

Formulaire de demande de micro données via procédure simplifiée

Numéro du contrat initial		2022/091
<p>Veillez indiquer le motif de votre demande :</p> <p><input type="checkbox"/> Prolongation du contrat</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ajout de variables</p> <p><input type="checkbox"/> Finalité supplémentaire</p>		
Données de l'organisme qui formule la demande		
Dénomination	Bruxelles Mobilité (administration du Service public régional de Bruxelles (SPRB))	
Statut juridique	<p>Bruxelles Mobilité est l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale chargée des équipements, des infrastructures et des déplacements. Son principal défi est de combiner le développement économique – et les besoins de mobilité croissants – à l'amélioration de la qualité de vie et au développement durable. Bruxelles Mobilité gère la définition des stratégies de mobilité, les projets d'aménagement, de renouvellement et d'entretien des espaces publics et des voiries, ainsi que les infrastructures de transports en commun, la sécurité routière et les taxis. Elle remplit à ce titre des missions essentielles à la qualité de vie et au développement durable en Région bruxelloise, souvent en partenariat avec d'autres instances. Bruxelles Mobilité effectue ses missions d'intérêt public conformément aux deux textes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ; • Plan régional de mobilité 2020-2030 approuvé en 3ème lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 25 mars 2021. <p>Au sein de Bruxelles Mobilité, la Direction Autorité organisatrice de la Mobilité (DAOM) se charge plus spécifiquement du suivi de la mise en œuvre du Plan régional de Mobilité. A cette fin, la DAOM coordonne, dans la mesure du possible, les actions de différents acteurs régionaux (urbanisme, communes, etc.) et interrégionaux (Région flamande, SPF Mobilité et Transports, etc.) ; assure le rôle de tutelle vis-à-vis des opérateurs de transport bruxellois (la STIB, l'Agence du stationnement</p>	

		et le Port de Bruxelles); contribue à la planification des grands projets d'infrastructure et mène des études sur l'évolution de la mobilité en Région bruxelloise (modélisations de développement du trafic, enquêtes de déplacement, enquêtes de satisfaction concernant l'offre de mobilité, recherche sur des enjeux ponctuels, etc.).
Numéro BCE		/
Adresse	Rue	Place Saint-Lazare
	Numéro	2
	Boîte	/
	Code postal	1035
	Commune	Saint Josse
Pays		Belgique
Représentant légal de l'organisme		
Nom		Vanoerbeek
Prénom		Christophe
Fonction		Directeur général
Personne de contact		
Nom		De Meyer
Prénom		Mathias
Fonction		Attaché à la Direction Autorité organisatrice de la Mobilité (DAOM, Bruxelles Mobilité)
Adresse mail		0495 26 13 03
Numéro de téléphone		matdemeyer@sprb.brussels
Signature		<input checked="" type="checkbox"/> J'accepte que mes données soient utilisées par Statbel en vue du traitement de cette demande
1. Prolongation de contrat		
Motifs de la prolongation		/
Durée de la prolongation		/
Les mesures de sécurité initialement établies ont-elles été modifiées ?		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
2. Ajout de variables		
Motifs de la demande d'ajout		La première livraison de données concernait un couplage des registres de la DIV (type de véhicule, norme euro, etc.) au 1 ^{er} janvier 2019 avec des variables sociodémographiques de la population bruxelloise sur

base de Demobel, de Belcotax et du Censur. Nous avons fait le choix de demander des données datant de 2019 :

- d'une part, car les données 2020 étaient impactées par la crise sanitaire (chômage à temps partiel, aides sociales en hausse, etc.) ;
- d'autre part, car l'année 2019 constituait une situation de référence avant l'adoption du Plan régional de Mobilité Good Move.

Ces derniers mois, nous avons analysé ce croisement de données reçu en novembre de l'année dernière. Les premiers résultats sont particulièrement riches et permettent tout à la fois de pointer les facteurs expliquant la possession automobile et d'estimer, en partie au moins, l'impact social des mesures de régulation de la possession et de l'usage automobile.

Afin de pousser nos analyses un cran plus loin, il serait particulièrement judicieux de confronter la situation en 2019 à une situation actuelle du parc automobile. En effet, ces quatre dernières années, de nombreuses mesures de mobilité ont été mises en place :

- d'une part, en vue de réguler davantage la possession et l'usage automobile (exclusion des Diesel Euro 4 dans le cadre de la zone de basses émissions, en particulier, mais aussi tarification du stationnement et la mise en place de plans de circulation dans certains quartiers) ;
- d'autre part, en vue de renforcer les offres de mobilité alternatives à la voiture (renforcement du réseau de la STIB, tarifs réduits pour l'usage des transports publics, déploiement d'un réseau de pistes cyclables de plus en plus large et qualitatif, etc.).

Une telle comparaison permettrait de voir comment le taux de motorisation mais aussi le type de motorisation (norme euro, achat en première/deuxième main, etc.) ont évolué en fonction de groupes sociaux spécifiques (sur base des classes de revenu, de la composition des ménages, du niveau d'étude, du lieu d'habitation, etc.) et d'évaluer ainsi l'impact social concret des mesures qui ont été déployées.

En complément, ces nouvelles données permettraient aussi d'estimer l'impact social des prochains échelons de la zone de basses émissions et d'affiner les mesures d'accompagnement prévue. Il est en effet particulièrement épineux de confronter l'échelon 2025 de la LEZ par rapport au parc automobile de 2019. De même, ces nouvelles données pourraient aussi cadrer une éventuelle révision du projet de taxe kilométrique (le projet actuel fait varier la tarification en fonction de l'usage, mais aussi des chevaux fiscaux des véhicules).

	<p>Ces nouvelles analyses s'inscriraient dans l'étude relative à la possession automobile qui a cadré la première demande de données. Les résultats de ces nouvelles analyses permettraient aussi, de façon plus ponctuelle, d'enrichir l'évaluation du Plan régional de Mobilité Good Move prévue cette année (il s'agit en l'occurrence d'une obligation réglementaire tous les trois ans).</p>
Variables souhaitées	<p>Il s'agirait des mêmes variables que celles demandées l'année dernière, mais en date du 1^{er} janvier 2022 (plutôt que 2019) pour les données issues de la DIV, BELCOTAX et DEMOBEL et la date la plus récente disponible pour les données issues du Censur (niveau de diplôme et propriétaire/locataire de son logement).</p> <p>Nous souhaiterions cependant disposer de deux variables complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none">• Nous souhaiterions obtenir la variable des revenus selon une catégorisation légèrement adaptée. En l'occurrence, nous souhaitons, d'une part, pouvoir distinguer les personnes qui disposent de revenus nul de ceux disposant de revenus entre 1 et 1.000 euros. En effet, cet ajustement nous permettrait de mieux interpréter la classe de revenus inférieurs qui reprend, en fait, artificiellement des individus aux revenus élevés, mais qui ne déclarent pas de revenus en Belgique (c'est le cas des fonctionnaires européens, notamment). On souhaiterait, d'autre part, disposer d'un découpage plus fin des revenus inférieurs à 1.000 euros étant donné le nombre très important de personnes appartenant à cette catégorie en RBC. En résumé, le découpage qui nous intéresserait est le suivant :<ul style="list-style-type: none">○ 0○ 1-499○ 500-999○ ...

	<ul style="list-style-type: none"> Nous souhaitons ajouter le poids des véhicules (VEHICLE_MASS_IN_RUNNING) aux autres variables de la DIV reçues précédemment. Cette variable complémentaire nous permettrait d'étudier comment les véhicules personnels plus lourds (qui concernent dans une large mesure les SUV) se distribuent socialement. La généralisation de véhicules plus lourds implique en effet des problématiques d'occupation de l'espace, de pollution et de sécurité routière.
--	---

3. Finalité supplémentaire	
Nouvelle finalité	/
Motif	/
Proportionnalité	/

Pour le Responsable du traitement,

Cliquez ici pour taper du texte.

Cliquez ici pour taper du texte.

Date : Cliquez ici pour entrer une date.

Signature