



GEWONE ZITTING 2018-2019

10 DECEMBER 2018

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de organisatie van mobiliteits-coaching voor de woon-werktrajecten :
het multimob-experiment**

(ingedien door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en
de heer Olivier de CLIPPELE (F))

Toelichting

De woon-werktrajecten zijn het gevolg van een proces dat hier de persoonlijke mobiliteitsstrategie wordt genoemd. Die strategie kan worden omschreven als het geheel van de beslissingen die worden genomen na verwerking van bepaalde info om de verplaatsing af te leggen op de wijze die we het meest aangewezen en het efficiëntst vinden, rekening houdend met onze persoonlijke situatie, onze beperkingen, onze gewoonten, onze a priori's en de factoren die we het belangrijkst vinden bij onze verplaatsingen op het traject (comfort, veiligheidsgevoel, stiptheid, nabijheid, logistieke capaciteit, budget enz.). Een slechte verwerking van de gegevens of problemen daarbij (lezing van de vervoerkaart, raming van de reële tijd, moeilijkheden om alle parameters in aanmerking te nemen), de macht der gewoonte en het overwicht van de a priori's op de feiten kunnen die strategie minder efficiënt maken. Te vaak gaat men ervan uit dat iedereen intrinsiek een efficiënte persoonlijke mobiliteitsstrategie zou hebben, omdat de mensen natuurlijk alle relevante mobiliteitsgegevens « zouden kennen » en rationeel zouden verwerken. Dat postulaat houdt geen rekening met meerdere feiten.

Ten eerste is een deel van de bevolking functioneel analfabeet (bijna 10 % volgens de vzw Lire et Ecrire en tot 20 % naargelang de verschillende Europese landen volgens onderzoeken die vermeld worden op het Elektronisch Platform voor Volwasseneneducatie in Europa van de Europese Commissie). Dat heeft eveneens gevolgen voor de verwerking van de mobiliteitsdata (problemen om een kaart

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

10 DÉCEMBRE 2018

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'organisation d'un coaching de
mobilité pour les trajets domicile-travail :
la multimob experience**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et
M. Olivier de CLIPPELE (F))

Développements

Les trajets domicile-travail sont le fruit d'un processus que l'on appellera ici la stratégie de mobilité personnelle. Celle-ci peut être définie comme l'ensemble des décisions fondées sur un traitement d'informations données, en vue de réaliser le déplacement sur les bases qui nous semblent les plus pertinentes et les plus efficaces au regard de notre situation personnelle, de nos contraintes, de nos habitudes, de nos a priori et des facteurs que nous estimons les plus importants pour fonder nos déplacements sur ledit trajet (confort, sentiment de sécurité, garantie de ponctualité, garantie de proximité, capacité logistique, adéquation budgétaire, etc...). Or, il s'avère qu'un mauvais traitement des informations ou des difficultés à traiter les informations (lecture de carte de réseau, estimation du temps réel, difficulté à réaliser abstraitemen la prise en compte de tous les paramètres), le poids des habitudes et la prépondérance d'a priori sur les faits, peuvent compromettre l'efficacité de cette stratégie. Il est trop souvent présupposé que tout le monde serait intrinsèquement doté d'une stratégie de mobilité personnelle efficace du seul fait que les gens « connaîtraient » naturellement toutes les informations de mobilité pertinente et les traiteraient rationnellement. Ceci est un postulat qui ne tient pas compte de plusieurs faits.

Premièrement, une partie de la population est touchée par ce que l'on appelle l'analphabétisme fonctionnel (près de 10 % selon l'ASBL Lire et Ecrire et jusqu'à 20 % selon les différents pays européens d'après des études recensées sur la Plateforme électronique pour l'éducation et la formation des adultes en Europe de la Commission européenne), qui affecte également le traitement de

te lezen, zich in de ruimte en tijd te oriënteren, een abstracte redenering over concrete verplaatsingen te houden en visuele, temporele of cartografische informatie efficiënt te ordenen).

Ten tweede gaat men ervan uit dat de bevolking goed op de hoogte is van de relevantste informatie (tussen wat men denkt goed te kennen en wat men daadwerkelijk kent bestaat soms een wereld van verschil).

Ten derde is er weliswaar veel informatie voorhanden en is het aantal vervoersmodi (gedeelde mobiliteit, micromobiliteit) en tools om informatie over mobiliteit door te geven (internetsites, apps enz.) aanzienlijk toegenomen, maar dat leidt op zich niet tot het vermogen om de gegevens goed te verwerken of om efficiënt gebruik te maken van die tools.

Vandaag bestaat er een consensus over het idee dat de mensen ertoe aangemoedigd moeten worden om bij hun woon-werkverplaatsingen rekening te houden met het leefmilieu. Een van de uitdagingen is het verbeteren van de persoonlijke mobiliteitsstrategie van de Brusselaars, met het oog op meer efficiëntie op het gebied van snelheid, comfort, veiligheid en ecologische voetafdruk. Het is niet enkel de bedoeling om het aantal wagens op onze wegen te verminderen door het autosolisme te bestrijden, maar ook om ter plaatse te tonen aan degenen die zulks wensen, dat ze sneller op hun bestemming geraken als ze op een andere vervoersmodus overschakelen. De automobilisten, maar ook degenen die een ander vervoermiddel gebruiken, moeten weten dat er misschien andere vervoermiddelen bestaan die beter aangepast zijn aan hun doelstellingen (bijvoorbeeld reizen met de trein in Brussel, niet een enkele, maar verschillende vervoersmodi gebruiken op hetzelfde traject, een gemeentelijke premie krijgen bij de aankoop van een elektrische fiets, overstappen in het openbaar vervoer vermijden, van het mooie weer genieten op een deel van het traject...).

De invoering van de wetgeving op de bedrijfsvervoerplannen (besluit van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen) en de maatregelen betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden (besluit van 15 mei 2014) vormen een goede basis. Ze bieden evenwel geen antwoord op de specifieke problemen die rijzen door de voornoemde drie problemen (lacunaire kennis, verkeerd beeld van de eigen kennis en verkeerd gebruik van de gegevens en kennistoools). Het volstaat immers niet om de werknemers bewust te maken van de voordelen van intermodaliteit en openbaar vervoer noch hun een vervoerkaart aan te bieden om hun persoonlijke mobiliteitsstrategie te doen evolueren. De bewustmakingsacties hebben op dat gebied beperkte effecten, want ze zijn te veel gebaseerd op het postulaat dat mensen hun persoonlijke mobiliteitsstrategie rationeel zouden aanpassen op basis van passieve informatie (bijvoorbeeld een flyer die de voordelen van het reizen met de MIVB opsomt). Die passieve informatie volstaat echter

l'information en matière de mobilité (difficulté à comprendre une carte, à savoir se situer dans l'espace et dans le temps, à articuler un raisonnement abstrait autour de déplacements concrets et à ordonner de façon efficace des catégories d'informations visuelles, temporelles, ou cartographiques).

Deuxièmement, il existe de façon non négligeable la prévalence d'une supposée connaissance des informations les plus pertinentes (entre ce que l'on croit bien connaître et la connaissance effective, il y a parfois des biais importants).

Troisièmement, s'il existe une multitude d'informations et une éclosion considérable de moyens de déplacement (mobilité partagée, micromobilité) et d'outils visant à la transmission d'informations de mobilité (sites internet, applications, etc), cela n'induit pas en soi une capacité à bien traiter les informations ou être capable de se servir efficacement de ces outils.

Il existe aujourd'hui un consensus sur l'idée d'encourager les gens à adapter leurs déplacements domicile-travail d'une façon plus respectueuse de l'environnement. L'un des enjeux est une amélioration de la stratégie de mobilité personnelle des Bruxellois pour une meilleure efficacité en termes de rapidité, de confort, de sécurité et d'empreinte environnementale. Il ne s'agit pas seulement de diminuer le nombre de voitures sur nos routes en luttant contre l'autosolisme mais de montrer in situ à ceux qui le souhaitent qu'ils arriveraient plus rapidement à bon port en utilisant un autre mode de transport. Aux automobilistes, mais aussi à ceux qui utilisent un autre type de transport, qu'il existe peut-être d'autres moyens plus adaptés à leurs objectifs (par exemple : voyager en train dans Bruxelles, utiliser non pas un mais plusieurs modes de transport différents sur un même trajet, bénéficier d'une prime communale pour l'achat d'un vélo électrique, éviter des ruptures de charge dans les transports en commun, profiter du beau temps sur une partie de son parcours,...).

La mise en place de la législation sur les plans de déplacements d'entreprise (arrêté du 1^{er} juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprise) et les mesures d'exemplarité des pouvoirs publics (arrêté du 15 mai 2014) constituent une bonne base. Cependant, elles ne parviennent pas à répondre aux problèmes spécifiques induits par les trois problèmes expliqués ci-dessus (mauvaise connaissance, mauvaise estimation de sa propre connaissance et mauvaise utilisation des données et outils de la connaissance). En effet, il ne suffit pas de sensibiliser les travailleurs aux bénéfices de l'intermodalité et des transports en commun, ni de leur offrir un titre de transport, pour faire évoluer leur stratégie de mobilité personnelle. Les actions de sensibilisation ont des effets limités sur ce point car elles reposent trop sur le postulat suivant lequel les gens adapteraient leur stratégie de mobilité personnelle rationnellement à partir d'informations passives (présentation sur un flyer des avantages de la STIB par exemple). Or ces informations

niet om de drie voornoemde categorieën van tekortkomingen aan te pakken.

Bijgevolg lijkt het opportuun dat de gewestelijke overheden een nieuwe aanpak hanteren die actiever is dan de huidige aanpak in het kader van het besluit van 1 juni 2017 (voor de werknemers van de privésector) en van het besluit van 15 mei 2014 (voor de werknemers van de overheidssector).

De nieuwe aanpak moet onder meer gebaseerd zijn op wat er in het kader van de Bike Experience wordt gedaan, waar een coach nieuwe fietsers persoonlijk begeleidt en aldus het aantal dagelijkse fietsers doet toenemen. Dat blijkt uit de cijfers die dateren van 2016, het jaar van het experiment : 1407 gevormde duo's, 552 opgeleide coaches en 7 deelnemers op 10 die daarna blijven fietsen.

Het concept dat hier voorgesteld wordt, wordt vertaald in de organisatie van een echte mobiliteitscoaching die met gespecialiseerde coaches op pedagogische wijze georganiseerd wordt en toegankelijk is voor alle werknemers van de gewestelijke en gemeentelijke overheden en voor alle werknemers van de privésector. De coaching bestaat in een persoonlijke begeleiding van de werknemer op het veld, waardoor deze laatste zijn persoonlijke mobiliteitsstrategie opnieuw kan evalueren of verbeteren nadat hij in reële tijd de mogelijke alternatieve oplossingen voor zijn gewoonten heeft uitgeprobeerd. Coaching in de praktijk gaat verder dan loutere voorlichting en brengt de werknemers er in concreto toe hun mobiliteitsstrategie opnieuw te evalueren na een confrontatie met de realiteit te velde. Die confrontatie dankzij pedagogische begeleiding door een professional in intermodaliteit is veel efficiënter in de strijd tegen de a priori's, de lacunaire kennis van de praktijk, de problemen om de informatie te verwerken en het verkeerde gebruik van de tools. Het mobiliteitsaanbod is in volle evolutie en mag niet langer beperkt blijven tot de keuze tussen de individuele wagen, de fiets en het openbaar vervoer, zonder de trein te vergeten die nog te weinig gebruikt wordt om zich binnen het Gewest te verplaatsen. Daarbij komen nog de formules voor gedeelde mobiliteit, al dan niet elektrisch, al dan niet plooibaar, en alle nieuwe vormen van micromobiliteit : step, monowiel, segway, skateboard hoverboard, die men makkelijk kan meenemen op het openbaar vervoer. Sommige gemeenten bieden ook premies aan bij bijvoorbeeld de aankoop van een elektrische fiets/bakfiets. De mobiliteitscoach kan dan de verschillende oplossingen voor het woon-werktraject voorstellen, alsook de mogelijke voordelen voor de burger.

De invoering van mobiliteitscoaching moet stroken met het besluit van 1 juni 2017 en aansluiten bij de bewustmakingsacties bedoeld in artikel 5 c) en de maatregelen bestemd om het gebruik van andere vervoermiddelen dan de individuele wagen zoals bedoeld in artikel 5 e) te bevorderen.

passives ne sont pas suffisantes pour combler les trois catégories de failles précédemment développées.

En conséquence, il paraît opportun que les autorités régionales développent une nouvelle approche, plus active que celle à l'œuvre dans le cadre actuel de l'arrêté du 1^{er} juin 2017 (pour ce qui est des travailleurs du secteur privé) et de l'arrêté du 15 mai 2014 (pour ce qui est des administrations publiques).

Cette nouvelle approche doit s'inspirer notamment de ce qui se fait dans le cadre de la Bike Experience par laquelle un accompagnement personnalisé de nouveaux cyclistes par un coach permet d'augmenter le nombre de cyclistes au quotidien. Comme en témoignent les chiffres qui datent de l'année 2016 de l'expérience : 1407 duos formés, 552 coachs formés et 7 participants sur 10 qui continuent à rouler à vélo.

Le concept proposé ici se traduit par l'organisation d'un véritable coaching de mobilité, organisé de façon pédagogique à l'aide de coaches spécialisés, accessible à tous les travailleurs des pouvoirs publics régionaux et communaux et tous les travailleurs privés, et consistant en un accompagnement personnalisé du travailleur sur le terrain lui permettant de réévaluer ou améliorer sa stratégie de mobilité personnelle grâce à l'expérimentation en temps réel des alternatives potentielles à ses habitudes. Avoir un coaching sur le terrain permet de dépasser le simple côté informatif et d'amener concrètement les personnes à pouvoir réévaluer leur stratégie du fait de la confrontation avec les réalités de terrain. Être confronté à ces réalités grâce à cet accompagnement pédagogique par un professionnel de l'intermodalité, permettra de lutter bien plus efficacement contre les a priori, la méconnaissance pratique, les difficultés de traitement de l'information, et la mauvaise utilisation des outils. L'offre de mobilité évolue fortement. Elle ne peut plus se limiter au choix entre la voiture individuelle, le vélo et les transports en commun sans oublier le train pour se mouvoir dans la Région, encore trop mal connu. S'ajoutent à cela les formules de mobilité partagée, électriques ou non, pliables ou non et toutes les nouvelles micro-mobilités : trottinette, monoroue, gyropode, skateboards, hoverboard qui rentrent facilement dans un transport en commun. Certaines communes proposent aussi des primes, par exemple à l'achat de vélo électrique/vélo cargo. Le coach mobilité peut alors mettre en lumière les différentes solutions qui existent sur le trajet domicile-travail et les avantages que le citoyen pourrait en tirer.

La mise en place de ce coaching de mobilité doit s'inscrire dans le cadre de l'arrêté du 1^{er} juin 2017 au sein des actions de sensibilisation prévues à l'article 5 c) et des mesures destinées à favoriser le recours aux moyens de transport autres que la voiture individuelle, telles que prévues à l'article 5 e).

Aangezien artikel 11, § 2, van het besluit bepaalt dat het BIM en het gewestbestuur tools ter beschikking stellen om de bij artikel 5 bedoelde verplichte acties uit te voeren, zouden dezelfde overheden er verantwoordelijk voor zijn om mobiliteitscoaches ter beschikking te stellen van de ondernemingen na afloop van een procedure die ertoe strekt na te gaan of ze over alle vereiste bekwaamheden beschikken om werknemers efficiënt te begeleiden tijdens de coachingssessies. Voorts zou het Gewest, wat betreft de coaching van de werknemers van de gewestelijke en gemeentelijke overheden, die eveneens onder de bedrijfsvervoerplannen (BVP's) valt krachtens artikel 11 van het besluit van 15 mei 2014, ofwel op dezelfde manier te werk kunnen gaan als voor de werknemers van de privésector ofwel de actie opzetten in het kader van de oproepen tot projecten bij mobiliteitsadviseurs of adviseurs die verantwoordelijk zijn voor de agenda's 21, die duurzame milieuprojecten zijn geworden.

Dès lors, étant donné que l'article 11, § 2, de l'arrêté prévoit que l'IBGE et l'administration régionale mettent à disposition des outils d'aide visant à la réalisation des actions obligatoires précisées à l'article 5, ces mêmes autorités seraient responsables de mettre à disposition des entreprises ces coaches après une procédure permettant de s'assurer que ceux-ci aient toutes les compétences requises pour accompagner efficacement les travailleurs dans ces séances de coaching. Par ailleurs, pour ce qui est du coaching des travailleurs des pouvoirs publics régionaux et communaux, également touché par les plans de déplacement d'entreprise (PDE) en vertu de l'article 11 de l'arrêté du 15 mai 2014, la Région pourrait soit procéder de la même façon que pour les travailleurs du secteur privé, soit décider de lancer la formule dans le cadre des appels à projet auprès des conseillers mobilité ou des conseillers responsables des agenda 21 devenus projets environnementaux durables.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Olivier de CLIPPELE (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de organisatie van mobiliteits-coaching voor de woon-werktrajecten : het multimob-experiment

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 juni 2017 betreffende de bedrijfsvervoerplannen ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen ;

Gelet op het Gewestelijk Mobiliteitsplan IRIS 2 ;

Overwegende dat de vaardigheid om een efficiënte persoonlijke mobiliteitsstrategie voor de woon-werkverplaatsingen te ontwikkelen waarbij het hele spectrum van de actuele mobiliteitsgegevens en -oplossingen wordt gebruikt, aangeboren noch intrinsiek is aan alle werknemers ;

Overwegende dat het vermogen van de overheden om werknemers die hun wagen voor hun woon-werktrajecten plegen te gebruiken, ervan te overtuigen op andere vervoersmodi over te schakelen, niet enkel kan berusten op de klassieke informatiekanalen, die niet efficiënt genoeg zijn gebleken om wijzigingen in het mobiliteitsgedrag te bevorderen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een systeem voor mobiliteitscoaching in te voeren dat de werknemers van de privé- en overheidssector een persoonlijke begeleiding biedt om hun woon-werkverplaatsingen af te leggen aan de hand van een didactische demonstratie in de praktijk van de verschillende vervoersmodi die voor hen toegankelijk zijn, teneinde hun een mobiliteitsstrategie bij te brengen die voor evenwicht zorgt tussen hun persoonlijke situatie en de collectieve doelstellingen van het Gewest op het gebied van leefmilieu en mobiliteit.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'organisation d'un coaching de mobilité pour les trajets domicile-travail : la multimob experience

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;

Vu l'arrêté du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises ;

Vu le Plan régional de mobilité IRIS 2 ;

Considérant le fait que développer une stratégie de mobilité personnelle efficace pour les déplacements domicile-travail, mobilisant la palette des informations et solutions de mobilité actuelles, n'est pas quelque chose d'inné que tous les travailleurs posséderaient intrinsèquement ;

Considérant le fait que la capacité des autorités publiques à convaincre un public habitué à des trajets domicile-travail en voiture particulière ne peut plus reposer uniquement sur la seule transmission classique d'information, méthode qui s'avère insuffisamment efficace pour promouvoir des changements de comportements de mobilité ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'instaurer un système de coaching de mobilité permettant un accompagnement personnalisé des travailleurs des secteurs privé et public pour opérer la liaison domicile-travail, à partir d'une démonstration pédagogique de terrain à travers les différents modes de transport accessibles au public, dans l'optique de permettre à celui-ci d'adopter une stratégie de mobilité assurant un équilibre entre sa situation personnelle et les objectifs collectifs environnementaux et de mobilité régionaux.