



**ANALYSE**

*COMMENT RÉGLEMENTER  
INTELLIGEMMENT LA  
SMART MOBILITY  
À BRUXELLES ?*

---



*Une analyse réalisée par*

**STÉPHANE OBEID**

*Décembre 2018*

---

Richard Miller  
Administrateur délégué du CJG  
Corentin de Salle  
Directeur du CJG

Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles  
Tél. : 02.500.50.40  
cjb@cjb.be

Mis en page : [Thomas Daems](#)

# I. INTRODUCTION

---

La Smart Mobility est devenue une réalité à Bruxelles. En effet, les services de vélos, scooters, voitures, trottinettes connectés et partagés se sont déployés ces dernières années en Région bruxelloise comme dans d'autres villes dans le monde. L'avènement desdits acteurs de la mobilité interroge les autorités quant à l'opportunité de réglementer en la matière.

Cette nécessité découle pour certains desdits services d'une question de concurrence avec un opérateur historique et pour d'autres d'un questionnement quant à assurer une bonne qualité du service et d'éviter l'occupation parfois anarchique de l'espace public par cette nouvelle mobilité.

Conjointement, le législateur est conscient que certains desdits services répondent à un besoin criant de favoriser un « *modal shift* », ou « *report modal* » ou encore « *transfert de mode de déplacement* ».

## Qu'est-ce qu'un report modal ?

**Le report modal désigne la modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles. On l'utilise le plus souvent**

**pour parler des alternatives à l'automobile, principalement dans et aux alentours des agglomérations.** En l'occurrence, il faut trouver une solution à la congestion routière en Région bruxelloise.. Ce type de report est poursuivi dans de nombreux plans de déplacement régionaux. En outre, cette nouvelle offre de mobilité est d'autant plus plébiscitée à l'heure d'une prise de conscience climatique affirmée sur le plan sociétal et politique.

Or, c'est ici que se pose le problème à la base de notre étude : **il est évidemment nécessaire de réguler les services de ces nouveaux acteurs de la Smart Mobility en Région bruxelloise mais si, comme on peut légitimement le craindre aujourd'hui, cette réglementation est trop contraignante et inadaptée à ce nouveau modèle de mobilité, le risque est grand qu'on l'on freine voire que l'on décourage l'irruption de ces derniers.** Ce qui irait directement à l'encontre de la nécessité d'un report modal, c'est-à-dire la possibilité d'offrir une alternative à la voiture individuelle en tant que mode principal de déplacement.

La présente analyse dresse trois grandes propositions afin d'accompagner cette transition.

## II. DEMANDE DE RÉGULATION

---

En ce qui concerne la demande de régulation, le cas le plus connu est celui de la société Uber qui, à son arrivée à Bruxelles en 2014, a suscité l'ire des exploitants de taxis, opérateurs historiques et dont l'activité économique est strictement réglementée par la Région bruxelloise depuis 1995<sup>1</sup>. Sans revenir sur le cadre légal régissant actuellement le secteur, il est intéressant de constater que cette nouvelle offre de mobilité connectée et partagée a remis en cause un cadre institué et figé et force encore aujourd'hui la majorité au Parlement bruxellois à s'interroger quant à la place à donner à cette nouvelle offre de mobilité<sup>2</sup>.

Au-delà de l'offre de mobilité qui propose les acteurs de « *ridesharing* » dont fait partie Uber, et pour laquelle il existe aujourd'hui une littérature scientifique abondante<sup>3</sup> dont une étude<sup>4</sup> du Centre Jean Gol, une nouvelle offre de mobilité interroge le législateur bruxellois aujourd'hui : l'offre de mobilité en libre-service intégral ou en free floating qui « *se caractérise par la mise en disponibilité de véhicules disposés à n'importe quel endroit dans un territoire donné.* »<sup>5</sup>

Cette nouvelle offre se concentre autour de quelques sociétés arrivées progressivement dès 2016 sur le marché bruxellois :

- DriveNow et ZipCar pour l'autopartage ;
- Scooty pour les scooters électriques partagés ;
- Billybike, pour les vélos partagés électriques (Les sociétés Gobe.ebike et Obike qui sont arrivées sur le marché bruxellois dès l'été 2017 et ont arrêté leurs activités) ;
- Lime, Bird et Trotty pour les trottinettes électriques.

La multiplication de ces acteurs a amené le Parlement bruxellois à adopter le 9 novembre 2018 un cadre réglementaire au travers d'une ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre<sup>6</sup> qui a pour objectif de soumettre les opérateurs à une licence et donc à des conditions d'exploitation dressant des barrières tant quantitatives que qualitatives.

Partant<sup>7</sup> du cas des vélos partagés en libre-service intégral, deux causes sont avancées dans l'exposé des motifs dudit projet d'ordonnance afin de justifier son adoption : d'une part la qualité de l'offre proposée par les nouveaux acteurs :

*« Il convient de souligner que la qualité des vélos disponibles à ce jour est mauvaise et inadaptée à la réalité bruxelloise. Les vélos proposés ne semblent aucunement robustes pour un usage quotidien dans un contexte urbain. Ainsi, les vélos proposés n'ont pas de vitesses et sont équipés de pneus pleins. Par ailleurs, il a été constaté que les garde-boues de ces vélos sont cassés et les selles sont enlevées. »<sup>8</sup>*

Et d'autre part, de manière plus transversale, l'occupation de l'espace public par lesdits opérateurs :

*« Un autre problème provoqué par le cyclopartage en flotte libre non régulé, est la pression qu'il exerce sur l'espace public et sur les différents usagers de celui-ci. Les systèmes de cyclopartage déjà présents ont, en effet, mis des centaines de vélos en circulation, et ce sans concertation préalable. Des exemples d'autres villes, comme Amsterdam, Melbourne, Londres et différentes villes de Chine, ont démontré que la mise à disposition massive de vélos peut entraîner de sérieuses nuisances. Ainsi, l'infrastructure cyclable déjà si rare dans la Région bruxelloise, est accaparée par le cyclopartage. Ce genre de vélos et cyclomoteurs sont également souvent entreposés de façon encombrante sur les trottoirs, par exemple. »<sup>9</sup>*

Le projet d'ordonnance prévoit la limitation du nombre de véhicules (vélos, scooters, trottinettes) des opérateurs via un système de quotas, la limitation du nombre de véhicules par zone, la possibilité au Gouvernement de fixer un prix minimum ou maximum (article 4), l'obligation pour l'opérateur de résoudre un problème technique dans les 24 heures ainsi qu'une redevance liée à l'utilisation du domaine public (article 7).

Lesdites conditions d'exploitation, en ce qu'elles fixent un certain nombre de contraintes réglementaires tant quantitatives que qualitatives, pourraient décourager les acteurs de la mobilité en libre-service intégral de poursuivre leur activités ou empêcheraient d'autres opérateurs de s'installer en Région bruxelloise. Cette situation pourrait être paradoxale alors même que le régulateur se fixe comme objectif de réduire la congestion routière via un report modal et que les opérateurs de cyclo partage en flotte libre permettent d'élargir l'offre de transport en Région bruxelloise et donc de favoriser le report modal. Ces opérateurs offrent une solution de déplacement souvent plus écologique et occupant moins l'espace public qu'un véhicule privé.

## VOLONTÉ D'UN REPORT MODAL À L'HEURE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

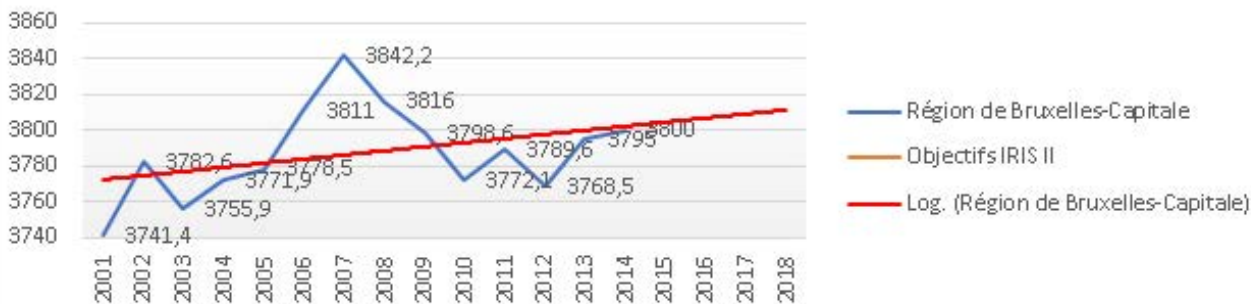
Pour les Bruxellois, le défi majeur est de mieux « connecter » les différentes parties de la ville entre elles<sup>10</sup>. En effet, trop de déplacements sont difficiles à réaliser sans la voiture et ce, même entre des quartiers très proches. La non-possession d'une automobile est encore souvent vécue comme un handicap lorsque l'on veut se déplacer à certains moments (le soir et/ou week-end) vers certaines destinations mal desservies en transport en commun et/ou accompagnées, en particulier d'enfants en bas âge<sup>11</sup>.

En outre, les flux de transport ont un impact environnemental important. La qualité de l'air s'est considérablement améliorée ces trente dernières années à Bruxelles, mais 67 % des

émissions d'oxyde d'azote (NOx) et 39 % de PM10, deux polluants majeurs qui dégradent la qualité de l'air et impactent la santé des Bruxellois<sup>12</sup>, sont directement dûs aux flux de transport routiers.

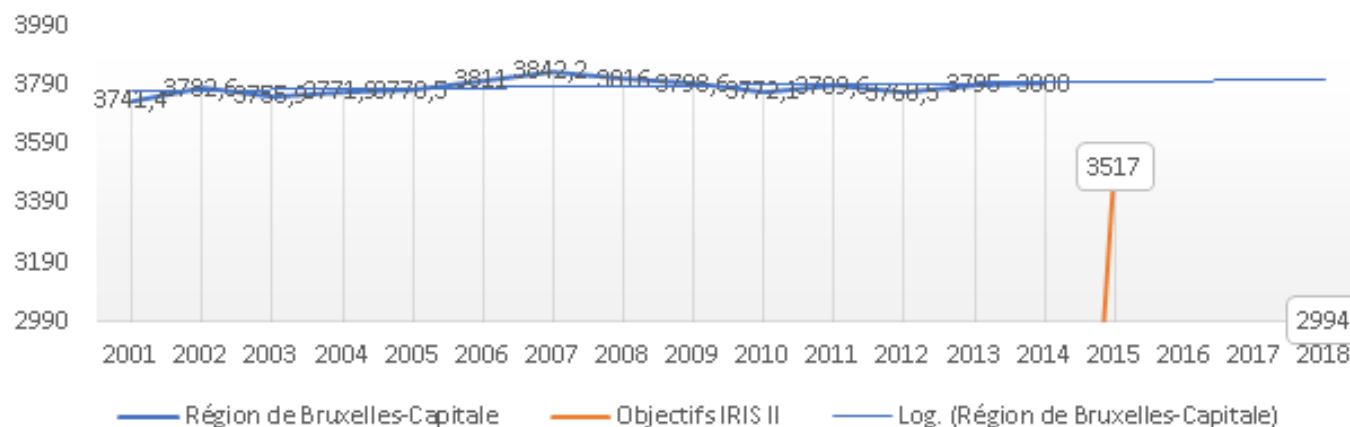
A cet égard, le Plan<sup>13</sup> Iris II, dernier Plan Régional de Mobilité, datant de 2010, avait notamment pour objectif une diminution de 20 % des distances parcourues en voitures à l'horizon 2018 et indiquait que « les émissions de CO<sup>2</sup> par le transport doivent (...) s'inscrire dans la tendance européenne de réduction de 30% pour 2020 par rapport à 1990. »<sup>14</sup>. On est loin du compte. Ces objectifs n'ont pas été atteints comme le montrent les graphes ci-dessous :

### NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES EN RÉGION BRUXELLOISE POUR LA PÉRIODE 2001 À 2014



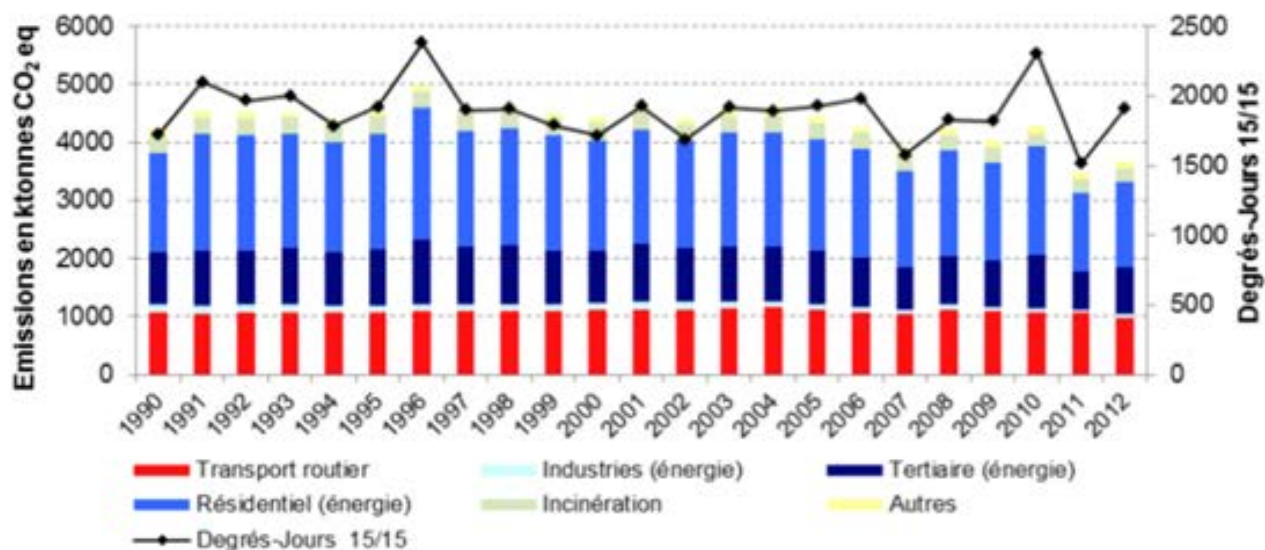
Sources : Bureau fédéral du plan, <http://www.plan.be/databases> (page consultée le 09.03.2017) & IBSA

## NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES EN RÉGION BRUXELLOISE POUR LA PÉRIODE 2001 À 2014 EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS DU PLAN IRIS II



Sources : Bureau fédéral du plan, <http://www.plan.be/databases> (page consultée le 09.03.2017) & IBSA

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DIRECTES DE GAZ À EFFET DE SERRE (EN CO<sup>2</sup> ÉQUIVALENT) EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, PAR SECTEUR



Source : Plan régional Air, Climat, Energie(2015), inventaires Bruxelles Environnement, soumission 2014, p.125

Or, les nouvelles offres de transport de Smart Mobility non seulement sont favorables à l'environnement mais ont pour effet de réduire les déplacements en voitures. Cette réflexion est d'autant plus d'actualité à l'heure de la confection d'un nouveau Plan Régional de Mobilité<sup>15</sup> dénommé GOODMOVE et qui aura, pour

la première fois, une portée réglementaire. En outre, une récente étude de VIAS montre l'intérêt pour ce type de mode déplacement. En effet, sur un échantillon représentatif de 6000 Belges, 3% d'entre eux ont utilisé un tel engin au moins une fois au cours de l'année écoulée.

### III. CONCLUSIONS

---

Les nouveaux acteurs d'une mobilité connectée et partagée redéfinissent la mobilité non plus comme un produit mais comme un service. L'avènement de cette offre complémentaire a amené le législateur bruxellois à s'interroger quant à l'opportunité d'une réglementation. Alors que les débats sont toujours en cours concernant la législation à adopter dans le cas où un acteur numérique capte des parts de marché d'un opérateur historique tel que les taxis, un cadre réglementaire existe quant à lui pour les nouveaux opérateurs de mobilité en libre-service intégral au travers du récent projet d'ordonnance relative au cyclo partage en flotte libre.

Cependant, une réglementation qui contreviendrait au « *business model* » desdits opérateurs, risque de décourager ces derniers à s'insérer davantage sur le marché bruxellois. De facto, cette réglementation freinerait l'existence d'une offre alternative moins polluante à la voiture individuelle. Cette surréglementation risque donc de participer au fait que l'on n'atteigne pas, une nouvelle fois, les objectifs fixés dans le futur Plan Régional de Mobilité.

Au-delà du cas spécifique des opérateurs en flotte libre, symptomatique d'un changement important dans la manière avec laquelle nous nous déplaçons, il est essentiel que le régulateur puisse accompagner



intelligemment cette transition en trouvant un compromis entre la demande de régulation d'une part et la volonté d'un report modal d'autre part.

## IV. PROPOSITIONS

---

Nous formulons trois propositions afin d'accompagner cette transition tout en préservant un compromis entre une demande de régulation et un report modal

### 1. PROMOTIONNER LE RECOURS AUX OPÉRATEURS ISSUS DE LA SMART MOBILITY AFIN DE FAVORISER LE REPORT MODAL ET RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS

La multiplication des offres de mobilité entraîne une illisibilité pour l'utilisateur. Le régulateur, au-delà, de l'encadrement réglementaire doit également faciliter l'accès à ces nouveaux services de mobilité. Cet accès peut s'entrevoir dans une logique « *MaaS, Mobility as a Service* », qui permet d'intégrer l'offre de transport au travers d'un référentiel unique d'une part

et permettre une intégration billettique et tarifaire d'autre part. Cette logique d'interopérabilité doit être au cœur des nouvelles politiques de mobilité afin de favoriser le recours à ces nouveaux modes de déplacement qui engendreraient une diminution de la part de la voiture individuelle dans les déplacements.

### 2. PRÉFÉRER UNE RÉGLEMENTATION QUALITATIVE À UNE RÉGLEMENTATION QUANTITATIVE

L'instauration d'une réglementation quant à la qualité du service s'impose en raison des impératifs de sécurité routière et de protection de l'utilisateur. Cependant, une réglementation portant sur des quotas ou des prix briderait

les mécanismes concurrentiels et les mécanismes d'innovation qui sont au cœur même de l'émergence de ces nouveaux acteurs de la mobilité. En outre, ce type de réglementation instituerait in fine un oligopole organisé dont il est difficile de

se défaire lorsque des nouveaux acteurs souhaiteront s'insérer sur le marché. Le cas de la surréglementation du secteur du transport rémunéré de personnes est un exemple de ce qu'il ne faut pas faire à l'avenir. Pour éviter une réglementation qui

contreviendrait intégralement au business model même des nouveaux opérateurs, un représentant de la MaaS alliance devrait siéger au sein du Comité Régional de la Mobilité.

### 3. S'INSPIRER DU MODÈLE LUTI

L'arrivée des nouveaux opérateurs de mobilité interroge le législateur quant à l'impact économique et environnemental de ces derniers mais également la capacité de ces derniers à répondre à des objectifs chiffrés en matière de pratique de déplacements. Pour ce faire, la Région bruxelloise doit se doter d'un outil d'aide à la décision (OAD) performant afin de pouvoir évaluer l'impact de l'arrivée de nouveaux acteurs avant même de réglementer ces derniers. A cet égard, il faut constater que tant le modèle MuSti<sup>16</sup> (logiciel Visum) que son prédécesseur le modèle IRIS II (logiciel Saturn) n'ont pas permis d'atteindre les objectifs du Plan Iris II et de préparer le futur.

Afin de répondre à ces insuffisances du modèle actuel, nous serions bien inspirés d'adopter un modèle tel que le modèle LUTI. Né aux Etats-Unis, le modèle LUTI peut se définir comme « *un outil pour le soutien de*

*la planification stratégique par l'estimation de l'évolution des choix de localisation et les prévisions des modèles d'utilisation du territoire en combinant les caractéristiques de la mobilité, les caractéristiques socio-démographiques, les caractéristiques de l'industrie, la géomorphologie et plus largement les facteurs environnementaux, la disponibilité des réseaux urbains, les cadres institutionnels et politiques* ». <sup>17</sup> Ces derniers offrent une approche tant prédictive que prospective sur le futur des infrastructures de transport et leur utilisation et ce, en lien avec l'expansion et la forme de l'habitat et les activités qui en découlent et vice-versa. Ces modèles évaluent également les projections au regard des objectifs concrets du développement durable (émissions de polluants, qualité et mixité du voisinage résidentiel, impacts environnementaux, etc.).

## IV. BIBLIOGRAPHIE

---

- ANTONI, J-P. (2013), L'ambition de modéliser la ville. Gerard Brun. Ville et mobilité, nouveaux regards, Economica, p.232
- Avant-projet de plan régional de mobilité (2018), Plan stratégique, [http://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2018/09/GM\\_PRE\\_PROJET\\_V20180831\\_FR\\_final.pdf](http://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2018/09/GM_PRE_PROJET_V20180831_FR_final.pdf) (page consultée le 24.12.2018)
- CENTRE JEAN GOL (2015), Réformer le secteur du transport des personnes : <http://www.cjg.be/wp-cont/uploads/2015/02/Etude-CJG-Uber4.pdf>
- CORIJN E., 2013, Plan et processus de planification comme levier sociétal, in Corijn E. (ed), Où va Bruxelles ? Visions pour la capitale belge et euro-péenne, Bruxelles, VUB Press, pp. 181-218.
- MONTULE B. et HUBERT M. (2008), se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport , Brussels Studies [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be), pp.1-15
- PARLEMENT BRUXELLOIS (1995), Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs,
- PARLEMENT BRUXELLOIS (2016), Proposition de résolution visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en Région bruxelloise, <http://weblex.brussels/data/crb/cri/2016-17/00009/images.pdf#page=22>
- PARLEMENT BRUXELLOIS (2018), Projet d'Ordonnance relative au cyclopartage en flotte libre, <http://weblex.brussels/data/crb/doc/2018-19/135696/images.pdf>
- PETIT N. (2015), « *Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Economie du Partage ?* », Liège Competition and Innovation Institute, LCCI policy Briefs / OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris
- Plan régional Air, Climat, Energie(2015), inventaires Bruxelles Environnement, soumission 2014
- POZOUKIDOU, G. (2010) Land use models: Review and perspective in spatial planning (in Greek). *Aeihoros*, 13, p.118
- REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, IRIS 2. Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité-AED, p.40
- TREPANIER M et al, (2014), L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais, p.9

## IV. SOURCES

---

1. PARLEMENT BRUXELLOIS (1995), Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs
2. Lire par exemple, PARLEMENT BRUXELLOIS (2016), Proposition de résolution visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en Région bruxelloise, <http://weblex.brussels/data/crb/cri/2016-17/00009/images.pdf#page=22>
3. Lire par exemple : Petit N. (2015), « *Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Economie du Partage ?* », Liege Competition and Innovation Institute, LCCI policy Briefs / OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris
4. CENTRE JEAN GOL (2015), Réformer le secteur du transport des personnes : <http://www.cjg.be/wp-content/uploads/2015/02/Etude-CJG-Uber4.pdf>
5. TREPANIER M et al, (2014), L'autopartage en libre-service : un nouveau mode de transport à intégrer dans le cocktail de mobilité montréalais, p.9
6. PARLEMENT BRUXELLOIS (2018), Projet d'Ordonnance relative au cyclopartage, <http://weblex.brussels/data/crb/doc/2018-19/135696/images.pdf>
7. Le projet d'ordonnance ne porte pas uniquement sur les vélos, mais de manière plus générale, sur tous les véhicules qui peuvent être entreposés en dehors de la chaussée conformément au Code de la route. Ces véhicules, que l'on appelle véhicules de cyclopartage dans le cadre du présent projet, s'accaparent en effet, de manière similaire, l'espace public.
8. Ibidem, p. 1
9. Ibidem, p. 2
10. CORIJN E., 2013, Plan et processus de planification comme levier sociétal, in Corijn E. (ed), *Où va Bruxelles ? Visions pour la capitale belge et euro-péenne*, Bruxelles, VUB Press, pp. 181-218.
11. Montulet B. et Hubert M. (2008), *se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport*, Brussels Studies [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be), pp.1-15
12. IBGE (2015), [http://www.environnement.brussels/sites/default/files/user\\_files/rie\\_ace\\_20150420\\_fr\\_final\\_version.pdf](http://www.environnement.brussels/sites/default/files/user_files/rie_ace_20150420_fr_final_version.pdf), p.52
13. Région de Bruxelles-Capitale, IRIS 2. Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité-AED, p.40
14. Ibidem, p.38
15. Avant-projet de plan régional de mobilité, Plan stratégique, [http://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2018/09/GM\\_PRE\\_PROJET\\_V20180831\\_FR\\_final.pdf](http://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2018/09/GM_PRE_PROJET_V20180831_FR_final.pdf) (consulté le 24.12.2018)
16. Pour modèle multimodal stratégique et modèles tactiques
17. POZOUKIDOU, G. (2010) Land use models: Review and perspective in spatial planning (in Greek). *Aeihoros*, 13, p.118



*Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles*

*02.500.50.40  
info@cjg.be*

*www.cjg.be*

