que le coût de son équivalent thermique est de 419 euros. Par contre, pour le Citroën Berlingo, le modèle électrique est moins coûteux que son équivalent thermique.

Le vélo-cargo : une solution à développer pour certains professionnels, sous réserve de conditions favorables

Les exemples présentés ci-avant ont montré le potentiel qu'offrirait le vélo cargo pour toute une série de professionnels – une offre de transport qui n'est toutefois pas réellement développée actuellement mais qui le sera prochainement suite à la mise en œuvre du projet Cairgo Bike. Interrogés sur la pertinence du vélo-cargo à usage professionnel, les différents organismes consultés restent pour la plupart sceptiques.

La Confédération Construction considère qu'il ne s'agit pas d'un outil adapté pour les professionnels de son secteur. D'après elle, les exemples de professionnels présentés ne sont que des « contre-exemples », des cas isolés, qui ne réalisent la plupart du temps que des réparations d'urgence, pour lesquelles le vélo-cargo est suffisant. La Confédération est favorable à pousser à l'utilisation des vélos cargos pour ce type de professionnel, mais souligne qu'il ne s'agit pas d'une solution adaptée pour la majorité des professionnels. De plus, elle souligne que les entreprises du secteur de la construction ne travaillent pas que sur des chantiers à Bruxelles. Pour rappel, toutefois, près de 70 % des entreprises du secteur de la construction sont des TPE, parmi lesquels les électriciens et plombiers par exemple sont nombreux. Ce sont des professionnels qui peuvent à priori se tourner vers le vélo-cargo, et avoir éventuellement recours à des véhicules partagés au besoin.

La question des charges et des capacités physiques nécessaires est un autre argument soutenu par la Confédération, et appuyé par l'UCM. Cette dernière donne l'exemple d'un libraire BD qui songeait à utiliser un vélo cargo, mais qui craignait que la charge soit trop importante. De plus, les vélos cargos sont plus grand et plus larges que des vélos classiques, ce qui peut les rendre difficiles à manier. Il est ici important de noter qu'il existe une grande diversité de vélo cargo. La capacité de charge et les gammes de prix de ces vélos varient beaucoup : « on trouve des vélos pour 1 000 à 2 000 € avec une capacité

28

https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/rap_20190611_sortiedieselessence_consultationstakeholders_conclusions_final_fr.pdf

29 https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/rapportconsultation_phase1_final_fr_0.pdf

jusqu'à 80 kg ainsi que des vélos plus résistants dans une fourchette de 2 000 à 12 000 €, pour une capacité atteignant jusqu'à 350 kg. » (Cyclelogistics). La possibilité d'équiper son vélo cargo d'une aide électrique rend ce dernier d'autant plus polyvalent. Un accompagnement des professionnels souhaitant se tourner vers cette solution s'avère donc nécessaire, que ce soit pour le choix du type de vélo, que de son utilisation.

L'UCM soulève également la question des infrastructures : afin de développer l'utilisation du vélo cargo, il est nécessaire de disposer d'infrastructures adaptées, c'est-à-dire des pistes cyclables sécurisées, mais aussi suffisamment large pour accueillir ces vélos, et des espaces de stationnement adaptés. Il est important que chacun puisse trouver sa place. Une ambition que s'est fixée la Région à travers son PRM-GoodMove :

Toutes les voiries, à l'exception des tunnels, des autoroutes et des routes pour automobiles, accueillent les cyclistes (en ce compris les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos et les tricycles de livraison) dans de bonnes conditions de sécurité, soit dans un aménagement adapté, soit en leur permettant de prendre leur place dans un trafic apaisé. (PRM GOOD MOVE)

BRUXEO considère que le développement de l'utilisation du vélo cargo pour les professionnels de son secteur est possible, et donne pour exemple la CSD, qui, en collaboration avec Urbike dans le cadre du projet BCKlet, utilise déjà des vélos cargos.

Toutefois, la fédération fait remarquer qu'une évolution du cadre légal serait nécessaire, car actuellement les vélos cargos ne sont pas subsidiés, même si le transport fait partie de la mission sociale, puisque sont concernés uniquement les « véhicules ».

Enfin, pour ce qui est du partage de vélos-cargos, BECI fait remarquer que cela est probablement plus intéressant pour les particuliers que les professionnels. De fait, si des professionnels choisissent de se tourner vers cette solution, le vélo sera leur outil de travail, leur utilisation sera vraisemblablement quotidienne (avec éventuellement une adaptation de ces véhicules comme c'est le cas pour certains véhicules automobiles).

Les coursiers (à vélo), une solution déjà utilisée par de nombreux commerçants et entreprises

Le recours à des coursiers, qu'ils soient motorisés ou non, constitue une solution déjà utilisée par de nombreux commerçants et entreprises pour la livraison de marchandise et de colis. Cette solution doit se voir sous un angle plus large qu'est celui de la logistique urbaine abordée ci-dessous.

Une logistique urbaine à améliorer en vue de réduire les besoins en déplacements

CARGOBIKE TYPOLOGIE

EINSPURIG



Bäckerfahrrad



Kompakt-Cargobike / Hybrid



Long John



Kistenfahrrad / Bakfiets



Long Tail



Transporter

MEHRSPURIG



Coffeebike / Bakfiets / Trike



Kastenfahrrad / Bakfiets / Trike



Riksha / Velotaxi



Schwerlastrad



Cette thématique a été reconnue comme cruciale par les organismes consultés. Chaque entreprise est concernée de près ou de loin par des enjeux de logistique, et le secteur de la construction se sent particulièrement concerné.

La Confédération Construction (CC) souligne que des solutions ont déjà été mises en place par le secteur : un centre de distribution urbain a été installé en face de Tours et Taxis, et la voie d'eau est utilisée. De fait, 59% des marchandises transportées par voie d'eau en 2017 étaient des matériaux de construction³⁰. La CC note également l'importance de prendre en considération la logistique inverse, c'est-à-dire la gestion des déchets créés par le secteur. D'après la CC, cette logistique devrait être externalisée, ou mieux encadrée, car le transport de marchandises n'est pas leur métier. Une telle externalisation permettrait de réduire les besoins en déplacements, et faciliterait un transfert modal. Dans ce sens, elle souligne l'existence du plan de marchandises, mais regrette sa faible mise en application. Sur ce point, la CC est rejointe par BECI.

Lors de la consultation des acteurs, BECI et la CC ont également abordé les enjeux en termes d'immobilier logistique. D'après BECI, il manque d'espace pour des pôles logistiques dans le centre de Bruxelles. La CC considère que cela est notamment dû à un manque de prise en compte des enjeux de logistique dans les projets d'aménagements (PAD). Le PRM Good Move cherche à remédier à ce problème, comme en témoigne cet objectif développé dans l'action A5 (*Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente*)

Dans le cadre de la modification globale du PRAS, examiner la pertinence d'une modification permettant un usage plus flexible des espaces et encourager la prise en compte des aspects logistiques dès la conception des nouveaux projets d'aménagement urbain

Pour finir, l'UCM aborde la question de la livraison du dernier kilomètre. Selon elle, la livraison en point relais devrait être encouragée, car cela permettrait de diminuer les flux des livraisons et d'augmenter les déplacements en modes actifs, et de faire vivre les quartiers.

2.2.3.3 Mesures d'accompagnement

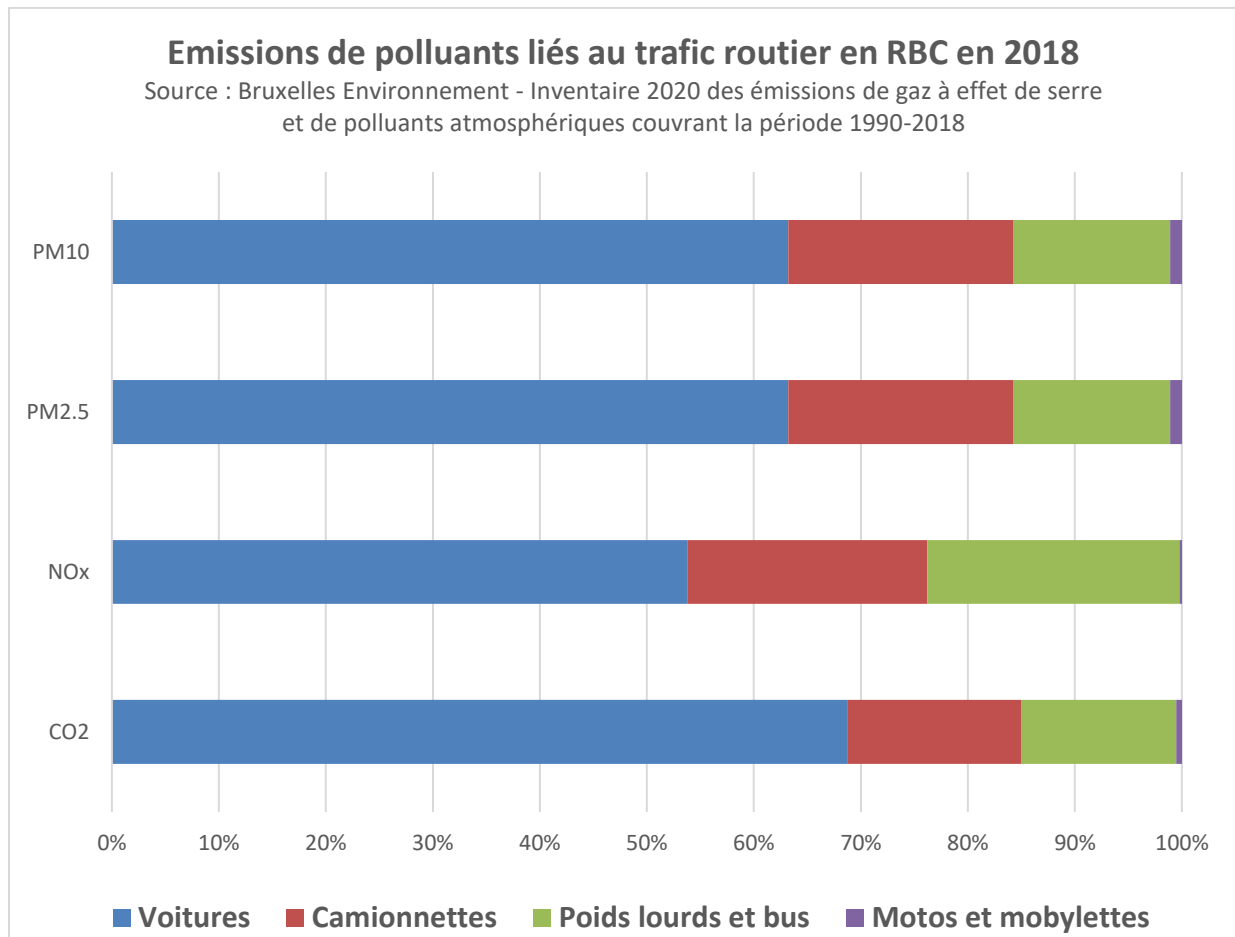
La possibilité de disposer de dérogations (et d'un pass journalier)...des mesures permettant de rencontrer des besoins spécifiques de manière mesurée

Parmi les mesures d'accompagnement mises en place dans la cadre de la LEZ, la possibilité de disposer de dérogations pour certaines catégories de véhicules appartenant à des professionnels (oldtimers commerciaux et véhicules de foire/marché spécialement adaptés), permettant à leur propriétaire dont le véhicule constitue leur outil de travail de pouvoir exercer leur profession. Cette mesure permet donc de répondre à certains besoins spécifiques de manière mesurée compte tenu du nombre de dérogations octroyées (~ 280 jusqu'à décembre 2019). Certains professionnels ont toutefois fait remarquer qu'ils ne pouvaient disposer de la dérogation étant donné que leur véhicule n'a pas été spécifiquement adapté malgré une utilisation comme véhicule de foire/marché. Peut dès lors se poser la question d'une éventuelle révision de la dérogation pour ceux-ci. Pour rappel, en ce qui concerne ce type de véhicule ce sont environ 20% des demandes de dérogation qui ont été refusées.

Par ailleurs, étant donné qu'il s'agit également de véhicules utilisés comme « outil » de travail – bien que celui-ci ne constitue pas l'outil de travail à proprement parler – la Confédération Construction et l'UCM demandent qu'une dérogation soit octroyée pour l'ensemble des véhicules utilitaires légers (appartenant à des professionnels). En région bruxelloise, le parc de véhicules utilitaires légers s'élève à environ 70.000 unités en 2019 selon la FEBIAC, soit 10% du parc automobile bruxellois. Bien que l'ensemble de ceux-ci ne sont pas directement impactés par la Zone de Basses Emissions (mais probablement une

³⁰ Chiffres clés sur le transport de marchandises à Bruxelles, édition 2019

majeure partie dans la mesure où la plupart des VUL sont des véhicules diesel) et/ou n'appartiennent pas à des professionnels (c'est toutefois très généralement le cas), le nombre de véhicules pour lesquels une dérogation serait octroyée serait donc relativement conséquent. Par ailleurs, malgré leur part limitée dans le parc automobile, ces véhicules sont responsables d'une part importante des émissions de polluants, comme on peut le voir sur le graphique ci-dessous. Ainsi, en 2018 les camionnettes étaient à l'origine d'environ 20% des émissions de particules fines.



Par ailleurs, l'UCM souligne que la situation particulière qui a caractérisé l'année 2020 mériterait la mise en œuvre de mesures spécifiques pour les professionnels les plus impactés par la crise sanitaire.

Autre mesure d'accompagnement mise en place dans le cadre de la LEZ, la possibilité de disposer d'un pass journalier permettant aux véhicules interdits de circuler l'espace d'une journée, et à raison de maximum 8 fois par an. Elle répond donc à une demande émanant de professionnels se déplaçant de manière ponctuelle en Région de Bruxelles-Capitale. Elle ne répond en revanche pas aux besoins des professionnels identifiés comme particulièrement impactés dans le cadre de la présente étude.

Un site LEZ qui pourrait être quelque peu complété

Bien que globalement les organismes consultés trouvent que le site apporte les informations nécessaires, et est complet pour ce qui est des informations sur le fonctionnement de la mesure, les véhicules impactés, le calendrier... celui-ci pourrait être complété en ce qui concerne les quelques alternatives disponibles (et à venir) pour les professionnels. BECI mentionne également la nécessité de rendre plus accessibles certaines démarches.



Une prime LEZ non adaptée

Pour rappel, depuis sa mise en œuvre en 2018, seuls 10 professionnels ont pu profiter de la prime, sur les 80 demandes introduites. Les organismes interrogés soulignent d'une part le faible nombre de demandes, qui s'explique selon la Confédération Construction par une « surcharge administrative », et d'autre part la très faible part des primes accordées qui témoignent d'une inadéquation des critères d'accès (cf. section 2.2.4.4 ; p.117). Ainsi, d'après la Confédération Construction, une simplification administrative est nécessaire, les critères d'accès sont à revoir, et la communication autour de la prime peut également être améliorée.

Enfin, BRUXEO regrette que certaines de leurs asbl – qui ne bénéficient par ailleurs pas de subsides pour remplacer leur véhicule – ne puissent pas bénéficier de la prime. Elle souligne que le coût de remplacement de ces véhicules pèse relativement lourd dans les finances des asbl alors que les transports réalisés peuvent s'avérer « importants » (exemple : transport d'une personne d'une maison de repos vers un hôpital).

Des primes pour l'acquisition de vélos uniquement disponibles dans certaines communes

Pour rappel, seules quelques communes (voir [Des primes communales pour l'achat de vélo](#)) offrent la possibilité aux professionnels de bénéficier d'une prime pour l'achat de vélos, vélos à assistance électrique ou vélos-cargos – des modes de transport que pourraient utiliser certains professionnels impactés par la LEZ.

Dans le cadre du projet Cairgo Bike, une prime régionale pour vélo cargo à usage professionnel est actuellement à l'étude par Bruxelles Economie et Emploi et devrait donc être accessible également à des professionnels situés dans d'autres communes.

Une fiscalité qui pourrait encore être plus incitative

Pour rappel, il existe encore à Bruxelles une taxe de mise en circulation pour les voitures électriques, qui correspond au montant le plus bas. Elle a été supprimée en Flandre.

Les véhicules utilitaires légers quant à eux, sont exemptés de taxe de mise en circulation, que ce soit à Bruxelles mais aussi dans les autres régions. Ils doivent cependant s'acquitter de la taxe de circulation annuelle, qui est fonction de la MMA du véhicule. En Flandre, depuis 2017 la taxe de circulation annuelle est également fonction des émissions de CO₂.

D'après BECI, il serait intéressant de mettre en œuvre une politique fiscale plus favorable aux véhicules électriques, et éventuellement d'harmoniser entre les trois régions. Si effectivement, il s'agit d'une vision à prôner en vue d'inciter et d'accompagner les entreprises (et particulier) à tendre vers une motorisation plus écologique, elle ne constitue pas une réelle mesure d'accompagnement pour les professionnels particulièrement impactés par la LEZ – en particulier ceux disposant d'un VUL – dans la mesure où l'aide financière serait limitée et pourrait se faire au détriment d'une augmentation de la TC pour les véhicules plus polluants, dont les diesel qui constituent à ce jour l'option la plus adéquate (cf. par ailleurs).

Synthèse

Les analyses précédentes mettent en évidence que la situation est différente selon les secteurs et les profils des professionnels.

Pour les TPE/PME, du secteur de la construction particulièrement, qui ne savent se passer (totalement) d'un véhicule utilitaire, les alternatives en termes de mobilité sont très limitées, puisque d'une part le partage de véhicules utilitaires n'est encore que très peu développé, et d'autre part que ce service n'est pas forcément adapté à tous les profils. D'après les exemples étudiés, le vélo-cargo peut représenter une solution pertinente pour certaines professions, mais ce dernier est encore en cours de développement à Bruxelles, et les initiatives doivent être poursuivies afin de rendre cette solution véritablement crédible pour le plus grand nombre. En matière d'accompagnement, la prime qui s'adresse à ce public apparaît par ailleurs comme non adaptée aux besoins et à la demande, raison pour laquelle sa révision est très attendue.

De manière complémentaire, la logistique urbaine a été identifiée comme un potentiel levier d'action. D'après les professionnels, une meilleure organisation du transport de marchandises permettrait de rationaliser et donc de diminuer les besoins en déplacements.

Le secteur des entreprises à profit social, représenté par Bruxeo, avec lequel plusieurs échanges ont eu lieu, est également concerné par des enjeux de mobilité importants. Bruxeo souligne un dysfonctionnement dans les subsides : des fonds sont accordés pour la mobilité lorsque cette dernière est identifiée comme mission sociale de la structure. Or de nombreuses structures opèrent des services de transports sans que la mobilité fasse partie de leur mission sociale. De plus, ces professionnels ne peuvent bénéficier des fonds de la prime professionnels car ils ne font pas partie des potentiels bénéficiaires identifiés. Ainsi, ces structures rencontrent de grandes difficultés lorsqu'il est nécessaire d'investir dans un véhicule, ce qui peut aboutir à la suppression du service.

Le secteur des autobus et autocars a également manifesté ses difficultés face aux restrictions. Pour ces professionnels, la seule solution est de changer de véhicule, ce qui représente un investissement très important.

De manière générale, les professionnels insistent sur la nécessité d'avoir une vision réaliste. Pour cela, il faut prendre en compte l'absence actuelle d'alternatives crédibles pour de nombreux professionnels. C'est notamment le cas pour la question de la motorisation électrique : l'offre actuelle en véhicules utilitaires est très limitée et bien moins abordable, et les infrastructures de recharge sont encore insuffisamment développées.

2.2.4 Mesures d'accompagnement à développer, renforcer, revoir en vue d'accompagner davantage les professionnels

2.2.4.1 Préambule

La présente section expose les différentes pistes qu'il faut explorer en vue d'améliorer/renforcer l'accompagnement des professionnels. Celles-ci ont été classées en 5 grandes catégories :

- **Calendrier** : comment répondre aux incertitudes des professionnels en ce qui concerne les prochaines années à venir ;
- **Dérogations et pass journaliers** : analyse dans quelle mesure ces deux mesures doivent éventuellement être développées ;
- **Offre de transport et logistique urbaine** : fait des suggestions en matière de développement et renforcement de l'offre de transport, en ce compris en matière de logistique urbaine ;
- **Aides financières** : fait des suggestions concernant les primes à développer ou mettre en œuvre pour les professionnels ;
- **Communication, (in)formation, découverte** : émet des recommandations relatifs à deux objectifs spécifiques :
 - Développer une communication spécifique à destination des professionnels
 - Accompagner les professionnels dans leur transition vers des modes de déplacements alternatifs

2.2.4.2 Calendrier

Elaborer une stratégie claire (et réaliste) de sortie des moteurs thermiques et communiquer sur ces objectifs et cette stratégie

Ce qui ressort particulièrement des échanges avec les représentants de professionnels est qu'il existe une grande incertitude concernant les perspectives post-calendrier LEZ. Le gouvernement bruxellois a annoncé son ambition d'interdire les véhicules diesel en 2030 et essence en 2035 au plus tard (cf. objectif PRM Good Move D.5 Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques). Le calendrier de la LEZ s'arrête en 2025, et pour le moment aucune stratégie claire n'a été définie concernant la mise en œuvre effective des objectifs du gouvernement. Or le remplacement d'un véhicule est un investissement important et les professionnels ont besoin d'avoir une vision claire sur le long terme afin de réaliser l'investissement adéquat. En lien avec l'objectif de Good Move précédemment évoqué, il apparaît comme nécessaire de développer au plus vite une stratégie claire menant à la sortie des moteurs thermiques. De plus, il est primordial de communiquer autour de cette stratégie auprès des professionnels, mais aussi des citoyens de manière générale.

A noter qu'au moment de la réalisation de la présente étude, une autre étude est actuellement en cours sur cette thématique. Cette étude vise à évaluer les impacts d'une telle mesure, à mettre en place le calendrier menant à l'abandon des véhicules thermiques et à proposer des mesures d'accompagnement adaptées pour les particuliers et les professionnels.

En complément, les organisations consultées souhaitent que ce calendrier soit également réaliste en fonction des alternatives mises à disposition, faisant remarquer notamment que l'auto-mobilité électrique n'est pas encore une réalité et qu'il est donc peu opportun/difficile de se tourner vers cette solution – un élément qui doit être abordé dans l'étude relative à la sortie du thermique.



Prendre en compte le fonctionnement du secteur des autobus et autocars dans la définition des prochaines échéances du calendrier et de la stratégie post-2025

Pour rappel, le secteur des autobus et autocars rencontre de grandes difficultés face au calendrier de la LEZ du fait d'une inadéquation entre la durée d'amortissement des véhicules et les dates d'interdiction. Cette inadéquation concerne principalement les autobus/autocars en contrat avec la Commission Communautaire Française (et la Commission européenne) pour le transport scolaire. De fait, les contrats stipulent que les véhicules peuvent être utilisés jusqu'à 15 ans pour les véhicules de plus de 30 places, et 12 ans pour les véhicules de moins de 30 places. Les véhicules utilisés pour le transport scolaire ont en effet une plus grande durée de vie, car ils circulent moins (quasi exclusivement pendant l'année scolaire et sur de petits trajets). Ces contrats ont une durée de 10 ans. D'après la FBAA, les contrats de ramassage scolaire avec la COCOF concernent bien davantage des TPE/PME du secteur que des plus grands groupes.

De plus, dans un avis en date du 03/06/2020, Brupartners (anciennement le Conseil Economique et Social) souligne par ailleurs que le secteur est particulièrement impacté par la crise sanitaire, et qu'une attention particulière doit être apportée aux mesures d'accompagnement pour ces professionnels.

Brupartners attire l'attention sur le fait que le secteur des bus/autocar, qui contribue à la réduction de la congestion et au partage de l'espace public, est particulièrement impacté par la crise « covid-19 ». Des mesures d'accompagnement spécifiques pour ce secteur doivent dès lors aussi être envisagées.

Au vu des deux éléments précédents, pourrait s'envisager la mise en place d'une période transitoire pour certains véhicules/professionnels, selon certains critères, et notamment sur preuve de contrat en cours. A titre indicatif, selon la FBAA, interrogée à ce sujet, les véhicules concernés par le transport scolaire en contrat avec la COCOF sont estimés à 240 (auxquels on peut ajouter les 250 véhicules en contrat avec les écoles européennes), sachant que tous les contrats n'ont pas été signés au même moment, et que tous les véhicules ne sont pas forcément concernés par la LEZ.

En complément, il est primordial que dans les années à venir la COCOF accorde une attention particulière à ses contrats, de manière à ce que cette inadéquation constatée dans le cadre de la LEZ ne se reproduise pas dans le cadre de la sortie du thermique.

2.2.4.3 Dérogation et pass journalier

Les analyses et différentes consultations effectuées dans le cadre de la présente étude n'ont pas mis en évidence la nécessité de revoir la formule du pass journalier.

En revanche, tant la Confédération Construction que l'UCM souhaitent que soit octroyée une dérogation pour les véhicules utilitaires légers. Au vu du nombre conséquent de véhicules concernés, accorder une dérogation à ceux-ci impliquerait un flux important de véhicules « interdits » au sein de la Zone de Basses Emissions, d'autant que comme le souligne les organisations consultées, ceux-ci circulent de manière régulière/quotidienne. Pour rappel, ils représentent de l'ordre de 10% du parc automobile bruxellois et seraient responsables d'environ 20% des émissions de particules fines (cf. [ci-avant](#)). Des efforts doivent être consentis afin de mieux accompagner les professionnels concernés, notamment via un calendrier clair sur l'après LEZ, la mise à disposition d'une prime pour le remplacement des véhicules plus en adéquation avec les besoins, le développement des infrastructures pour la recharge des véhicules électriques selon un planning en adéquation avec les mesures envisagées par ailleurs (sortie du



thermique), une meilleure logistique urbaine, l'accompagnement pour un transfert modal vers lequel pourrait se tourner de nombreux professionnels.

2.2.4.4 Offre de transport et logistique urbaine

En ce qui concerne l'offre de transport, les mesures concernent d'une part, les professionnels qui pourraient se passer totalement ou partiellement d'un véhicule et, d'autre part, ceux dont la possession d'un véhicule s'avèrerait davantage nécessaire et pour lesquels certaines infrastructures doivent être développées, en particulier en ce qui concerne les véhicules électriques.

Adapter les infrastructures à tous les cyclistes

La présente étude a montré que les vélos-cargo pouvaient constituer une solution de déplacements pour nombre de professionnels, en ce compris dans des secteurs identifiés comme particulièrement impactés par la Zone de Basses Emissions. Et ce, éventuellement en complément d'une utilisation ponctuelle de véhicule nécessaire pour des besoins particuliers. De ce fait, outre le fait d'accompagner les professionnels à l'utilisation de vélos-cargo (cf. ci-après), il est également nécessaire de développer l'infrastructure et de permettre à ce mode de transport de se déplacer et se stationner aisément au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette action, également recommandée pour les particuliers, est détaillée à la section 2.1.4.3 (p.74).

Favoriser le déploiement d'un réseau de véhicules utilitaires partagés

D'après les profils identifiés, les exemples existants et les témoignages récoltés (dans une moindre mesure), un service de partage de véhicules utilitaires partagés peut constituer une solution pour certains professionnels, notamment en complément de l'utilisation d'un vélos cargo. La possibilité d'avoir recours de manière occasionnelle à un véhicule utilitaire peut inciter certains professionnels qui hésiteraient ou seraient encore réticents à se lancer. Il faut toutefois veiller à ce que cette offre soit suffisante, afin qu'elle puisse véritablement répondre à la demande. L'exemple parisien constitue une source d'inspiration intéressante (cf. ci-avant).

Développer (rapidement) les infrastructures pour la recharge des véhicules électriques de manière à répondre aux besoins

En l'état, et outre la question de l'accès aux véhicules électriques (coût, disponibilité), l'offre en borne de recharge électrique est relativement limitée et n'incite pas à se tourner vers cette solution, qui constitue actuellement la principale solution de motorisation alternative. Un réseau public, accordé en concession à Pitpoint, est actuellement en cours d'implantation, et le gouvernement régional a adopté il y a peu sa vision sur le développement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques.

Ce réseau peut répondre aux besoins de charge occasionnelle, c'est-à-dire une charge effectuée à des endroits autres que le lieu de stationnement habituel. Pour répondre aux besoins de charge habituelle, c'est-à-dire la charge effectuée sur le lieu de stationnement habituel (au domicile ou sur un parking d'entreprise) il peut être intéressant de s'inspirer du principe suivi en région flamande par Evora, la plateforme flamande de chargement public, de « la borne suit la voiture » : l'idée est que chaque détenteur d'un véhicule électrique peut faire la demande d'installation si aucune borne publique n'est présente dans un périmètre d'une centaine de mètres de son domicile. D'après la nouvelle stratégie de la région, ce principe s'appliquera également à Bruxelles.

Un point d'attention est à prendre en compte en ce qui concerne les bornes de recharge électrique est l'interopérabilité, c'est-à-dire la possibilité de payer sa recharge avec un badge ou une carte d'un opérateur de mobilité qui n'est pas l'opérateur du réseau où elle s'effectue. Cela permet à l'utilisateur d'avoir accès à toutes les bornes existantes, sans se soucier de l'opérateur (de la même manière qu'une voiture



essence ou diesel peut s'approvisionner dans n'importe quelle station). De même, l'interopérabilité est également prévue dans la stratégie de la région bruxelloise.

Certaines incitations peuvent être mises en œuvre afin de faciliter l'installation de bornes de recharges. Par exemple, la Ville de Bruxelles exonère les entreprises et les professions libérales de la taxe sur les emplacements de stationnement, à condition qu'elles équipent ces places d'un point de recharge.

Améliorer la logistique urbaine

Les représentants de professionnels interrogés soulignent que le transport de marchandises est une source de déplacements importante. De ce fait, un meilleur accompagnement des professionnels dans la gestion de leur logistique pourrait permettre de rationaliser et donc limiter les besoins en déplacement. Pour cela, plusieurs actions sont proposées d'une part dans le plan de transport de marchandises et d'autre part dans le plan régional de mobilité Good Move. Parmi les points spécifiquement abordés par les organismes contactés, la prise en compte des fonctions de logistique dans les projets d'aménagement, et le développement des pôles logistiques de proximité. Les plans de livraison d'entreprise, qui sont en cours de développement dans la région bruxelloise, permettent également d'encourager les entreprises à optimiser leurs flux.

2.2.4.5 Aides financières

Développer une prime pour les vélos-cargos à usage professionnel

Le potentiel du vélo-cargo à usage professionnel est aujourd'hui largement démontré. La diversité des systèmes existants permet à de nombreux professionnels d'opter pour ce moyen de déplacement au quotidien. Afin d'en favoriser le développement, il serait très intéressant de proposer une prime pour l'achat d'un vélo-cargo à usage professionnel. Pour rappel, il est déjà évoqué que Bruxelles Economie et Emploi réfléchisse à une prime de ce type dans le cadre du projet Cairgo Bike. Si des choix sont à opérer, il est suggéré que cette prime s'adresse en priorité aux professionnels impactés par la Zone de Basses Emissions.

A titre d'exemple, on peut citer l'aide proposée par la Métropole de Lyon dans le cadre la mise en place de sa zone à faibles émissions³¹ : la Métropole propose pour les professionnels une aide pour l'acquisition de véhicules propres, en ce compris un triporteur à assistance électrique. L'aide forfaitaire proposée est un montant forfaitaire de 300 euros, qui est cumulable avec la prime proposée par l'Etat français. Les bénéficiaires potentiels sont les micros, petites et moyennes entreprises.

La Métropole de Nantes propose également une subvention pour les professionnels souhaitant acquérir un vélo classique, un vélo électrique ou un vélo-cargo avec ou sans assistance électrique. L'aide correspond à 25% du coût TTC du vélo, dans la limite de 400 euros par véhicule et dans la limite de 10 véhicules aidés³².

Réviser la prime LEZ-professionnel (en concertation avec les organisations concernées)...

Pour les professionnels dont la possession d'un véhicule est une réelle nécessité, et qui ne peuvent disposer d'une dérogation, changer de véhicules constituent la seule alternative, une option qui pour certains représente un coût non négligeable. Or, au travers des analyses réalisées dans le cadre de la présente étude et, d'autre part, des témoignages des organismes consultés, il apparaît que la prime pour les professionnels telle qu'elle existe aujourd'hui n'est pas adaptée. Pour preuve, à la date du 1^{er} avril

³¹ Source : economie.grandlyon.com

³² Source : metropole.nantes.fr



2020, seules 10 primes ont été octroyées. Il convient donc de réviser cette prime, et pour cela il est important de souligner que tous les organismes présents lors de la table ronde sont volontaires pour être consultés dans cet objectif (BECI, UCM, Bruxeo, Confédération Construction).

Cette prime doit être revue :

- En termes de **simplification administrative** :

La surcharge administrative est apparue comme un facteur explicatif du faible nombre de demandes de primes. La Confédération Construction, qui a accompagné certains professionnels dans leur demande, a pu témoigner du fait que le dossier était fastidieux à monter, et que cela décourage de nombreux professionnels. Il convient donc de faire en sorte que cette démarche soit moins lourde.

- En termes de **montant** :

Pour rappel, pour bénéficier de la prime, le véhicule acheté ne doit pas être équipé d'un moteur diesel. Le nouveau véhicule doit donc être équipé d'une motorisation alternative. Dans cet optique, un véhicule électrique apparaît comme l'une des principales solutions (même s'il existe quelques véhicules hybrides). Cependant, il a aussi été démontré que leur coût est plus important, comparé à d'autres véhicules de même type mais avec une motorisation thermique. De ce fait, il serait important de prendre en compte cette différence de coût dans le montant de la prime accordée. Il pourrait s'avérer opportun de moduler le montant de la prime en fonction du type et du coût du véhicule.

- En ce qui concerne les **critères d'accès** à la prime :

D'autres propositions ont par ailleurs été faites et pourraient être prises en compte lors des réflexions à mener, tel que permettre le financement de contrat de location longue durée, ou le financement de travaux de modification d'un véhicule.

Enfin, il y a également lieu de se questionner sur l'accès à la prime (ou subsides) pour certains types de véhicules appartenant à des entreprises à profit social et culturel qui ne bénéficient pas de subsides pour le remplacement de leur(s) véhicule(s) – véhicules qui peuvent être autre que des véhicules N1. En particulier, pour les entreprises assurant le transport de personnes et/ou de marchandises.

...et développer la communication autour de celle-ci

D'après les organismes consultés, il n'existe pas suffisamment de communication autour de la prime professionnel. Ainsi, après sa réforme, il serait primordial de mettre en œuvre un dispositif communicationnel qui permette de toucher un maximum de professionnel impactés. Les organismes et fédérations consultés peuvent être des vecteurs de communication.

Cette communication est apparue comme d'autant plus nécessaire au vu du manque de connaissance parfois de certains aspects de celle-ci. Plusieurs organismes n'avaient par exemple pas conscience que la prime pouvait concerner un véhicule d'occasion non diesel.

Une alternative à la prime pour les professionnels de la construction souhaitant changer leur véhicule utilitaire : le prêt automobile à taux 0 financé par la Région

Le prêt à taux 0 est une alternative potentielle à la prime pour les professionnels, dans la mesure où elle peut permettre d'aider les professionnels à financer l'achat d'un nouveau véhicule. Ce prêt avantageux pourrait plus particulièrement s'adresser aux professionnels de la construction cherchant à acquérir un nouveau véhicule utilitaire léger électrique, dont le coût est le principal obstacle à l'achat.



2.2.4.6 Communication, (in)formation, découverte

A/ Développer une communication spécifique à destination des professionnels

Consulter et informer régulièrement les organismes et fédérations représentant les professionnels

Les représentants de professionnels ont un rôle clé à jouer dans l'accompagnement de ces derniers vers une mobilité plus durable. Ils peuvent être des vecteurs de changement, à condition de leur donner les outils, et de mener une réflexion sur les alternatives et/ou sur des nouvelles manières de travailler. Par ailleurs, ils sont également les mieux placés pour accompagner les entreprises impactés par la Zone de Basses Emissions. A ce titre, il est recommandé :

- **De consulter régulièrement les organismes et fédérations représentant les professionnels**
Bien que ces organismes aient été /soient consultés dans des cadres divers (PRM, études sur les mesures d'accompagnement à mettre en place dans le cadre de la LEZ et sur la sortie du thermique, etc.), la présente étude met l'accent sur la nécessité d'une bonne collaboration et d'une consultation régulière de ces organismes lors de la mise en place de mesures et d'élaboration de stratégies en vue d'éviter au maximum des situations telles que la mise en place d'une prime qui ne correspond pas au besoin.

- **De les informer régulièrement**

Par ailleurs, globalement, l'ensemble des organismes consultés dispose d'un référent en mobilité avec des connaissances plus ou moins pointues dans le domaine et sur la question de LEZ. Il est recommandé d'informer régulièrement ces référents sur l'évolution des mesures prises, les nouvelles offres de mobilité disponibles, etc. Cette information pourrait prendre plusieurs formes (newsletter, séances d'informations, etc.).

Cette action concerne tant Bruxelles-Environnement que Bruxelles-Mobilité.

Compléter les informations du site LEZ à destination des professionnels

En comparaison des informations à destination des particuliers, le volet professionnel du site LEZ semble quelque peu sous-alimenté. En effet, les professionnels ne sont évoqués qu'au volet « Primes », dans lequel la prime professionnel est présentée. Il est particulièrement recommandé de développer l'onglet alternative (avec éventuellement un onglet spécifique pour les professionnels), qui deviendra également de plus en plus étoffé au gré du développement de l'offre de transport.

Mettre en avant des exemples inspirants de professionnels qui ont changé leur comportement

Dans le but d'encourager les professionnels à se tourner vers des modes de déplacements alternatifs, des exemples de professionnels à vélo, dont certains ont été cités dans ce rapport pourraient être intégrés au site LEZ, afin de mettre en avant des autres façons de faire, et de montrer que d'autres fonctionnements sont possibles. Cette communication intégrerait la communication autour du projet Cairgo Bike, qui s'adresse aussi aux professionnels.

B/ Accompagner les professionnels dans leur transition vers des modes de déplacements alternatifs

Informer, tester et se former à l'utilisation du vélo-cargo

Lors de nos échanges, certains organismes ont souligné que l'utilisation et le maniement d'un vélo-cargo pouvait être difficile, ce qui rendait certains professionnels réticent. Par ailleurs, peu ont connaissance des différents modèles qui existent et des volumes et charges qu'ils peuvent transporter, et/ou éprouvent des difficultés sur le choix du type de vélo. Il est donc important de les accompagner dans cette transition. Pour ce faire, il serait intéressant d'informer, et de promouvoir le test et la formation.



La ville de Genève a mis en place une politique volontariste dans cet objectif. Elle propose une « subvention mobilité douce » visant à favoriser le développement du vélo-cargo, aussi bien à usage personnel que professionnel. Cette subvention comprend une aide pour l'achat d'un vélo-cargo (10% du prix / max CHF 500.-), mais aussi une prise en charge à hauteur de 50% (avec un maximum de CHF 250.-) d'une location de vélo-cargo de plus d'un mois. La ville rembourse également 75% des frais de formation (au maximum CHF 80.-) à tout cycliste qui suit un cours de conduite vélo proposé par une entité reconnue³³.

³³ <https://www.geneve.ch/fr/themes/mobilite-transport/velos/velos-cargos>

3. Synthèse

Particuliers

En conclusion de cette étude, il est tout d'abord important de souligner une nouvelle fois que tout le monde est concerné par la LEZ, mais que les mesures ont un impact différent et une intensité variable selon les publics. Ainsi, pour rappel, les publics les plus vulnérables sont les ménages à faibles revenus, en sachant que les ménages à très faible revenus ne sont généralement pas concernés, puisqu'ils ne possèdent le plupart du temps pas de voiture.

Pour répondre à ces besoins, il existe à Bruxelles une offre de transport assez conséquente. Le potentiel de développement du vélo est cependant à souligner, et ce dans toute sa diversité, et pour tous les publics, comme en témoignent les retours des différents participants aux tables rondes notamment.

De même, des mesures d'accompagnement variées sont proposées par des acteurs divers, mais, tout comme l'offre, elles peuvent encore faire l'objet d'ajustements et d'amélioration. Les efforts d'accompagnement sont particulièrement à poursuivre à destination des publics spécifiques, qui ont été identifiés dans le présent rapport.

L'offre et les mesures d'accompagnement sont appuyées par une large communication, qui semble rencontrer son public, mais qui pourrait toutefois être renforcée par un point de contact physique, comme cela a été de nombreuses fois suggéré par les principaux concernés au cours de cette étude.

Il est important de souligner qu'en parallèle de cette étude, de nombreux projets sont en cours de développement, et que plusieurs recommandations rejoignent ou appuient des stratégies et des objectifs déjà existantes, ou qui sont en train d'être mises en œuvre. C'est le cas par exemple pour l'intégration tarifaire, la stratégie sur les bornes de recharge électriques, et d'autres encore.

Professionnels

En ce qui concerne les professionnels, les TPE-PME apparaissent comme plus impactées que les plus grandes entreprises, qui ont une plus grande capacité d'adaptation.

L'offre de transport alternative à destination spécifiquement des professionnels est moins importante que pour les particuliers, mais il existe des opportunités de développement pour des solutions de transport alternatives, comme par exemple le partage de véhicules utilitaires légers, ou encore l'utilisation du vélo, et plus particulièrement du vélo-cargo, qui représente une réelle potentialité pour de nombreux professionnels.

Les mesures d'accompagnement sont encore à approfondir pour les professionnels. En matière de communication, il est encore possible d'enrichir le site LEZ, qui ne s'adresse pour le moment que finalement assez peu aux professionnels. L'intégration de bonnes pratiques/bons exemples de professionnels qui ont modifié leurs habitudes de déplacement permettraient sans doute d'insuffler plus largement du changement. La prime LEZ, qui constitue le principal outil à destination des professionnels, est en cours de réforme. Cette prime est particulièrement attendue par le secteur de la construction, pour lequel un certain nombre de déplacements doivent être effectués avec un véhicule utilitaire. Il est aussi primordial de ne pas laisser de côté certains secteurs, notamment le secteur social et culturel, qui ont également été particulièrement touchés par la crise sanitaire.

Pour conclure, il est important de garder en tête que de nombreux leviers sont mobilisables (on pense notamment aux questions de logistique, brièvement abordées dans cette étude). Les efforts sont globalement à poursuivre, afin de rencontrer au mieux les objectifs de sortie du thermique, objectifs et



stratégie qui doivent encore être clairement définis, et qui font justement l'objet d'une autre étude en cours.