

# Projet de Plan Régional de Mobilité

Plan stratégique et opérationnel

---

Version approuvée par le Gouvernement le 04 avril 2019

---

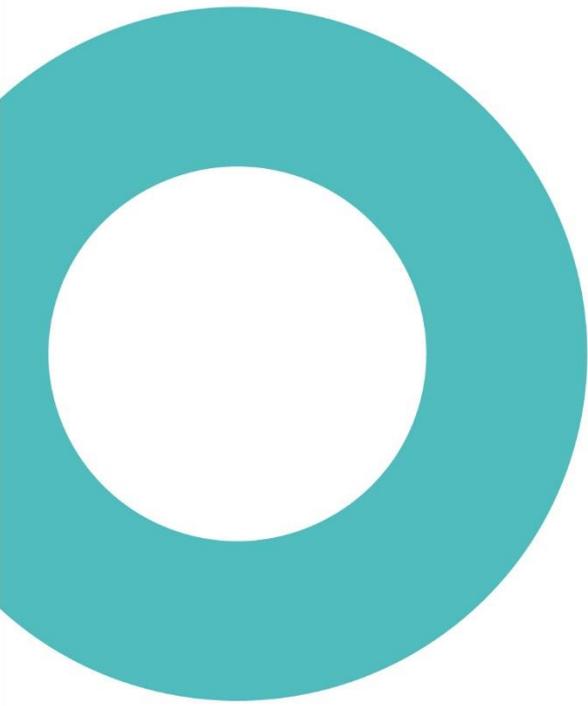


Ce document est la version de projet du PRM approuvée en 1<sup>ère</sup> lecture.

Il a été réalisé par les équipes de Bruxelles Mobilité avec l'aide du consortium Smarteam. Ce document est le reflet d'un processus collaboratif qui a démarré en octobre 2016 et a associé la majeure partie des acteurs bruxellois et belges, tant publics que privés ou associatifs. Il a été consolidé sur base des avis formulés par 70 organismes en septembre 2018.

**Pour tout renseignement sur le document et le processus Good Move,  
vous pouvez contacter Bruxelles Mobilité ou consulter le site internet :**

**[www.goodmove.brussels](http://www.goodmove.brussels)**



# Partie 1

## Le Projet

<b>Un Good Move pour la mobilité .....</b>	<b>9</b>
<b>Un document stratégique et opérationnel, mais également à portée réglementaire .....</b>	<b>10</b>
• Une Ordonnance-cadre en matière de planification de la mobilité .....	10
• Un positionnement par rapport aux plans et documents réglementaires ...	11
<b>Un processus d'élaboration participatif .....</b>	<b>12</b>
• La démarche : le choix de la co-construction .....	12
• Les parties prenantes .....	12
• Les attentes intégrées à chaque étape du processus .....	14
<b>Tirer les enseignements des plans de mobilité précédents .....</b>	<b>18</b>
• Les acquis des Plans IRIS .....	18
• Les avancées positives .....	19
• La nécessité d'améliorer la mise en œuvre .....	21
<b>Une approche analytique.....</b>	<b>22</b>
<b>Une structure opérationnelle .....</b>	<b>22</b>

# Partie 2

## Le volet stratégique

<b>La City Vision .....</b>	<b>24</b>
• City : accompagner le développement régional .....	24
• Green : diminuer les impacts des mobilités sur l'environnement .....	27
• Social : offrir des mobilités qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement .....	29
• Pleasant : concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants .....	30
• Healthy : promouvoir des mobilités qui impactent positivement la santé physique et mentale .....	32
• Performant : concevoir des mobilités favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la région .....	33
• Safe : assurer des mobilités sûres et sécurisantes .....	34
• Efficient : développer des mobilités qui optimisent les ressources .....	36

<b>La mobility vision</b> .....	<b>37</b>
◦ Influencer sur la demande globale de déplacements .....	39
◦ Permettre un moindre usage de la voiture individuelle .....	42
◦ Renforcer la mobilité servicielle.....	48
◦ Des réseaux de transport bien structurés et efficaces .....	52
◦ La distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence.....	77
◦ Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité ...	78
<b>Les programmes d’actions</b> .....	<b>81</b>
◦ GOOD NEIGHBOURHOOD .....	82
◦ GOOD NETWORK .....	83
◦ GOOD SERVICE .....	84
◦ GOOD CHOICE.....	86
◦ GOOD PARTNER.....	87
◦ GOOD KNOWLEDGE .....	89
<b>Les conditions de réussite</b> .....	<b>90</b>
◦ Des coopérations renforcées.....	90
◦ La déclinaison de la vision de mobilité régionale dans la définition des missions des opérateurs publics et dans les programmes budgétaires..	92
◦ Des moyens budgétaires et humains traduisant les ambitions .....	93
◦ Des principes et prescriptions réglementaires.....	96
◦ Une lecture thématique.....	96
◦ Une méthodologie de suivi et d’évaluation définie .....	96

## **Partie 3** **Le plan d’action**

## **Partie 4** **Le volet réglementaire**

<b>Les principes généraux</b> .....	<b>157</b>
<b>Les prescriptions</b> .....	<b>160</b>
◦ Titre I - définitions .....	160
◦ Titre II - prescriptions relatives à la gouvernance.....	161
◦ Titre III - prescriptions relatives au développement du MAAS .....	162
◦ Titre IV - prescriptions relatives à la qualité des réseaux de mobilité .....	162
◦ Titre V - prescriptions relatives au transport de marchandises .....	167
◦ Titre VI - prescriptions relatives aux données .....	168
<b>Les actions</b> .....	<b>170</b>

## **Partie 5** **La partie spécifique** **Plan d'aménagement** **des voiries**

<b>Volet stratégique .....</b>	<b>175</b>
• Méthodologie d'identification de l'évolution souhaitable des voiries régionales et de la place de chaque mode.....	175
<b>Volet réglementaire .....</b>	<b>180</b>
• Priorisation et planification.....	180
• Structuration par grands programmes.....	180
• Projets à mettre en œuvre dans les différents programmes .....	182
<b>Volet budgétaire .....</b>	<b>184</b>

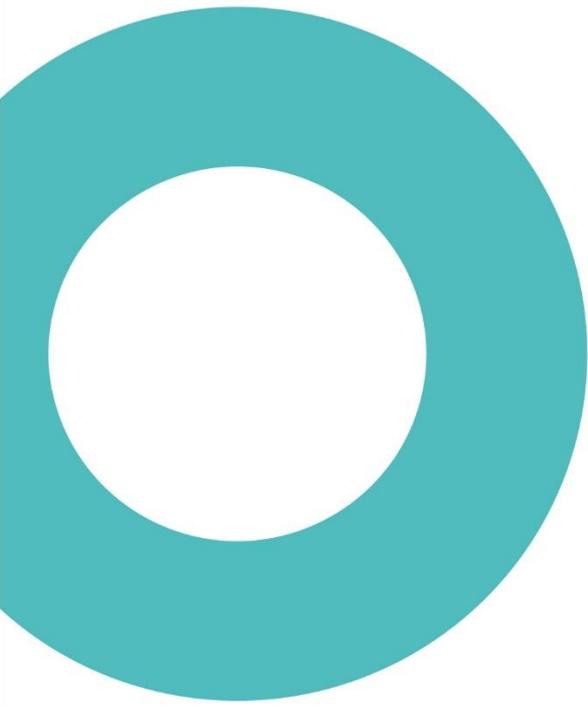




# Partie 1

## Le projet

---





# Un Good Move pour la mobilité

Si Bruxelles a parfois été qualifiée de « capitale de l'immobilité », elle est loin de mériter ce titre. L'offre de mobilité y évolue continuellement, notamment via l'optimisation du transport public, le déploiement des services d'autopartage et de vélos en libre-service. En parallèle, de nombreux projets ont permis de repenser et de valoriser l'espace public tout en améliorant la sécurité des usagers et en rationalisant l'emprise de la circulation automobile via l'aménagement d'endroits emblématiques comme les places Rogier ou Reine Astrid (dite « place du Miroir »), les boulevards du centre ou la chaussée d'Ixelles, etc. La Région est citée en exemple pour la mise en œuvre de mesures aussi variées que la généralisation des Sens Uniques Limités (SUL), l'accompagnement des écoles et entreprises en matière de mobilité ou l'autopartage.

Cela se traduit par une évolution des comportements en faveur d'une mobilité plus durable (augmentation du nombre de cyclistes de 13% par an depuis le tournant des années 2000, accroissement de la part modale des piétons - à la première place depuis 2011 pour les déplacements internes à la Région -, augmentation de plus de 100%<sup>1</sup> du nombre de voyageurs des transports publics en 15 ans). Mais, comme pour la plupart des métropoles européennes, **la mobilité reste un défi majeur avec d'importantes marges de progression.**

La vision développée dans le projet de ville du nouveau Plan Régional de Développement Durable<sup>2</sup> (PRDD) met clairement en évidence l'imbrication des enjeux de mobilité dans la stratégie de développement territorial de la zone urbaine bruxelloise. Le PRDD entend orienter le développement de celle-ci vers une métropole multipolaire au sein de laquelle la complémentarité des usages et des fonctions encourage à la ville de proximité et renforce la qualité de vie des habitants. Ces évolutions orienteront de nouveaux besoins et habitudes de mobilité.

Pour apporter une réponse innovante et cohérente au défi de la mobilité, la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'orienter les réflexions d'élaboration de son plan de mobilité sur **l'utilisateur afin de lui assurer des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées lui permettant d'opter pour le mode de déplacement le plus efficace à chacun de ses déplacements.** La mobilité à Bruxelles ne peut se résumer à des enjeux d'infrastructures congestionnées par la circulation.

Ce changement de perspective a induit la nécessité de **concevoir une démarche d'élaboration du plan** permettant d'entendre et intégrer les perceptions, les besoins et les attentes des différentes parties prenantes en matière de déplacements, qu'il s'agisse des citoyens et usagers, premiers concernés par ces enjeux, des administrations et élus régionaux et communaux, des opérateurs de transport public et plus largement des professionnels de la mobilité et des représentants du secteur socio-économique.

Le processus **Good Move** d'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité (PRM), démarche analytique et collaborative qui a été mise en place en octobre 2016, a ainsi permis de proposer un plan qui non seulement rompt avec une structure traditionnelle par mode de déplacement, mais qui va aussi bien au-delà de la somme des intérêts individuels, quelquefois contradictoires, pour faire du nouveau Plan Régional de Mobilité **un outil concret au service de la qualité de vie et du dynamisme régional.**

---

<sup>1</sup> Augmentation de la fréquentation de la STIB de +135% entre 2000 et 2017.

<sup>2</sup> Le PRDD a été adopté par le Gouvernement le 12 juillet 2018.



# Un document stratégique et opérationnel, mais également à portée réglementaire

## Une Ordonnance-cadre en matière de planification de la mobilité

L'Ordonnance du 26 juillet 2013<sup>3</sup> donne une valeur réglementaire au PRM et définit le contenu et les processus d'élaboration de celui-ci et des Plans Communaux de Mobilité (PCM), afin d'assurer une meilleure cohérence dans les stratégies et projets de mobilité aux échelles régionale et communale.

Le PRM est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du PRDD (*art.3*).

Les PCM devront quant à eux se conformer au PRM et décliner, à un niveau local, les orientations, les stratégies générales, ainsi que les mesures et actions définies dans le PRM (*art. 11*).

Selon l'Ordonnance, le Gouvernement revoit le PRM tous les dix ans (*art.4*). Les mesures, actions, projets, etc. concernent donc globalement la période 2020-2030. Il est prévu d'effectuer une évaluation tous les 30 mois de la mise en œuvre du PRM afin d'identifier les actions correctrices à entreprendre pour pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées.

Sur la base de ce rapport, le Gouvernement détermine les actions correctrices à mettre en œuvre.

Selon l'Ordonnance, le PRM se compose (*art. 5*) :

- d'une partie générale qui définit la stratégie de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et détaille les actions concrètes visant la réalisation de celle-ci. Elle se compose d'un volet stratégique et d'un volet réglementaire (*art. 6*) ;
- d'une partie spécifique relative aux aménagements de voiries et de l'espace public qui établit dans un volet stratégique une cartographie exhaustive des voiries régionales indiquant leurs perspectives d'évolution, l'aménagement de l'espace public et la place accordée aux différents modes de déplacement. Les objectifs des liaisons et des dessertes en matière d'offre de mobilité y sont formulés ainsi que les zones de desserte, indépendamment de tout itinéraire à préciser ultérieurement. Cette partie comprend également un volet réglementaire et un volet budgétaire (*art. 7*).

Les éléments de diagnostic, d'analyse et d'évaluation des impacts sont repris dans les annexes du projet de PRM (Diagnostic partagé et Rapport d'Incidences Environnementales). Les enjeux fondamentaux identifiés découlant de ces analyses sont explicités dans la partie 2 : City Vision et Mobility Vision.

---

<sup>3</sup> 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.



## Un positionnement par rapport aux plans et documents réglementaires

Le PRM s'inscrit dans les plans stratégiques à valeur indicative qui s'imposent à toutes les entités administratives dépendantes de la Région, tels que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), le Plan Bruit, le Plan Air-Climat-Energie, le Plan Innovation, la Stratégie 2025...

Plusieurs outils réglementaires cadrent certains aspects concernés par la politique de mobilité ou par les actions qui en découlent.

Le COBAT<sup>4</sup> réglemente les plans et outils pour la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire :

- Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) est de niveau régional, l'Ordonnance Mobilité précise que le PRM respecte le PRAS ;
- Les Plans d'Aménagement Directeur (PAD) abrogent les dispositions réglementaires des autres plans qui leur sont contraires ;
- Le Règlement Régional d'Urbanisme.

Le COBRACE<sup>5</sup> réglemente les plans et outils pour la mise en œuvre des politiques de protection de la qualité de l'air, du climat et de l'énergie.

L'Ordonnance Stationnement<sup>6</sup> cadre le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) et les Plans d'Actions Communaux de Stationnement (PACS).

Celle-ci précise que "Le plan régional de politique du stationnement est établi en conformité avec le Plan Régional de Mobilité prévu par l'Ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité" (art 9).

Les contrats de gestion des organismes publics relevant de la tutelle de la Région sont établis en conformité avec le Plan Régional de Mobilité (art .23).

Les autres réglementations concernées par la mise en œuvre des actions du PRM seront précisées pour chacune d'elles.

---

<sup>4</sup> Ordonnance portant le Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire du 13/10/2017.

<sup>5</sup> Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) du 02/05/2013.

<sup>6</sup> Ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21/01/2009.



# Un processus d'élaboration participatif

## La démarche : le choix de la co-construction

Conscient de la complexité des enjeux, des défis et des opportunités auxquels doit répondre la mobilité régionale, le Gouvernement bruxellois a fait le choix d'un processus de co-élaboration, ouvert et participatif : un *Good Move* pour impliquer largement les parties prenantes tant dans la réflexion préalable que dans l'élaboration du plan.

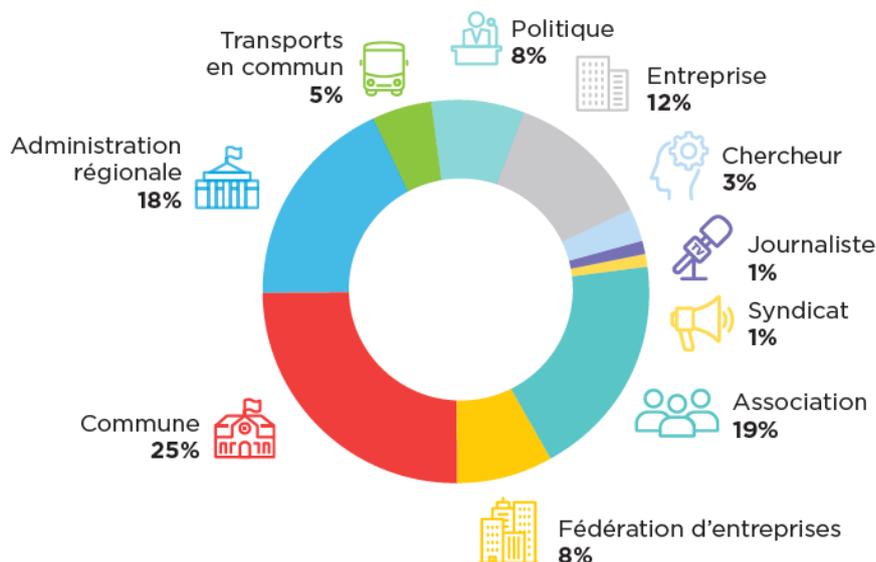
Le processus *Good Move* a ainsi permis de mobiliser un très grand nombre d'acteurs sur base de 4 grands principes :

- La **transparence** : travailler ouvertement et rendre publics tous les résultats et les comptes-rendus, pour permettre à chacun de suivre l'état d'avancement ;
- La **transversalité** : créer des espaces d'échange entre une grande diversité d'acteurs, publics et privés, pour instaurer une dynamique de dialogue et de synergies, en restant garant de l'intérêt collectif ;
- La **co-construction** : grâce à un processus de dialogue, alimenter le contenu du plan, faire émerger les grandes orientations, préciser les actions concrètes ;
- L'**appropriation** : avec un travail de réflexion itératif et interactif, favoriser l'appropriation des notions par toutes les parties prenantes et jeter ainsi les bases d'engagements concrets pour un large portage du plan.

## Les parties prenantes

Le PRM est le résultat de la mobilisation d'un très grand nombre d'acteurs (de l'ordre de 400 personnes), publics ou privés, qui ont donné leur avis, contribué, co-élaboré. Les principes de la participation avaient été au préalable formalisés au sein d'une charte<sup>7</sup>.

Le graphique ci-contre illustre la diversité des personnes qui ont contribué à l'élaboration de la vision lors du Forum d'avril 2017.



## Les pilotes

Le PRM est un projet du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, porté par le Ministre régional en charge de la Mobilité et des Travaux publics, Pascal Smet, et le Ministre-Président, Rudi Vervoort.

La démarche d'élaboration de ce plan a été pilotée par Bruxelles Mobilité, le Service public régional de la Mobilité, et par le Bureau bruxellois de la Planification (perspective.brussels), avec l'expertise du consortium Smarteam (Transitec, Espaces-Mobilités, Tridée, Sennse) sélectionné sur la base d'une procédure de marché public.

<sup>7</sup> Disponible sur le site <http://goodmove.brussels>



## Les communes bruxelloises

Les communes ont été largement impliquées dans l'élaboration du PRM pour créer une vision partagée et une dynamique de partenariat. Échevins et conseillers en mobilité ont été invités à s'impliquer à toutes les étapes de l'élaboration pour que ce Plan soit aussi celui des communes de la Région.

## La Commission Régionale de la Mobilité

Instance consultative et de concertation pour la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, la Commission Régionale de la Mobilité (CRM) est composée de représentants des principaux acteurs concernés par la mobilité urbaine : les sociétés de transports publics, les pouvoirs locaux et régionaux, les organisations syndicales, les milieux économiques, les usagers des transports publics, les piétons, les cyclistes, les associations de défense de l'environnement, les usagers vulnérables, les automobilistes. La Commission a été consultée à chaque étape clé et a ainsi joué un rôle d'«organe-relais».

Ses membres ont en outre été sollicités pour contribuer à la réflexion sous forme d'ateliers qui ont été organisés avec les acteurs urbains régionaux et communaux.

Le Conseil économique et social et ses membres ont également été impliqués dans la démarche.

## Les usagers et citoyens de la Région de Bruxelles-Capitale

Compte tenu de l'importance de solliciter l'expertise d'usage des citoyens en amont, mais aussi de la difficulté à les mobiliser sur des enjeux techniques, globaux et souvent abstraits, une plateforme web de type *citizen lab* a été mise en place pour intégrer leurs avis, leurs attentes et leurs solutions concrètes en matière de mobilité à travers un appel à idées.

Les actions Good Move ont également été mises en miroir avec la résolution du panel citoyen *Make your Brussels*, organisé à l'initiative du Parlement bruxellois au cours de l'automne 2017. Quarante citoyens tirés au sort ont travaillé ensemble pour débattre, faire émerger de nouvelles idées et formuler des recommandations en matière de mobilité. En pleine cohérence avec les orientations Good Move, les attentes du panel citoyen ont permis de mettre l'accent sur un certain nombre d'actions dans le projet de Plan.

Les Bruxellois sont par ailleurs invités à donner leur avis lors de l'enquête publique.

## Les élus

Les membres de la Commission Infrastructure du Parlement ainsi que les différents groupes politiques de la majorité et de l'opposition ont été conviés à participer au Forum Good Move, ainsi qu'aux séances d'information sur le contenu de l'avant-projet de plan. Ils ont également été invité, au même titre que les autres parties prenantes, à remettre un avis sur l'avant-projet de PRM.

## L'intégration des réflexions simultanées

De nombreux acteurs publics ou privés se sont emparés, eux aussi, de la question de la mobilité au cours de conférences, colloques et journées d'étude, pour soulever des enjeux et avancer des pistes de réflexion. Ces événements inspirants, labellisés "Good Move", ont eux aussi nourri la réflexion et ont été considérés comme une source d'amélioration du projet.



## Les attentes intégrées à chaque étape du processus

Les principales attentes qui ont émergé du processus de co-élaboration du plan reflètent d'une part les préoccupations des experts et professionnels, publics et privés, de la mobilité, et d'autre part, les éléments issus de la démarche citoyenne.

Ces attentes ont guidé et alimenté le pré-projet de plan tout au long de son élaboration.

### La phase exploratoire

Programmée entre septembre et décembre 2016, la phase exploratoire de Good Move avait pour objectif de faire remonter les réalisations ou les projets positifs mis en œuvre au sein de la Région en matière de mobilité et de qualité de vie, comme autant de sources d'inspiration, mais aussi d'identifier les besoins et les attentes des acteurs de la mobilité à l'égard de la programmation régionale. Six workshops ont mobilisé près de 350 participants issus des communes de la Région, de la Commission Régionale de la Mobilité (CRM), des autres administrations bruxelloises, de la STIB, des fédérations d'entreprises et des différents services internes de Bruxelles Mobilité.

De nombreuses rencontres bilatérales ont également permis d'entendre les attentes d'acteurs clés de la mobilité en Région bruxelloise, notamment la SNCB, De Lijn, le SPF Mobilité et Transports, l'UCM, Agoria, les membres du Conseil d'administration du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. Une enquête en ligne a en outre été lancée afin de solliciter le secteur associatif.

De nombreuses informations sur les **projets et initiatives existants à valoriser** ont été échangées. Celles-ci ont servi à alimenter l'évaluation de la mise en œuvre des plans de mobilité précédents.

Les **attentes par rapport au PRM et à son processus d'élaboration** ont été discutées pour aboutir à la formulation de lignes directrices :

### Quelles attentes des acteurs ?



# Be done !

Les attentes des acteurs par rapport au Plan Régional de Mobilité

be  
good  
move  
be.brussels

#### Produit

- Actions fortes, concrètes et à impact visible
- Séquence crédible d'étapes intermédiaires
- Monitoring performant et clair
- Robustesse et agilité – garder le cap tout en restant flexible

#### Processus d'élaboration

- Co-construction, coalitions et partenariats
- Transparence totale à tout moment : prise de décision, études, monitoring...
- Déclinaison objective des choix et des priorités
- Communication mobilisatrice originale

#### Leadership

- Portage du plan par le gouvernement et les collègues communaux
- Maîtrise régionale forte en tant qu'autorité régulatrice et facilitatrice
- Répartition claire des compétences et responsabilités
- Exemplarité de mise en œuvre pour Bruxelles Mobilité
- Stabilité et constance : garantir la continuité au-delà d'une législature

#### Vision

- Vision et ambitions fortes et partagées à long terme
- Approche métropolitaine, interrégionale et fédérale indispensable

#### Orientations

- Approche User-centred : des solutions de déplacement (plus que des modes de transport)
- Valorisation des bonnes pratiques en tant que modèle exemplaire
- Des projets intégrés avec la planification territoriale
- Exploitation des big data : plateforme de gestion et d'analyse et de monitoring
- Activation des changements de comportement

*Synthèse des attentes exprimées lors de la phase exploratoire*



## La phase d'orientation

Avant de définir la vision et les objectifs à atteindre, le processus s'est d'abord axé sur l'**identification des enjeux et des leviers d'actions pertinents** à explorer.

A cette fin, les enseignements de la phase exploratoire ont été croisés avec un diagnostic thématique<sup>8</sup>, des éléments d'études techniques, l'analyse des études et plans stratégiques antérieurs<sup>9</sup>, le benchmarking<sup>10</sup> de 6 villes inspirantes mais aussi des documents d'orientation et de vision communiqués par certaines parties prenantes.

Il en est sorti une structuration des enjeux et des leviers d'actions autour des 6 inspirations suivantes :

- La clarté des "Superilles" (quartiers apaisés) de Barcelone ;
- La qualité des espaces publics de Bordeaux ;
- L'excellence dans les processus et la gouvernance de Copenhague ;
- Le pragmatisme de l'articulation multimodale des réseaux de Genève ;
- La modernité des services intégrés d'Helsinki, pionnière du Mobility as a Service (MaaS) ;
- La transversalité de la vision en urbanisme et mobilité de Munich.

Ces 6 thématiques ont constitué la base des discussions du Forum organisé en avril 2017 avec plus d'une centaine d'acteurs de la mobilité issus d'horizons très variés. Cette pluralité des points de vue a été l'occasion pour chacun d'entendre les attentes et les craintes d'autres acteurs, mais aussi de contribuer à une vision commune, malgré des points de divergence.

Le Forum a ainsi permis de valider et d'affiner l'approche de la mobilité régionale autour de **six programmes d'actions stratégiques transversaux** :

- les quartiers de vie,
- les réseaux de mobilité,
- l'offre de services de mobilité,
- la demande de déplacements,
- la gouvernance de la mobilité,
- et le développement des connaissances et du monitoring en matière de mobilité.

Ces 6 programmes d'actions stratégiques transversaux déterminent 6 focus qui structurent le plan d'actions.

Par ailleurs, conformément à l'Ordonnance du 26 juillet 2013 en matière de planification de la Mobilité, les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont été invitées à donner leur avis sur les orientations stratégiques à intégrer dans le futur PRM. Douze d'entre elles ont remis un avis<sup>11</sup>.

Les résultats des consultations citoyennes (*Citizen Lab*<sup>12</sup> et résolution du panel citoyen *Make your Brussels*<sup>13</sup>) ont également permis de conforter les orientations déterminées lors du Forum et d'alimenter la définition des programmes d'actions.

---

<sup>8</sup> <http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>

<sup>9</sup> <http://goodmove.brussels/fr/pour-bruxelles-capitale/>

<sup>10</sup> Le Benchmarking complet des 6 villes Barcelone, Bordeaux, Copenhague, Genève, Helsinki et Munich est disponible ici : <http://goodmove.brussels/fr/hors-bruxelles-capitale/>

<sup>11</sup> Berchem-Sainte-Agathe, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Uccle, Ville de Bruxelles et Watermael-Boitsfort, qui ont fait l'objet d'un document de synthèse. A ces avis s'ajoute celui de Woluwé-Saint-Lambert, arrivé après la rédaction de la synthèse, mais qui a bien entendu été pris en compte par la Région dans le cadre de l'élaboration du plan. Cf. : <http://goodmove.brussels/fr/orientations/>

<sup>12</sup> <http://goodmove.brussels/fr/good-move-by-citizens-3/>

<sup>13</sup> <http://goodmove.brussels/fr/pour-bruxelles-capitale/>



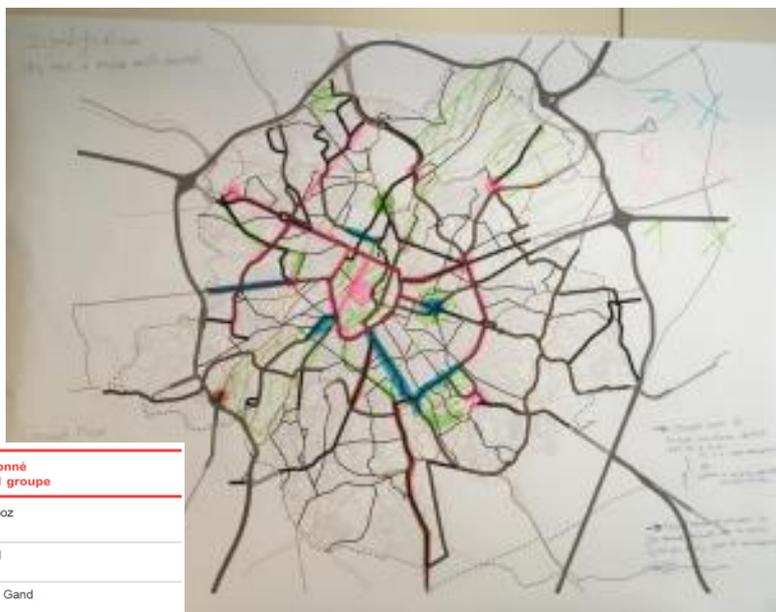
## La phase d'émergence

Chacun des 6 focus a ensuite fait l'objet d'un travail technique, organisé en ateliers thématiques mélangeant des acteurs publics et privés entre juin et septembre 2017. Espace de rencontre entre une très grande diversité d'acteurs publics et privés, ces ateliers ont permis de faire avancer une réflexion collective sur les actions à mener.

La vision et les actions découlent directement des ateliers d'émergence :

- Les **objectifs et indicateurs globaux** (développés dans la partie 2 - City Vision) ont été définis lors d'un atelier spécifique<sup>14</sup> avec les membres de la CRM, des représentants du monde académique et de bureaux d'études privés ;
- La définition des **cibles pour les parts modales par distance** (développées dans la partie 3 - Mobility Vision) ont également fait l'objet d'un atelier spécifique<sup>15</sup> et ont été confortées par la suite lors de plusieurs réunions bilatérales ;
- Les ateliers organisés autour de chacun des programmes d'actions ont permis de faire **émerger et de débattre des actions** reprises dans le plan. Le lien avec les ateliers et documents d'orientation est précisé dans l'introduction de chaque programme d'actions (développé dans la partie 4 - Plan d'actions).

La figure ci-contre illustre par exemple les axes identifiés lors d'un atelier<sup>16</sup> relatif aux réseaux comme devant faire l'objet de projets d'aménagements multimodaux en priorité.



Mentionné dans les 3 groupes	Mentionné dans 2 groupes	Mentionné dans 1 groupe
Louise	Moyenne Ceinture Ouest	De Trooz
Schuman/Quartier Européen	Petite Ceinture	Heysel
Ch. de Ninove	Pentagone	Ch. de Gand
Abords de la Gare du midi	Van Praet	Ch. de Haecht
Blv. Bolivar/Pont Picard	Bordet	Secteur "Olan"
Boulevard Gal Jacques et Gare d'Etterbeek	Moyenne Ceinture Est jusqu'à Meiser Gare de l'Ouest Charles Quint + Léopold 2 Delta Ceria Ch. de Charleroi Ch. de Waterloo Ch. de Louvain	Secteur du canal au nord de Van Praet (y.c. Schaerbeek Formation) Secteur du canal au sud de la gare du midi Secteur des Campus universitaires (entre av. Roosevelt et Campus de la Plaine)

<sup>14</sup> <http://goodmove.brussels/fr/orientations/#doc-synthese-7>

<sup>15</sup> <http://goodmove.brussels/fr/orientations/#goodnetwork-synthese2>

<sup>16</sup> <http://goodmove.brussels/fr/orientations/#goodnetwork-synthese-1>



## La phase de convergence

A partir de septembre 2017, la phase de convergence a permis de structurer en détail et de rédiger le plan. Des rencontres et des ateliers sur des thèmes spécifiques et techniques ont à nouveau été menés pour affiner les actions Good Move et s'assurer de leur opérationnalité, notamment dans des domaines transversaux (sensibilisation, fiscalité, actions communales, stationnement, pilotage). Les conclusions de ces rencontres ont permis de **consolider et adapter les fiches détaillant les différentes actions**.

En complément et à la demande de nombreux participants, un atelier consacré aux véhicules autonomes a été organisé : les résultats d'une veille réalisée pendant un an sur les développements des études prospectives en la matière ont été débattus autour d'une démonstration *in situ* du test sur un véhicule autonome mené par VIAS. Les enseignements tirés de cette journée ont été intégrés dans une fiche-action spécifique.

## La phase de consolidation

Sur base d'une première version rédigée et consolidée (avant-projet de plan), les acteurs consultés au cours de l'élaboration ont été invités à réagir de manière cadrée pour permettre d'identifier les impacts des différentes actions, notamment sur leurs activités (opérateurs, etc.), afin d'adapter au mieux **les ressources (humaines, budgétaires, réglementaires et techniques) et mesures d'accompagnement** indispensables à la mise en œuvre du plan. Des avis ont été rendus par près de 70 organismes.

Pour en savoir plus

Tous les documents relatifs à l'analyse des attentes (comptes-rendus de workshops, Forum, avis des communes, ...) sont disponibles en ligne sur:

- Phase exploratoire : <http://goodmove.brussels/fr/phase-exploratoire/>
- Phase d'orientation (avis des communes et Forum) <http://goodmove.brussels/fr/orientations/>
- Reportage vidéo du Forum GoodMove et interviews des parties prenantes: [https://www.facebook.com/pg/begoodmove/videos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/begoodmove/videos/?ref=page_internal)
- Résolution citoyenne : [http://goodmove.brussels/fr/pour-bruxelles-capitale/#Voiries\\_Multimodales](http://goodmove.brussels/fr/pour-bruxelles-capitale/#Voiries_Multimodales)
- Rapport de la consultation sur l'avant-projet : [http://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2019/01/GOODMOVE\\_Rapport\\_Consultation\\_avant\\_projet\\_FR-final.pdf](http://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2019/01/GOODMOVE_Rapport_Consultation_avant_projet_FR-final.pdf)



# Tirer les enseignements des plans de mobilité précédents

Après 40 ans de montée en puissance de l'automobile, le Gouvernement régional a pris, dès sa création en 1989, la mesure de l'impact et des enjeux urbains de la mobilité. Comme dans d'autres villes européennes, la volonté a été d'emblée de définir une approche globale de mobilité durable, étroitement liée au développement territorial. Les plans de mobilité successifs IRIS (1998) et IRIS 2 (2010) ont ainsi déjà été élaborés en cohérence avec les Plans Régionaux de Développement. Dans la même logique, le nouveau Plan Régional de Mobilité s'inscrit dans la vision du Plan Régional de Développement Durable.

Adopté par le Gouvernement régional en septembre 2010, le Plan IRIS 2 entendait déjà traduire la volonté de la Région de promouvoir un développement urbain durable grâce à sa politique de mobilité. Le Plan IRIS 2 avait à ce titre une ambition majeure : réduire de 20% les distances parcourues en voiture entre 2001 et 2018, en agissant sur la demande de mobilité et l'amélioration de l'offre. L'évaluation des résultats obtenus par le Plan IRIS 2, aussi bien en termes d'impacts des actions engagées que d'outil de pilotage a permis d'orienter l'élaboration du nouveau PRM.

## Les objectifs du Plan IRIS2

### Des augmentations mais pas d'objectifs chiffrés



Le Plan Piéton Stratégique vise une part modale de **35%** des déplacements internes.

**20%** des déplacements internes mécanisés



Une augmentation de fréquentation, mais pas d'objectifs chiffrés

Une baisse de charges de trafic automobile en voiture dans la Région de **6% à 10%** en 2015 et de **20%** en 2018 par rapport à 2001<sup>1</sup>.



Une augmentation des parts modales de la voie d'eau et du chemin de fer.

1. L'objectif concerne cette fois les distances parcourues et non un nombre ou une proportion de déplacements.

## Les acquis des Plans IRIS

Les Plans IRIS et IRIS 2 ont posé les jalons d'une transformation de la mobilité régionale. Il y était notamment déjà question :

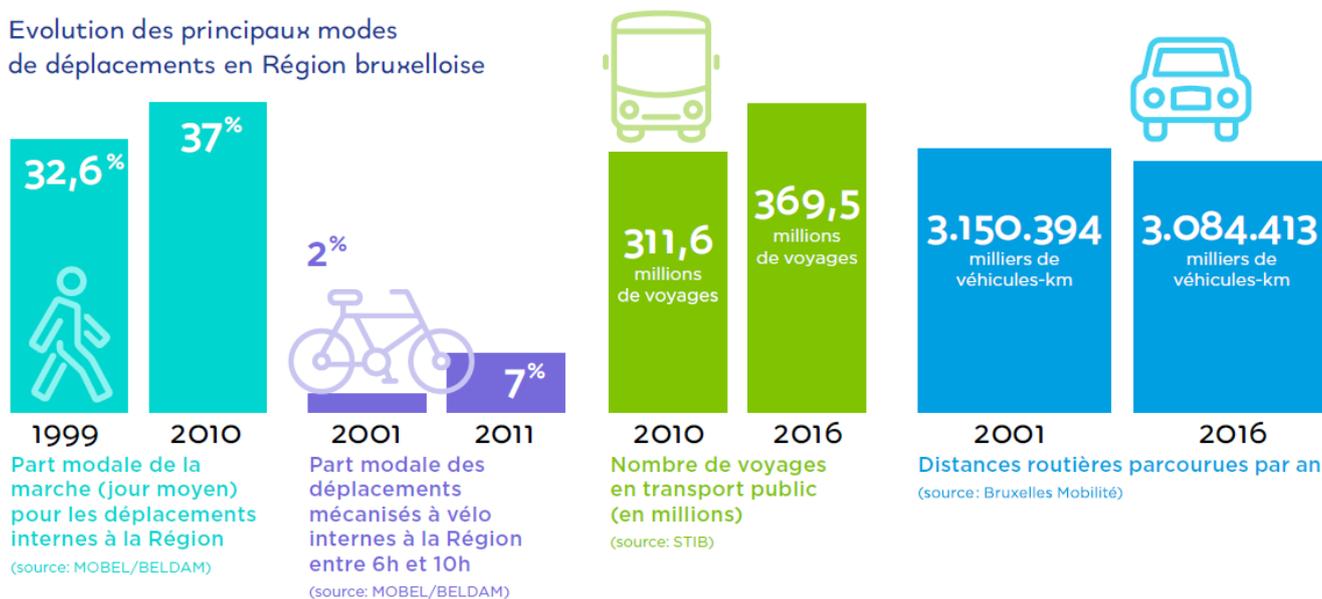
- d'initier la **transformation de l'espace urbain** par un rééquilibrage des modes et usages dans l'espace public ;
- de développer des **outils de gestion de la demande** en déplacement (tarification kilométrique, gestion du stationnement...);
- d'élaborer plusieurs **visions et plans stratégiques** (piétons, vélo, sécurité routière, transport de marchandises, stationnement, taxis, autopartage...);
- de faire émerger **une culture commune de la mobilité**, grâce à des publications de référence, des formations et l'animation d'un réseau de conseillers en mobilité (CEMA) ;
- d'améliorer **la connaissance de la mobilité**, avec de multiples études spécifiques, la création d'un Observatoire de la Mobilité et la mise en place d'outils, notamment un modèle de simulation multimodal.



## Les avancées positives

L'impact de la mise en œuvre des mesures prévues par le Plan IRIS 2 est évalué au regard des indicateurs fixés de façon hétérogène<sup>17</sup> en fonction des modes de déplacements.

Evolution des principaux modes de déplacements en Région bruxelloise



Bien que les objectifs fixés ne soient pas tous atteints, les chiffres disponibles montrent une évolution positive avec plus qu'un triplement des parts modales pour le vélo et une inversion de la tendance concernant la distance parcourue en voiture (diminution de 2%).

Même si les mesures les plus impactantes n'ont pas toutes été complètement mises en œuvre (RER, tarification kilométrique), de nombreuses actions positives ont été relevées<sup>18</sup>, aussi bien en ce qui concerne l'amélioration des services de mobilité (renforcement des services de transport public, autopartage et nouveaux services de mobilité) qu'en termes de gestion de la demande (réglementation du stationnement en et hors voirie) ou d'amélioration des espaces publics. Ces avancées sont bien entendu encore à renforcer.



### La qualité de séjour en ligne de mire

Les ateliers menés en phase exploratoire ont mis en évidence la multitude d'espaces publics qui ont été récemment réaménagés tant par les communes que par Beliris, la STIB ou Bruxelles Mobilité. On peut notamment citer quelques lieux relevés par de nombreux acteurs : place Flagey, parc Gaucheret, rue Keyenveld, rue Saint-Boniface, place du Conseil, place « du Miroir » (place Reine Astrid). Les usagers plébiscitent ces réaménagements réalisés au profit de la qualité de séjour au sein de la Région. Les avis sont unanimes sur le fait qu'un espace public réussi nécessite une intégration forte de la vie de quartier et une gestion efficace du chantier soutenue par une communication ciblée.

<sup>17</sup> Notons que la part modale ciblée pour le vélo est la part des déplacements **mécanisés** (càd à l'exclusion des piétons). Par rapport à l'ensemble des déplacements internes à la Région, la part de ceux qui sont effectués à vélo est actuellement estimée à 4%.

<sup>18</sup> Dans le cadre de l'évaluation du Plan IRIS 2 ainsi que lors des ateliers participatifs précités.



Des projets régionaux et communaux de voiries, de places et d'espaces verts ont été répertoriés sur une carte interactive et présentés sur des fiches détaillées.

Un **reportage photographique** de plus de 50 lieux est disponible via ce lien :

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1C7bqLorxrVhFetglrNqn22-2H5E&ll=50.84843420169743%2C4.373126068198417&z=12>

#3 PLACE DR. SCHWEITZER / DOKTER SCHWEITZERPLEIN

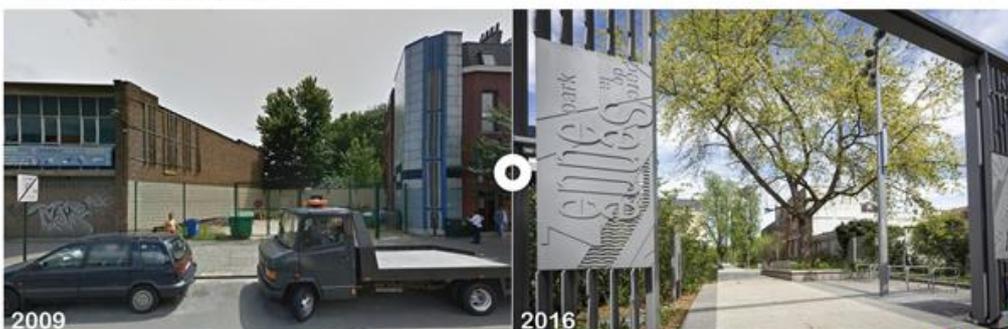


be  
good  
move  
be.brussels



• Commune / Gemeente: Berchem-Sainte-Agathe / Sint-Agatha-Berchem  
• Lieu / Plaats: Place Dr. Schweitzer / Dokter Schweitzerplein  
• Année de réalisation / Jaar van uitvoering: 2014  
• Maître d'ouvrage / Opdrachtgever: Région de Bruxelles-Capitale / Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
• Bureau / Studiebureau: association 0612 associates et T2 Spatial Work  
• URL: <http://bit.ly/2iAY1YU>

#19 PARC DE LA SENNE / ZENNEPARK



be  
good  
move  
be.brussels



• Commune / Gemeente: Ville de Bruxelles, Schaerbeek / Stad Brussel, Schaarbeek  
• Lieu / Plaats: orléans rue Mousu - Avenue de l'Halpport / Mousu straat - Heiligerenveld  
• Année de réalisation / Jaar van uitvoering: 2016  
• Maître d'ouvrage / Opdrachtgever: Bruxelles Environnement / Leefmilieu Brussel  
• Bureau / Studiebureau: La Compagnie du Paysage  
• URL: <http://bit.ly/2iAY1YU>

## La lisibilité et la visibilité des réseaux plébiscitées

Lors de la phase exploratoire, les participants ont mis l'accent sur l'important développement du réseau de la STIB au cours de la dernière décennie. Par ailleurs, tous les acteurs insistent sur l'absolue nécessité de valoriser bien davantage le train dans Bruxelles et se réjouissent des développements menés par la SNCB pour faire émerger le concept du réseau S. Enfin, l'existence de Sens Uniques Limités (SUL) sur l'ensemble de la Région est une mesure en faveur des cyclistes qui a également été mise en avant et qui distingue positivement la Région par rapport à d'autres villes européennes.

## Des innovations à saluer

De nombreux services innovants, publics (taxis collectifs Collecto, vélos partagés Villo!, carte de transport MOBIB, application Fix My Street...) ou privés (centre de distribution urbaine, autopartage en boucle et en flotte libre, livraisons à vélo, service de mutualisation du stationnement...), ont vu le jour à Bruxelles ces dernières années.



## La nécessité d'améliorer la mise en œuvre

Les ambitions exprimées dans le Plan IRIS 2 et la liste des mesures à réaliser pour les atteindre étaient trop déconnectées des capacités de mise en œuvre de la Région. L'évaluation réalisée au cours du processus Good Move a mis en évidence un manque d'appropriation et d'adhésion au Plan IRIS 2, ainsi qu'une nécessité de plus de cohérence et de transversalité dans les actions proposées. Il en est ressorti six leviers principaux d'amélioration pour le nouveau PRM :

- **La multimodalité**, plutôt qu'une vision cloisonnée par mode de déplacement, pour proposer des actions faciles à concilier et à prioriser ;
- **Une démarche participative**, plutôt qu'une élaboration essentiellement basée sur des études techniques et des négociations politiques, pour entendre et faire participer tous les intervenants de la mobilité et assurer une meilleure appropriation du plan ;
- **Des actions phares** qui suscitent l'enthousiasme, plutôt qu'une longue liste d'actions d'envergure très variable ;
- **Une gouvernance améliorée**, pour encourager les synergies et limiter les blocages, internes et externes à la Région ;
- **Une planification concrète et volontariste**, définie sur base de priorités partagées et d'une programmation budgétaire conséquente ;
- **Une plus grande transparence**, dans l'élaboration comme dans la mise en œuvre du PRM.

Pour en savoir plus

L'évaluation détaillée du PLAN IRIS 2 est disponible en ligne sur <http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>



# Une approche analytique

Complémentairement à l'analyse des études et plans stratégiques antérieurs<sup>19</sup>, des documents d'orientation et de vision des parties prenantes et à un benchmarking<sup>20</sup> réalisé auprès de 6 villes inspirantes, l'élaboration de la vision repose sur l'analyse des constats actuels et des tendances en matière de mobilité et de déplacements au sein de la Région et de sa zone métropolitaine.

Le portail web data-mobility<sup>21</sup> rassemble les publications de l'Observatoire de la mobilité et les données et analyses des indicateurs disponibles pour évaluer la mobilité régionale. En outre, dix fiches documentant les principaux enjeux de mobilité constituent le diagnostic<sup>22</sup> du Plan Régional de Mobilité.

Le Rapport d'Incidences Environnemental analyse de manière approfondie l'évaluation de la situation existante, l'examen des incidences du PRM sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les activités socio-économiques de la Région, ainsi que, pour plusieurs scénarios, l'étude de l'adéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité au regard de l'accessibilité des différentes fonctions urbaines, et intégrant une projection pour le futur, compte tenu des perspectives de développement de la Région. Grâce à l'élaboration simultanée du RIE et du PRM, ces analyses de l'adéquation entre l'offre et la demande ont été faites en appui à l'élaboration du PRM et sont détaillées dans le chapitre "mobilité" du RIE.

Ces documents constituent une partie intégrante du volet stratégique du plan tel que défini dans l'Ordonnance du 26 juillet 2013. Les enjeux fondamentaux identifiés découlant de ces analyses sont explicités dans la partie 2 : City Vision et Mobility Vision.

# Une structure opérationnelle

La structure du document s'appuie sur celle de l'ordonnance du 26 juillet 2013 et détaille :

- La vision régionale de la politique de mobilité, son articulation avec les enjeux de la politique régionale ainsi que les conditions de réussite (Partie 2) ;
- Une déclinaison opérationnelle de la vision en 50 actions réparties dans 6 programmes d'actions (Partie 3) ;
- Le volet réglementaire (Partie 4) ;  
La partie spécifique (Partie 5).

---

<sup>19</sup> <http://goodmove.brussels/fr/pour-bruxelles-capitale/>

<sup>20</sup> Le Benchmarking complet des 6 villes Barcelone, Bordeaux, Copenhague, Genève, Helsinki et Munich est disponible ici : <http://goodmove.brussels/fr/hors-bruxelles-capitale/>

<sup>21</sup> <http://data-mobility.irisnet.be/portal/en>

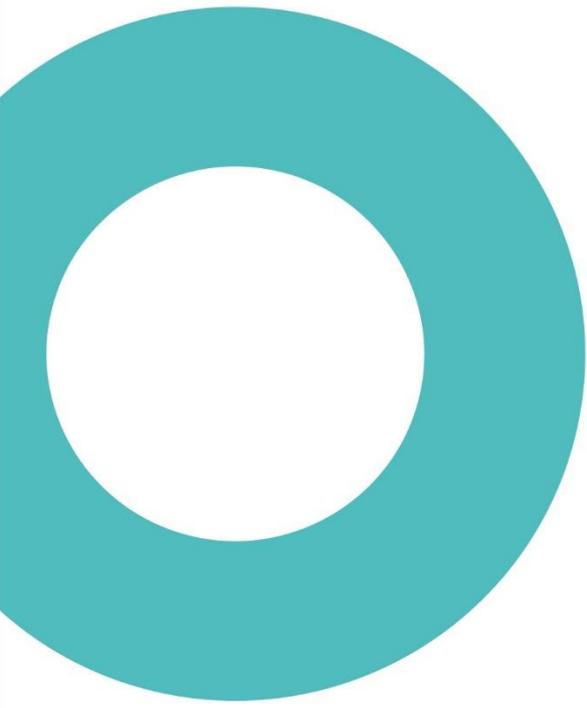
<sup>22</sup> disponible en ligne sur <http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>



# Partie 2

## Le volet stratégique

---





# La City Vision

La CITY VISION se compose de sept dimensions qui recouvrent l'ensemble des enjeux urbains d'une métropole en croissance (**CITY**) auxquels une politique de mobilité doit répondre, en phase avec les ambitions du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) :



- Diminuer les impacts des mobilités sur l'environnement (**GREEN**)
- Offrir des mobilités qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement (**SOCIAL**)
- Concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants (**PLEASANT**)
- Promouvoir des mobilités qui impactent positivement la santé physique et mentale (**HEALTHY**)
- Concevoir des mobilités favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la Région (**PERFORMANT**)
- Assurer des mobilités sûres et sécurisantes (**SAFE**)
- Développer des mobilités qui optimisent les ressources (**EFFICIENT**)

La politique de mobilité développée dans la MOBILITY VISION répond au challenge de développement durable de la ville. Elle propose une vision transversale qui répond de manière cohérente aux enjeux relevés dans la CITY VISION, elle apporte une réponse qui concilie au mieux les défis environnementaux, de sécurité, de santé et de qualité de vie, ainsi que les enjeux sociaux, économiques et budgétaires.

## CITY : Accompagner le développement régional

### Les stratégies de développement

Le Plan Régional de Développement Durable **fixe les objectifs et priorités de développement de la Région**, il vise à maîtriser la densification et garantir la mixité bruxelloise pour répondre à 4 grands défis : des logements adaptés, un cadre de vie agréable, le développement de l'emploi, de l'économie et de la formation, et l'amélioration de la mobilité, tout en préservant l'équité entre les différentes zones de Bruxelles et en promouvant le développement durable de la capitale.

La vision développée dans le projet de ville du PRDD met clairement en évidence l'imbrication des enjeux de mobilité dans la stratégie de développement territorial de la zone urbaine bruxelloise. Elle mentionne que : « *Le besoin d'accessibilité constitue donc un enjeu majeur et un des grands défis de la planification spatiale. Il s'agit de concevoir un plan de mobilité intégré et intermodal combinant de façon intelligente les différents modes de transport. Ce plan tient compte de la nécessité de donner des conditions de mobilité optimales à tous les modes de déplacements et de favoriser un transfert de la voiture individuelle vers d'autres modes. Cela, idéalement, dans une suite logique marche - vélo – transport en commun – voiture (principe STOP : stappen, trappen, openbaar vervoer en privé vervoer). Cela nécessite de considérer les nouveaux modes de déplacement et nouveaux modes de vie en développement.*

*Ce plan de mobilité devra répondre efficacement aux défis existants, favoriser la transition vers une mobilité plus durable et anticiper les nouveaux comportements, induits par de nouvelles technologies et de nouveaux modes de vie. Le plan intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de proximité et le confort des déplacements.»*



## Les enjeux d'une métropole en croissance

Les besoins de déplacements découlent de la structuration des activités sur le territoire urbain et métropolitain ainsi que des exigences de développement économique et touristique de la Région.

La Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie connaissent une croissance démographique importante depuis une quinzaine d'années, augmentation qui devrait se poursuivre d'ici à 2030, même si la tendance diminue un peu.

La zone métropolitaine est caractérisée par une dissociation importante entre lieux d'emploi et lieux d'habitation ainsi que par des liens d'interdépendance qui se sont accentués entre la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie. Néanmoins, certains territoires et une part non négligeable des populations restent à l'écart de ce dynamisme métropolitain, et l'accès à la mobilité demeure source de profondes inégalités sociales et territoriales.

Le contexte socio-économique général connaît des évolutions profondes, qui se répercutent sur les pratiques de mobilité, aussi bien en termes géographiques (origines et destinations des déplacements) que comportementaux (modes de déplacements, temporalités). La croissance attendue de la population va également renforcer les besoins en matière de distribution urbaine et de livraison aux particuliers, dans un contexte de forte augmentation de l'e-commerce.

### Population et emploi : une croissance qui ralentit

A l'horizon 2030, la Région comptera un peu plus d'1.300.000 habitants et la zone métropolitaine dépassera les 3.600.000 habitants, soit une croissance respective de 88.000 habitants à Bruxelles (+7%) et de 198.000 habitants (+5%) en périphérie<sup>1</sup>. Même si la population de la Région devait croître à un rythme plus rapide que celui de la périphérie, la tendance serait au ralentissement par rapport aux évolutions de la décennie précédente. En effet, la Région comptait 1.050.000 habitants en 2008, soit 170.000 de moins qu'aujourd'hui, correspondant à une croissance de plus de 16% en 10 ans.

*L'objectif de la Région, exprimé dans le PRDD (axe 1 et 2), "est d'accueillir la population nouvelle lié à cet essor démographique en veillant à une répartition harmonieuse de celui-ci sur le territoire régional. La Région promeut le développement d'une ville habitée dont le cadre de vie contribue au maintien de toutes les catégories de la population. Elle ambitionne de consolider une « ville de proximité » favorisant les déplacements courts."*

L'évolution attendue du nombre d'emplois est plus modeste, à Bruxelles comme dans la périphérie. La Région restera un pôle majeur d'attractivité, regroupant un peu plus de 45% des emplois de la zone métropolitaine. La Stratégie 2025 a fixé les objectifs socio-économiques pour Bruxelles.

*L'objectif de la Région, exprimé dans le PRDD (axe 3), "est de développer les fonctions économiques dans une vision d'ensemble pour Bruxelles, de requalifier la place des secteurs économiques pour encourager la création d'emplois à l'échelle régionale, de soutenir l'économie de proximité et l'emploi local à l'échelle des quartiers. Il s'agit de renforcer l'armature économique en encourageant la localisation préférentielle d'entreprises sur certains territoires, en fonction du type d'activités qu'elles développent. La Région privilégie l'implantation des grands bureaux près des gares principales, définit plusieurs axes de développement économique, reconvertit les bureaux vides et obsolètes situés en dehors de ces zones en logements et en équipements, et favorise la mixité dans certaines zones."*

### Des secteurs générateurs de déplacement à renforcer

Les études<sup>2</sup> révèlent une forte évolution du commerce, avec une diminution du nombre de points de vente de près de 50% entre 1950 et 2017. Dépassant d'abord un taux de décroissance supérieur à 1% l'an, il est actuellement sous les 0,5% l'an et s'approche d'une phase de stabilisation. En 2017, on recense 25.435 points de vente en Région bruxelloise. L'ambition du PRDD est d'atteindre un équilibre entre les différents pôles de la Région et de renforcer son attractivité commerciale globale.

Le tourisme, les congrès internationaux, les grands événements, la recherche et l'innovation contribuent à la notoriété de Bruxelles, ces domaines assurent donc d'importantes retombées économiques et créent de nombreux

<sup>1</sup> Source : Bureau Fédéral du Plan, Statistics Belgium, 2016, Perspectives démographiques 2015-2060. Population ; ménages et quotients de mortalité prospectifs, p. 59

<sup>2</sup> Le commerce bruxellois en chiffres. Evolution de la structure commerciale régionale, Atrium.brussels, ULB, perspective.brussels, 2017.



emplois pour les Bruxellois. C'est pourquoi la Région, à travers le PRDD, prévoit un certain nombre d'investissements pour amplifier la politique touristique régionale (Musée Kanal, Centre de Congrès NEO...).

### Un développement territorialisé

Le PRDD appuie la politique de développement régional autour de différentes zones et de différents axes. L'architecture urbaine est définie autour d'une ville polycentrique à différentes échelles (hypercentre, centres urbains, interquartiers et de quartier).

La densification et la requalification urbaine s'envisagent à différentes échelles :

- au sein de pôles urbains ou plus locaux permettant une mobilisation d'espaces fonciers encore disponibles ;
- au sein du tissu existant suivant des principes liés à l'accessibilité en transport public, dans une Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) et autour de noyaux d'identité locale (NIL).

L'armature économique<sup>3</sup> s'articule autour de :

- L'axe du canal, reliant plusieurs pôles caractérisés par la mixité fonctionnelle ;
- L'axe Gare de l'Ouest – Simonis – Bockstael, dédié aux équipements collectifs et situé dans la zone la plus déficitaire en équipements dans le cadre de l'essor démographique ;
- La Petite Ceinture, reliant les pôles tertiaires principaux ;
- L'axe reliant le campus de la Plaine à Reyers, voué à l'économie de la connaissance et les nouvelles technologies ;
- L'axe tertiaire international reliant le Quartier européen, le boulevard Léopold III, à l'aéroport Bruxelles-National ;
- L'axe Quartier Nord - boulevards du Centre - Haut de la ville reliant des pôles économiques à revitaliser.

Pour en savoir plus :

**Plan Régional de Développement Durable :**

[http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd\\_total\\_fr\\_2018.pdf](http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_total_fr_2018.pdf)

La fiche diagnostic relative à l'évolution des déplacements est disponible en ligne sur

<http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>

## Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- Améliorer la **qualité de vie** dans les quartiers en apaisant le trafic et offrir des espaces publics de qualité pour contribuer à la fonction habitante de la Région.
- Garantir les **conditions d'accessibilité** optimales aux principales fonctions urbaines existantes et futures de la RBC (zones économiques, touristiques et commerciales).
- Encourager le développement d'une **ville de proximité**, dense, mixte et multipolaire et une stratégie de **densification** liée à une bonne accessibilité au réseau de transport public<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> PRDD p108-109

<sup>4</sup> La bonne accessibilité en transport public est déterminée par la proximité des gares et stations de métro et pré-métro. Ainsi, un logement situé dans un rayon de 600m autour des gares et stations de métro existantes ou à créer bénéficie d'une bonne accessibilité en transport public, qui permet aux habitants un usage minimum de la voiture. Par ailleurs, au-delà de la bonne accessibilité en transport public, la présence ou le développement d'autres modes et services de mobilité joue également un rôle pour soutenir la densification des lieux (PRDD, p 55).



## GREEN : diminuer les impacts des mobilités sur l'environnement

### Les enjeux

Le transport génère toute une série d'impacts sur l'environnement tant en matière de changement climatique (émissions de gaz à effet de serre) et de qualité de l'air (émissions de polluants atmosphériques) que sur les niveaux sonores, la gestion des eaux et les connexions pour la faune et la flore.

Concernant les émissions de **gaz à effet de serre** (GES), le secteur du transport routier est le deuxième contributeur au niveau régional, derrière le résidentiel, et il est responsable de 27% des émissions. Ces émissions en valeurs absolues sont relativement stables depuis 20 ans

En matière d'**émissions de polluants atmosphériques** fortement nocifs pour la santé, la situation est problématique et reste caractéristique d'un milieu urbain globalement congestionné. La Région est en infraction depuis 2010 pour le dépassement des normes européennes relatives aux concentrations en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Le secteur du transport routier, en particulier les véhicules roulant au diesel, représentait 69% des émissions régionales d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) en 2015. La réduction des émissions constatée ces dernières années reste insuffisante. Les concentrations en particules fines ne font plus l'objet d'infraction aux normes européennes depuis 2014 mais les concentrations<sup>5</sup> des particules les plus fines (PM<sub>2.5</sub> et black carbon) restent préoccupantes par rapport à la valeur limite préconisée par l'Organisation Mondiale de la Santé. La situation bruxelloise s'est cependant améliorée pour d'autres polluants, comme le dioxyde de soufre, les métaux lourds, les polluants organiques persistants, le monoxyde de carbone et le benzène, pour lesquels l'exposition des habitants ne présente plus de problème depuis plusieurs années et le respect des normes est acquis.

La **consommation d'énergie** dans le secteur des transports (publics et privés) en Région de Bruxelles-Capitale a augmenté sensiblement depuis 1990, et représente aujourd'hui plus du cinquième des consommations bruxelloises d'énergie finale.

Divers normes et objectifs ont été établis aux niveaux européen, belge ou bruxellois, à différents horizons temporels, pour l'ensemble des secteurs émetteurs,

- **par rapport aux émissions de gaz à effet de serre (burden-sharing 2020)** : réduction de 30% des émissions régionales d'ici 2025 par rapport à 1990 et de 35% des émissions belges en 2030 par rapport à 2005 ;
- **de polluants atmosphériques (directive 2008/50, directive NEC - national emissions ceilings, directive 2016/2284/CE)** : niveau de concentration en NO<sub>2</sub> inférieur à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle, nombre de jours de déplacements de concentration de PM<sub>10</sub> inférieur à 35 par an, niveau moyen de concentration en PM<sub>2,5</sub> inférieur à 25 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle, diminution des concentrations annuelles en Black Carbon ;
- **de consommation d'énergie (pacte énergétique interfédéral, paquet européen Énergie-Climat 2030)** : diminution de 1,5% par an de la consommation énergétique du secteur des transports.

La contribution à l'atteinte de ces objectifs et au respect de ces normes implique que le secteur du transport réduise drastiquement ses émissions en agissant sur la **diminution des distances parcourues par les véhicules thermiques**. L'atteinte de cet objectif est dépendante du nombre, de la longueur des déplacements, de la part modale de la voiture et des caractéristiques techniques du parc de véhicules.

Le pacte énergétique prévoit les objectifs et mesures suivants dans le secteur du transport pour la Belgique visant à faire évoluer l'offre de transport vers un mix énergétique durable :

- En 2025 : 20% des nouvelles immatriculations seront des véhicules « zéro-émission », Pour les autorités publiques et les transports publics (lignes de bus), tous les nouveaux achats de voitures et d'autobus seront « zéro-émission ».
- En 2030, au minimum 50% des nouvelles immatriculations seront des véhicules « zéro-émission ».

En 2030, le pays sera équipé d'un nombre de bornes de recharge électrique publiques suffisant pour couvrir l'ensemble du territoire. La majorité des utilisateurs seront équipés de bornes privées, soit à domicile soit auprès

<sup>5</sup> Les normes européennes relatives à la qualité de l'air seront bientôt revues dans le cadre plus global de la révision de la directive ad hoc, et de nombreux Etats membres plaident pour leur renforcement, ce qui pourrait mettre la Région dans une position délicate si sa situation ne s'est pas améliorée entretemps.



de leur entreprise/employeur. La Belgique vise à déployer 1 point de recharge accessible au public pour 10 véhicules électriques, et opéra pour des chargeurs rapides le long des routes régionales et des autoroutes.

Le **bruit** des transports et en particulier le bruit routier est le plus impactant. En 2016, 64 % des Bruxellois sont potentiellement exposés à un bruit routier global supérieur au seuil de gêne sérieuse et de perturbation du sommeil. Il faut réduire le bruit dû aux transports terrestres motorisés afin de diminuer l'exposition au bruit des Bruxellois (logements) et des bâtiments sensibles (écoles, hôpitaux), en particulier la nuit et pour les populations soumises à des niveaux sonores élevés. La manière la plus efficace de s'attaquer aux nuisances sonores est de les limiter à la source. Outre le nombre de véhicules, le bruit routier est issu de la combinaison du bruit du moteur et du bruit de contact pneu-chaussée. Ce dernier prédomine sur le bruit du moteur à partir d'une vitesse supérieure à 30 km/h pour les véhicules légers, aux alentours de 50 km/h pour les poids lourds.

Les **eaux de ruissellement** issues des voiries sont chargées en métaux, hydrocarbures, huiles minérales et matières en suspension, provenant des véhicules qui y circulent. En matière de pollution, les analyses réalisées sur des échantillons provenant des voiries bruxelloises montrent que pour plusieurs composants, les normes de référence sont souvent dépassées, en particulier sur les axes présentant une densité de trafic importante. Il faudra pouvoir réduire les émissions de polluants issues de sources diffuses en traitant les eaux de ruissellement des voiries avant rejet.

Une autre conséquence de l'urbanisation et de la réalisation des voiries est l'**imperméabilisation** des sols. En ce qui concerne le seul territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ce taux d'imperméabilisation est passé de 27% en 1955 à 47% en 2006, soit près de la moitié de la surface du sol, ce qui a de multiples incidences sur les masses d'eau et l'environnement.

Enfin, les infrastructures de transport jouent un rôle important dans le **réseau écologique**, tantôt positif en favorisant une connexion entre zones, tantôt négatif en tant que barrières et obstacles aux déplacements de la faune et de la flore, avec un effet perturbateur sur les comportements et modes de vie, induit par la circulation, comme l'excès de bruit ou de lumière artificielle la nuit.

Pour en savoir plus :

La fiche diagnostic relative aux impacts des mobilité sur l'environnement est disponible en ligne sur

<http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>

## Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- Diminuer les distances parcourues par les véhicules thermiques, ce qui se décline en objectifs liés :
  - au nombre (part modale) et à la longueur des déplacements en voiture
  - à l'évolution du parc de véhicules (sortie du diesel en 2030)
- Axer cette diminution, ainsi que celle des vitesses, en priorité aux abords de bâtiments sensibles et dans les zones habitées.
- Concevoir des projets d'aménagement de voirie avec des revêtements et dispositifs limitant le bruit et des systèmes de gestion des eaux de ruissellement favorisant le traitement et l'infiltration.
- Mettre en place des mesures de reconexion permettant le renforcement du maillage écologique, notamment en améliorant la perméabilité à la faune des infrastructures de transport, en particulier aux endroits susceptibles de constituer des passages migratoires.



## SOCIAL : offrir des mobilités qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement

### Les enjeux

Les réseaux et services actuels de transport génèrent certaines formes de dualité et d'exclusion d'une partie de la population tant pour des questions d'accessibilité physique que financière.

*« La capacité à se déplacer facilement et efficacement conditionne en partie l'insertion sociale : il est capital d'éviter une dynamique de déclassement par un développement déséquilibré des services de mobilité. En ce sens, proposer des solutions adaptées aux contextes urbains et socio-économiques locaux est indispensable. »*<sup>6</sup> En ce sens, le PRDD prône « la création d'une ville mixte et polycentrique, l'adaptation des services de transport aux moins valides, la prise en compte de critères sociaux dans la répartition et tarification des services, la promotion et le soutien à une meilleure mobilité des publics cibles sont fondamentaux. »

Un jour donné à un temps T, on estime qu'environ un tiers de la population bruxelloise est à mobilité réduite. Cette proportion est similaire aux valeurs observées dans d'autres villes/régions européennes, qui sont toujours entre 30 et 40%. Une personne est à mobilité réduite lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

Cette proportion va encore s'accroître dans les prochaines décennies, notamment à cause du vieillissement de la population. D'ici 2030, ce sont plus de 800.000 seniors qui sont attendus dans le Royaume, dont 200.000 dans la seule zone métropolitaine, soit une croissance bien supérieure aux autres classes d'âge. Cette évolution de la population aura des répercussions directes en matière de mobilité car les citoyens vieillissants optent davantage pour la voiture pour des questions de confort et de sécurité : les transports publics sont assez peu adaptés à leurs besoins (accessibilité limitée), l'absence d'infrastructures cyclables sécurisantes pénalise l'utilisation du vélo et la ville est trop peu aménagée pour plébisciter la marche. Par ailleurs, la question du genre génère également de nombreuses divergences dans les pratiques de déplacement.

Par conséquent, l'accessibilité générale des espaces publics et des réseaux de transport est un enjeu majeur, aussi bien social qu'économique, pour la Région dans les prochaines années.

En 2015, 12% des **dépenses des ménages** en Belgique étaient consacrés au transport. Il s'agit du poste le plus important après le logement (24%) et l'alimentation (13%). Ces dépenses ont enregistré une hausse au cours de la période étudiée (1995-2015), tant à prix courants (+79%) qu'en volume (+18%). On observe que le budget global transport des ménages est moins élevé en Région de Bruxelles-Capitale que dans les deux autres Régions. En revanche, on y dépense relativement plus pour les services de transport (transport longue distance compris) : 17,9% du budget transport des ménages étaient consacrés à cette catégorie, contre 6,3% en Flandre et 5% en Wallonie. Cependant, quelle que soit la Région de résidence, ce sont toujours les **dépenses liées à l'achat et à l'utilisation** d'un véhicule particulier qui constituent le premier poste au sein du budget transport des ménages. Les frais liés à l'utilisation de véhicules personnels (carburant, entretien, etc.) représentent plus de la moitié de ces dépenses et ceux-ci ont augmenté de 77% entre 1995 et 2015.

Le coût de la mobilité des ménages représente une opportunité pour encourager les citoyens à opter pour des déplacements alternatifs à la voiture, qui consomme une partie toujours plus importante de leur budget. Le développement d'un bouquet de services doit permettre aux habitants de s'affranchir de la possession automobile pour ne payer leurs déplacements qu'à l'usage en fonction de leurs besoins effectifs.

---

<sup>6</sup> PRDD p129



## Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

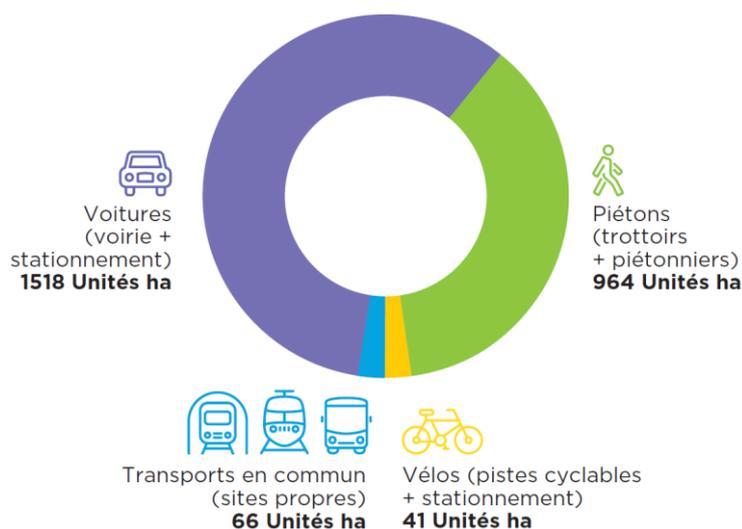
- Garantir l'autonomie des individus dans leurs déplacements par une **meilleure accessibilité**. Il s'agit d'un objectif social, permettant la participation universelle à la vie urbaine. Il s'agit également d'une plus-value générale, offrant un niveau de confort supérieur à tous. La Région a donc adopté le principe de « l'accessibilité universelle » de l'espace public, des bâtiments publics, du transport public et à l'offre de mobilité en général, c'est-à-dire conçus pour être utilisés par tout usager, indépendamment de ses capacités physiques ou cognitives et de ses ressources financières ;
- La **cohésion socio-spatiale** est un enjeu régional. La Région développe et met en place les outils nécessaires à l'évaluation de l'incidence des projets de mobilité sur les inégalités sociales.
- Réduire les **dépenses des ménages** en matière de déplacements en développant des politiques qui vont limiter la nécessité de posséder et d'utiliser un véhicule automobile, promouvoir le recours à des mobilités peu coûteuses tant pour les ménages que pour la collectivité (marche, vélo) et assurer une tarification équitable des services de transport en fonction du niveau de revenus.
- Réduire les distances, comme le préconise le PRDD, en valorisant la « ville de proximité » qui **garantit l'accès pour tous aux fonctions et équipements**, par les modes actifs ou les transports publics.
- Augmenter la part des ménages bruxellois qui détiennent au moins un vélo et/ou un accès à un vélo partagé pour atteindre 70% en 2025<sup>7</sup>.

## PLEASANT : concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants

### Les enjeux

La qualité de vie est au centre des préoccupations des Bruxellois et celle-ci a connu des évolutions contrastées ces dernières décennies. D'un côté, la qualité de l'espace public a été mise à l'honneur dans de nombreux projets d'aménagement orientés vers des espaces partagés, voire des piétonniers qui sont largement appréciés et souvent cités comme des sources de fierté. De très nombreux espaces verts de qualité ont également été aménagés et ont très rapidement fait l'objet d'une appropriation par les habitants. D'un autre côté, les citoyens bruxellois toujours plus nombreux souffrent davantage de la congestion croissante, d'une exposition accrue au bruit des transports (routier, transport public et aérien) et à une qualité de l'air dégradée.

L'espace public reste majoritairement dédié au trafic et au stationnement. On constate certes un (léger) rééquilibrage de l'espace public en faveur des piétons, cyclistes et transports publics : les surfaces de trottoirs, les linéaires de pistes cyclables, les sites propres pour trams et bus ont crû sur les dix dernières années alors que les espaces dédiés à l'automobile (chaussée et stationnement en voirie) sont en léger recul. Toutefois, le rétablissement d'un meilleur équilibre entre la voiture et les autres modes est encore loin d'être atteint comme en témoigne la part de 58% de la voirie encore principalement dédiée à l'automobile en 2014. Proportionnellement aux nombres de personnes déplacées, le transport public dispose de peu d'espaces réservés.



Espace réservé en voirie par type d'utilisateur de l'espace public (en ha), en 2014 pour la RBC

Source : Cahier n°5 de l'Observatoire bruxellois de la mobilité – Calcul Thomas Ermans USL-B CES

<sup>7</sup> PRDD p145



L'axe 2 du PRDD<sup>8</sup> vise à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en contribuant au maintien de toutes les catégories de la population en ville et à l'attractivité urbaine.

Les citoyens bruxellois sont également plus sensibles et réactifs qu'auparavant à l'insécurité routière, vu le mouvement progressif de la mobilité vers les modes actifs, plus vulnérables. Outre l'insécurité - réelle ou ressentie -, le niveau de propreté joue également sur le sentiment de bien-être des habitants.

Vis-à-vis du genre, les femmes sont, d'une part, plus sensibles aux aspects de sécurité routière et de sentiment de sécurité et, d'autre part, elles ont souvent des chaînes de déplacements plus complexes que les hommes. Dès lors, le recours à certains modes de déplacements tel que le vélo est moindre que pour les hommes par exemple. Ainsi, en 2017, 64,1% des cyclistes observés sont des hommes et 34,15% sont des femmes, le reste étant des enfants<sup>9</sup>. Les améliorations liées à la qualité des espaces publics, des aménagements et des réseaux des modes alternatifs à la voiture sont autant de facteurs qui influencent positivement les pratiques de mobilité des femmes.

Par ailleurs, la croissance démographique globale attendue en Région bruxelloise entraînera une hausse de la demande en déplacement, une densification du tissu urbain et une perte potentielle de lieux de ressourcement, tant dans la sphère privée que publique. L'apport des zones calmes doit donc être pensé comme un outil de lutte contre le bruit, mais également comme une des composantes de la qualité de vie en ville.

L'enjeu du **cadre de vie** est évidemment déterminant de la qualité de vie offerte aux habitants et utilisateurs de la Région. Les choix d'une politique de mobilité conditionnent directement cette qualité de vie ainsi que l'attractivité de la Région.

## Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- Améliorer sensiblement la **qualité de vie** dans les quartiers renforçant globalement l'**attractivité de la Région** et offrir l'ensemble des services aux citoyens dans un périmètre réduit dans le cadre d'une **ville dense, mixte et multipolaire**.
- Créer un espace public de qualité, basé sur le principe de la **ville de proximité**, privilégiant les cheminements naturels des modes actifs et spécifiquement des piétons, leur assurant la perméabilité des quartiers, la réduction de l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public. Ces espaces publics de qualité doivent être réalisés en y instaurant un sentiment de sécurité accru (aménagement, éclairage, etc.).
- Protéger l'**environnement sonore** lorsque celui-ci est satisfaisant, améliorer et créer des zones de confort acoustique. Les zones de confort acoustique sont des zones du territoire bruxellois répondant, entre autres, au critère acoustique d'un niveau sonore global extérieur dû aux transports  $L_{den}$  inférieur à 55dB(A) sur la moitié de sa superficie. Cela peut être des zones d'espaces publics (parcs, places, cheminements) mais également des quartiers à prédominance résidentielle.
- Créer des **espaces multifonctionnels de qualité** qui permettent de rétablir les fonctionnalités du cycle de l'eau, notamment comme support de la biodiversité et comme élément d'atténuation des effets d'îlots de chaleur urbains, via la réalisation des dispositifs du Maillage Pluie. Outre la plus-value paysagère, ces systèmes décentralisés de gestion des eaux pluviales permettent de soulager le réseau de collecte existant.

---

<sup>8</sup> PRDD, p62

<sup>9</sup> Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale 2017



## HEALTHY : promouvoir des mobilités qui impactent positivement la santé physique et mentale

### Les enjeux

A Bruxelles, plus de deux tiers des déplacements sont réalisés sur des distances inférieures à 5 kilomètres, distance idéale pour se déplacer à pied ou à vélo. Toutefois, une part importante de la population, en particulier les jeunes, recourent à des modes de transport mécanisés (voiture, transport public) qui n'apportent que peu de bénéfices en termes d'activité physique.

En Belgique, 12% de la population adulte souffre d'obésité et 20% des adolescents de moins de 16 ans sont en surcharge pondérale. Selon l'OCDE, la moyenne pour la Belgique était de 18,6% de la population âgée de plus de 15 ans en surcharge pondérale en 2015. Cette moyenne est proche de celle de l'OCDE (19,5%) mais beaucoup plus élevée que dans d'autres pays d'Europe, notamment les pays scandinaves, les Pays-Bas, l'Autriche ou la Suisse, où la pratique du vélo est largement supérieure à celle observée en Belgique. D'ici 2030, les projections de l'OCDE prévoient une augmentation constante du taux d'obésité dans la plupart des pays membres. Hormis l'alimentation trop riche, les spécialistes pointent également l'excès de sédentarisation de la population qui conduit à une baisse significative de l'activité physique.

Se déplacer à pied ou en vélo n'est pas seulement un moyen d'améliorer concrètement sa santé physique, mais également mentale, en diminuant le stress quotidien lié à la conduite automobile et à la recherche d'un emplacement de stationnement. Ces modes de déplacement renforcent le sentiment d'autonomie. Le recours au transport public peut également agir positivement, quoique dans une moindre mesure, sur l'effort physique car il incite à la marche pour rejoindre un arrêt.

Il suffit d'une trentaine de minutes d'activité physique pour rencontrer les recommandations de l'OMS, lutter contre le surpoids, l'obésité et les maladies cardiovasculaires, et améliorer son bien-être psychologique. Une hausse des capacités de concentration, ainsi qu'une baisse de stress, découleraient d'un recours accru aux mobilités actives. Le transport public permet quant à lui de diminuer fortement le stress lié à la conduite d'un véhicule et de transformer davantage le temps de déplacement en temps utile pour se détendre, se distraire voire travailler.

Enfin, le trafic motorisé cause également de la pollution atmosphérique (aspects traités dans la partie "Green") et des nuisances sonores qui impactent négativement la santé.

Pour en savoir plus :

La fiche diagnostic relative aux impacts des mobilités sur l'environnement est disponible en ligne sur

<http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>

### Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- **Augmenter sensiblement l'activité physique** de la population par la promotion de modes de déplacement non motorisés et du transport public.
- **Diminuer les impacts négatifs du stress** lié aux déplacements et du bruit lié aux transports par la promotion des modes actifs et du transport public.
- **Améliorer la qualité de l'air** en réduisant les émissions nuisibles à la santé produites par les transports, principalement les propulsions thermiques.



## PERFORMANT : concevoir des mobilités favorables au développement socio-économique et à l’approvisionnement de la Région

### Les enjeux

Bruxelles dispose d’un réseau de transport public dense, qui connaît un développement important mais dont les performances sont hétérogènes et encore nettement améliorables. Les analyses menées sur l’accessibilité de la Région<sup>10</sup> ont démontré que l’hypercentre était assez bien desservi en transport public, du moins à l’heure de pointe du matin, puisqu’il est possible de l’atteindre en 23 minutes en moyenne, tous lieux de départ confondus. Toutefois, le trajet prend encore plus de 40 minutes depuis certains secteurs plus excentrés (Uccle notamment).

La vitesse commerciale, soit la vitesse offerte à l’usager, est faible sur le réseau de surface, et elle a tendance à diminuer. Victime de son succès, le réseau souffre aussi de problèmes de saturation à de nombreux endroits, ce qui réduit le confort pour l’usager.

Le réseau cyclable présente également une performance très variable en fonction des tronçons et des aménagements. Il reste déforcé principalement par les **effets de barrière des carrefours complexes** qui limitent le maillage proposé et l’**absence de continuité** cyclable sur de longues distances.

Les trajets à pied souffrent eux aussi de manque de continuité et de qualité des cheminements et équipements (bordures non adaptées, traversées de carrefours, largeur des espaces circulables, barrières urbaines, etc.).

Le réseau routier souffre quant à lui d’une congestion généralisée, ce qui impacte directement l’ensemble des usagers, en ce compris le transport public de surface mais également les professionnels de la distribution urbaine ou les services de secours. Les temps de parcours dans la circulation connaissent chaque année une augmentation (de l’ordre de 2% par an à l’heure de pointe). Une conduite lente et continue serait souvent plus performante pour l’ensemble des usagers qu’une conduite alternant vitesse et temps d’arrêt, telle qu’elle se pratique habituellement en ville.

L’accessibilité d’un lieu/d’une fonction est déterminée par sa proximité aux nœuds de transports publics et aux services de mobilité. L’intégration de ce critère doit être au cœur de l’arbitrage des choix d’implantation des fonctions et équipements. Cela conditionne immédiatement la demande de mobilité, notamment automobile.

De nouvelles formes de mobilité apparaissent progressivement notamment grâce à l’avènement des nouvelles technologies : car-sharing, bike-sharing (et deux-roues partagés comme les scooters), trottinettes, assistance à la localisation de places de stationnement, etc. L’accès à ces formes de mobilité doit également être facilité et ainsi contribuer à l’efficacité du déplacement en ville.

Les enjeux de performance du système de mobilité s’appliquent aussi à la logistique urbaine et à l’approvisionnement de la Région pour l’ensemble de leurs composantes, de l’approvisionnement des fonctions productives à la livraison à domicile des particuliers. Le transport occasionnel notamment, représente plus de 80% des trajets effectués en RBC et présente encore des potentiels d’optimisation très importants : optimisation des tournées, report sur d’autres véhicules, etc...

### Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s’inscrit dans les objectifs suivants :

- **Assurer un temps d’accès acceptable aux principales fonctions urbaines** de la RBC (pôles d’emplois, touristiques et commerciaux) en transport public à partir de l’ensemble de la Région, ainsi que depuis les pôles d’échanges métropolitains, nationaux et internationaux.
- Améliorer globalement la **performance du transport public** en visant un réseau structurant et en valorisant fortement les infrastructures existantes, en particulier le ferroviaire.
- Garantir une **qualité de service** pour l’ensemble des lignes de transport public en termes de régularité et d’accessibilité.

<sup>10</sup> Etude réalisée par Kevin Lebrun, Université Saint-Louis : “Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l’accessibilité des pôles d’activités” (2018) - <https://journals.openedition.org/brussels/1652>



- Renforcer l'attractivité du vélo par la **création d'itinéraires efficaces** et continus en solutionnant les endroits problématiques qui cassent la chaîne, notamment les grands carrefours.
- Favoriser le recours à la marche par des **aménagement confortables, agréables et continus**, notamment en lien avec les gares et stations du réseau de transport public.
- Préserver une accessibilité routière fluide mais plus lente sur un réseau structurant donnant accès aux différentes fonctions du territoire.
- Implanter et concentrer les fonctions sur ou à proximité des nœuds d'accessibilité.
- Accroître l'accès aux nouvelles formes de mobilité.
- Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques et de la distribution urbaine.

## SAFE : assurer des mobilités sûres et sécurisantes

### Les enjeux

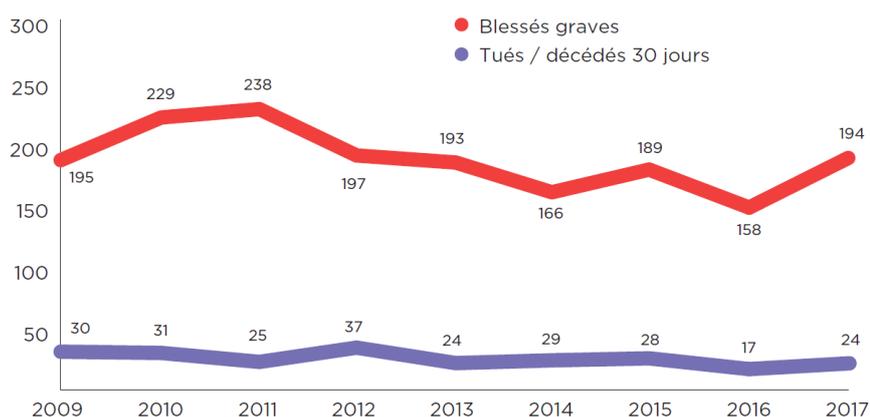
La sécurité routière fait partie des points d'attention prépondérants pour beaucoup de citoyens. L'intérêt porté par le public à cette problématique est croissant. Les politiques régionales prônent le développement des modes dits « actifs » en termes de mobilité, mais qui sont aussi vulnérables en termes de sécurité routière. Le renforcement de la présence des usagers dit "vulnérables" dans l'espace public devra donc s'accompagner des mesures nécessaires pour qu'ils évoluent en toute sécurité.

Les objectifs fixés par le Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2011-2020 consistent à diminuer de 50% le nombre de victimes tuées et blessées graves (soit 12 tués et 68 blessés graves en 2020).

Lors d'une évaluation intermédiaire, en mars 2018, il est acté que les objectifs chiffrés ne seront pas atteints en 2020. Il faut cependant noter qu'ils ont été fixés à population constante, et que dans le même temps (2011-2017) la population bruxelloise a crû de 6,5%<sup>11</sup>.

La situation s'améliore, mais pas assez vite. Il y a donc une réelle urgence à infléchir ces courbes plus rapidement.

Évolution du nombre de tués/décédés 30 jours et blessés graves entre 2009 et 2017 en Région de Bruxelles-Capitale



Pour ce qui concerne le nombre de victimes, ce sont les conducteurs et passagers de voiture qui sont les plus accidentés, suivis par les piétons, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs.

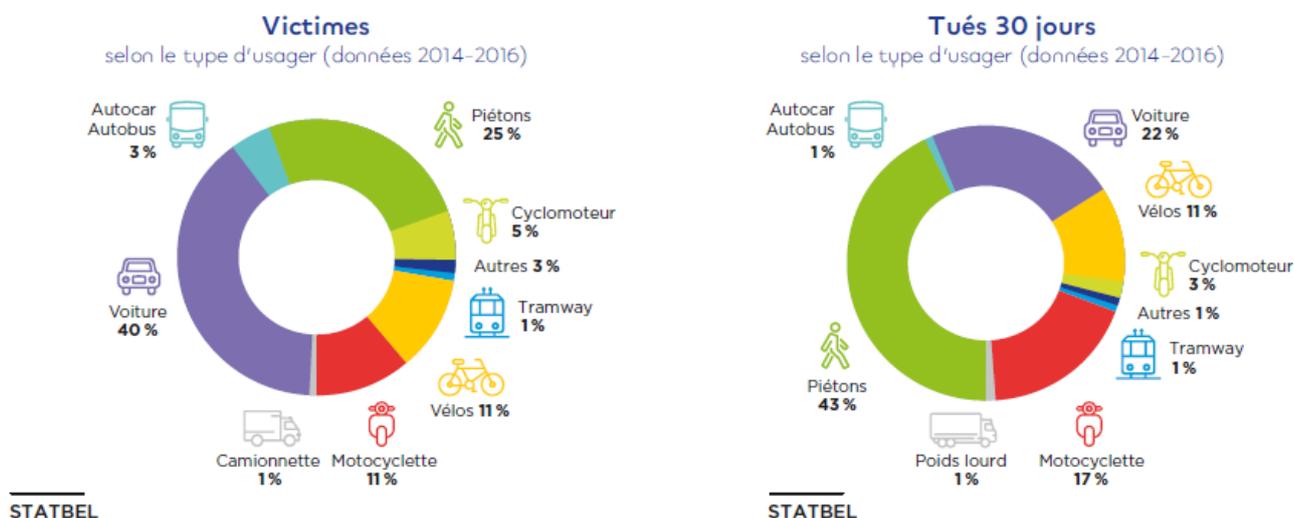
En matière de gravité, le classement change, les usagers piétons étant surreprésentés parmi les victimes gravement ou mortellement blessées. Viennent ensuite les occupants de voiture, les motards et les cyclistes.

Une diminution de la vitesse moyenne du trafic automobile réduit le risque et la gravité des accidents. Le développement rapide des technologies numériques (ISA, identification, contrôle, automatisation, etc.) présente de réelles opportunités pour une gestion plus efficace de la sécurité routière mais également de la criminalité sur l'espace public ou dans les transports publics. En revanche, on observe une tendance très forte à l'acquisition de véhicules de plus en plus gros (en particulier des SUV) et donc dangereux pour les autres usagers et pour leurs

<sup>11</sup> Evolution annuelle de la population en Région de Bruxelles-Capitale – source : IBSA.



conducteurs. En parallèle, l'essor d'une panoplie de nouveaux modes de déplacement, notamment de micro-mobilité (trottinettes classiques et électriques, gyropodes (hoverboards) ou monoroues), et à la montée en puissance des vélos à assistance électrique "rapides" et des scooters, ce qui complexifie la gestion de la sécurité routière.



Victimes d'accidents de la route en RBC selon les catégories d'utilisateur - 2014-2016 (Source : Statbel)

De plus, l'augmentation des camionnettes et le recours de plus en plus fréquent aux deux-roues motorisés se concrétisent également par une augmentation des accidents impliquant ces types de véhicules. L'automatisation et la connectivité des véhicules pourraient quant à elles permettre un plus grand respect des limitations de vitesse et de la réglementation routière, et une diminution progressive des accidents de la route.

Hormis la sécurité routière objective, l'enjeu réside également dans le sentiment de sécurité des usagers lorsqu'ils se déplacent. Sur le réseau de la STIB, le sentiment général de sécurité s'est amélioré depuis 2014, tant en journée qu'en soirée. Toutefois, il se détériore plus spécifiquement dans le bus, tant en journée qu'en soirée, ainsi qu'aux arrêts de surface.

Enfin, l'efficacité des services de secours est directement liée à leur capacité à se rendre rapidement sur les lieux d'intervention. La congestion automobile pénalise fortement leur progression au détriment de la sécurité des citoyens.

## Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- Faire de la sécurité routière un enjeu régional.
- **Diminuer fortement le nombre de tués et de blessés** sur les voiries de la Région conformément aux objectifs du Plan d'actions régional de Sécurité routière.
- Faire **baiss**er les vitesses de circulation moyennes sur l'ensemble des voiries, tous réseaux confondus, par le contrôle-sanction, l'infrastructure et la sensibilisation.
- Poursuivre la **sécurisation des infrastructures** existantes et concevoir les nouveaux aménagements en intégrant la sécurité de tous les usagers.
- **Faire évoluer les comportements** des usagers, identifier et communiquer sur les comportements dangereux et mettre en exergue les comportements prudents.
- **Infléchir la tendance à acquérir des véhicules plus grands et plus larges.**
- **Renforcer le sentiment de sécurité** sur l'espace public et dans les transports publics et mettre en place les moyens pour diminuer la criminalité.
- **Garantir l'accessibilité** de l'ensemble du territoire bruxellois dans un temps limité **pour les services de secours.**



## EFFICIENT : développer des mobilités qui optimisent les ressources

### Les enjeux

La Région de Bruxelles-Capitale est un territoire restreint et déjà très largement urbanisé, dont la croissance démographique reste importante.

Les enjeux liés à l'affectation de l'espace y sont donc cruciaux, aussi bien autour du développement ou du redéveloppement des rares disponibilités foncières qu'en termes d'usage de l'espace public.

Sur le plan financier, la Région doit faire face à des dépenses en augmentation pour répondre à la croissance de population, et ce pour l'ensemble de ses politiques urbaines. De plus, de nombreuses infrastructures héritées des années 70 arrivent en fin de vie et réclament une rénovation en profondeur. En moyenne, la Région bruxelloise affecte pratiquement 20% de son budget régional à la mobilité, 80% de cette enveloppe étant destinés à la construction et à l'exploitation du réseau de transports publics, soit plus de 750 millions d'euros par an, en grande partie au travers de dotations à la STIB.

Les mobilités actives, en particulier du vélo, requièrent moins d'espace de circulation et de stationnement que les modes motorisés. De plus, ces mobilités se caractérisent par de nombreux bénéfices économiques directs et indirects. Tout d'abord, les investissements en zones confortables pour la marche et en infrastructures cyclables présentent un excellent rapport coût-efficacité, bien supérieur aux infrastructures routières. Les piétons et les cyclistes génèrent également un effet d'entraînement positif au niveau commercial car ils dépensent davantage localement, ce qui profite au commerce de quartier. Enfin, l'impact positif de la marche et du vélo sur la santé physique et mentale diminue les coûts liés à la sécurité sociale.

Actuellement, on constate une absence de synergies, voire de la concurrence, entre certains modes (en transport public et privé), ce qui pèse évidemment sur l'efficacité de l'offre de mobilité. Le renforcement de la multimodalité et l'établissement de synergies entre les différents modes de déplacement et certainement ceux de la micro-mobilité en plein essor, sont de nature à renforcer l'efficacité entre les modes.

En outre, la valorisation et la visibilité de l'offre ferroviaire existante constitue également un potentiel d'amélioration.

### Les objectifs

Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- Prévoir les **espaces nécessaires aux développements des services de transport** sur les terrains régionaux disponibles de préférence hors voirie (terminus et dépôts pour les transport publics, pôles d'échanges, stationnement mutualisé, centre logistique, ...) dans la programmation des projets urbains.
- **Valoriser la concentration des fonctions sur les points d'accessibilité.**
- **Valoriser les infrastructures de transport existantes** (y compris ferroviaire) en optimisant les services.
- **Optimiser les ressources budgétaires** de la Région en investissant dans des projets offrant le meilleur ratio coût-efficacité.
- Aménager l'espace disponible en voirie de façon optimale.
- Améliorer la combinaison et la **synergie** entre modes.



# La Mobility Vision

La **CITY VISION** a mis en évidence les nombreux défis auxquels la Région de Bruxelles-Capitale doit faire face pour garantir une qualité de ville mais également les opportunités concrètes qui s'offrent à elle en vue de repenser son système de mobilité. Pour répondre à ces enjeux primordiaux, la **MOBILITY VISION** propose une vision et des ambitions fortes pour améliorer son accessibilité tout en préservant son attractivité tant pour ses habitants que pour les visiteurs et les entreprises.

L'analyse<sup>12</sup> approfondie de l'évolution des systèmes de mobilité, guidée par diverses tendances globales, tant comportementales que technologiques, met en évidence l'émergence de nouvelles solutions en rupture avec les approches traditionnelles

En parallèle, les attentes des usagers ou des acteurs économiques en matière de performance, mais aussi de maîtrise des externalités négatives (bruit, congestion, accidents, etc...) augmentent.

De nouveaux concepts (dont celui du "Mobility as a Service") se développent et étendent l'écosystème de mobilité à d'autres acteurs. L'analyse de ces tendances montre qu'elles induisent à la fois des opportunités d'amélioration des systèmes de mobilité, mais également des risques de ne pas pouvoir relever les défis d'un développement durable et vertueux de la Région.

Pour orienter l'évolution du système de mobilité régional, il est plus que jamais indispensable que l'autorité publique établisse une vision prospective et des actions volontaristes pour encadrer les nouvelles mobilités.



La Mobility Vision propose une évolution orientée du système de mobilité à l'échelle métropolitaine qui repose sur :

- **Une amélioration significative du cadre de vie et de la sécurité des habitants et des utilisateurs de la ville** qui s'appuie sur une conception cohérente de **réseaux de mobilité efficaces** qui contribuent à :
  - **apaiser les quartiers** du trafic automobile au profit des modes actifs et du transport public de proximité ;
  - **renforcer les lignes structurantes** de transport public et le développement d'un réseau cyclable et piétons de qualité ;
  - **réguler les flux de trafic** sur les axes structurants de rocade et de pénétration.
- Un système de mobilité intégré **centré sur les besoins de l'utilisateur** via le déploiement cadré d'une **offre de mobilité et de stationnement servicielle** pour les déplacements des biens et des personnes (incluant les opérateurs de transports publics et privés) afin :
  - d'encourager l'utilisateur à **choisir le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements** en s'affranchissant au maximum de l'utilisation de la voiture individuelle en milieu urbain ;
  - de valoriser la marche et l'usage du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances ;
  - de faciliter la possibilité pour les Bruxellois de ne plus posséder leur propre véhicule ;
  - de **moduler la demande en déplacement** dans l'espace et dans le temps en visant une forte diminution du nombre et de la longueur des déplacements individuels motorisés.

<sup>12</sup> Scénarios Bruxelles 2035 Etude stratégique sur les scénarios de mobilité en Région Bruxelles-Capitale et la transition à l'horizon 2035 l'ère des véhicules autonomes - Arthur D. Little



- Une **gouvernance publique renforcée et transparente** via l'affirmation claire des rôles de la Région de Bruxelles-Capitale, de ses interventions et coopérations avec les autres niveaux de pouvoir et de son autorité vis-à-vis des opérateurs privés et publics de mobilité.

Cette Mobility Vision se décline autour de 6 ambitions détaillées ci-après.



### **3.1 Influencer sur la demande globale de déplacements**



### **3.2 Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle**



### **3.3 Assurer un développement de services intégrés pour l'utilisateur**



### **3.4 Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces**



### **3.5 Optimiser la logistique urbaine**



### **3.6 Mener une politique volontariste de stationnement**

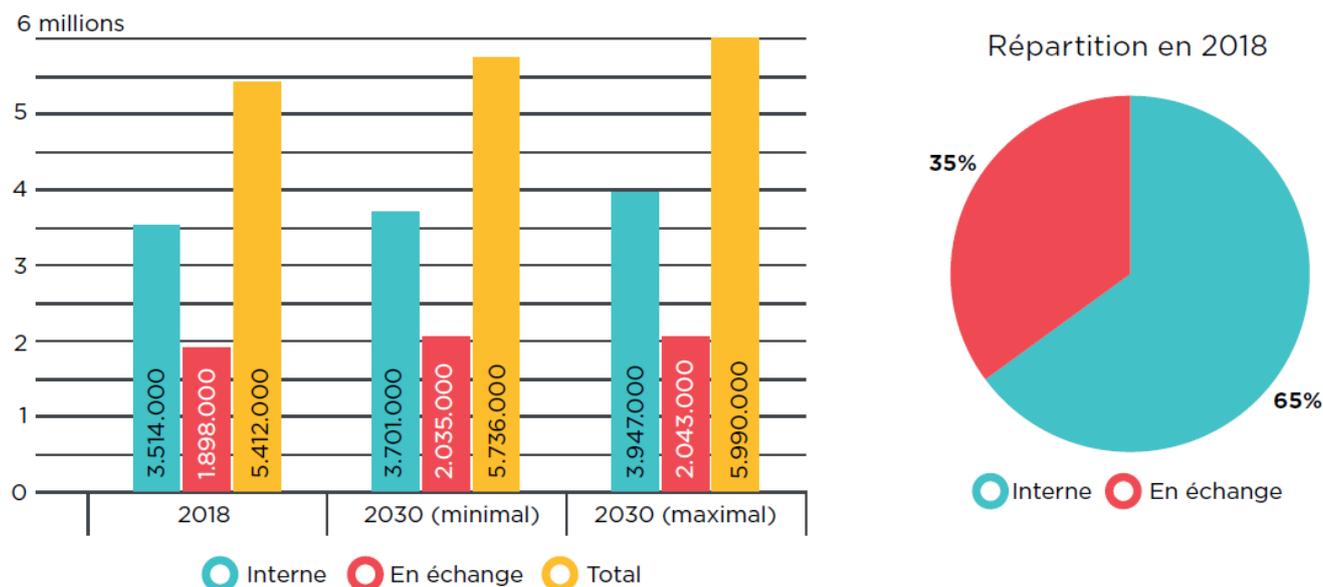


## Influer sur la demande globale de déplacements

### Comment évolue la demande en déplacements ?

Les besoins de déplacements découlent de la structuration des activités sur le territoire urbain et métropolitain ainsi que des exigences de développement économique et touristique de la Région.

Les tendances et enjeux mis en évidence dans la PARTIE 2 montrent une croissance attendue du nombre d'emplois et surtout d'habitants dans la Région et l'ensemble de la zone métropolitaine. A cela s'ajoutent également les ambitions de renforcement des secteurs du tourisme et du commerce.



*Estimations minimale et maximale d'évolutions tendancielle du nombre de déplacements en lien avec la RBC un jour ouvrable moyen entre 2018 et 2030 (Source : Bruxelles Mobilité)*

Cette croissance socio-économique implique de facto une augmentation prévisible de la demande globale de mobilité. Il est estimé que le nombre de déplacements par jour augmenterait d'environ 6% du fait des évolutions socio-économiques. Cette augmentation est susceptible d'atteindre 10% si l'on envisage une évolution positive des besoins individuels de se déplacer. On passerait d'environ 5,4 millions de déplacements par jour actuellement en lien avec la Région à 6 millions dans une hypothèse maximaliste en 2030.

En 2018, les 2/3 de ces déplacements sont des déplacements internes, qui ont une origine et une destination à l'intérieur de la Région.

Dans un contexte de saturation du système de mobilité, la perspective d'une augmentation des volumes de déplacements doit questionner l'ensemble des pratiques de mobilité et des politiques publiques.

Agir sur le nombre de déplacements est un levier d'action important pour contribuer à atteindre les objectifs relevés dans la City Vision. Il importe de nuancer la définition de cette ambition dans la mesure où il n'est pas question de contrer le développement socio-économique de la Région ni d'atteindre à la liberté individuelle de chacun à se déplacer.

Pour en savoir plus :

La fiche diagnostic relative à l'évolution des déplacements est disponible en ligne sur <http://goodmove.brussels/fr/le-diagnostic/>



## Réduire les besoins de se déplacer

Travailler sur la structuration territoriale des déplacements permet de limiter le nombre de déplacements dans des conditions acceptables. Il s'agit de privilégier un développement urbain dense et mixte, qui **limite la nécessité de se déplacer, en particulier sur de plus longues distances**. Ce développement urbain qui renforce le polycentrisme permet aussi de limiter les distances de déplacement, corollaire indispensable à la réduction des impacts environnementaux de la mobilité.

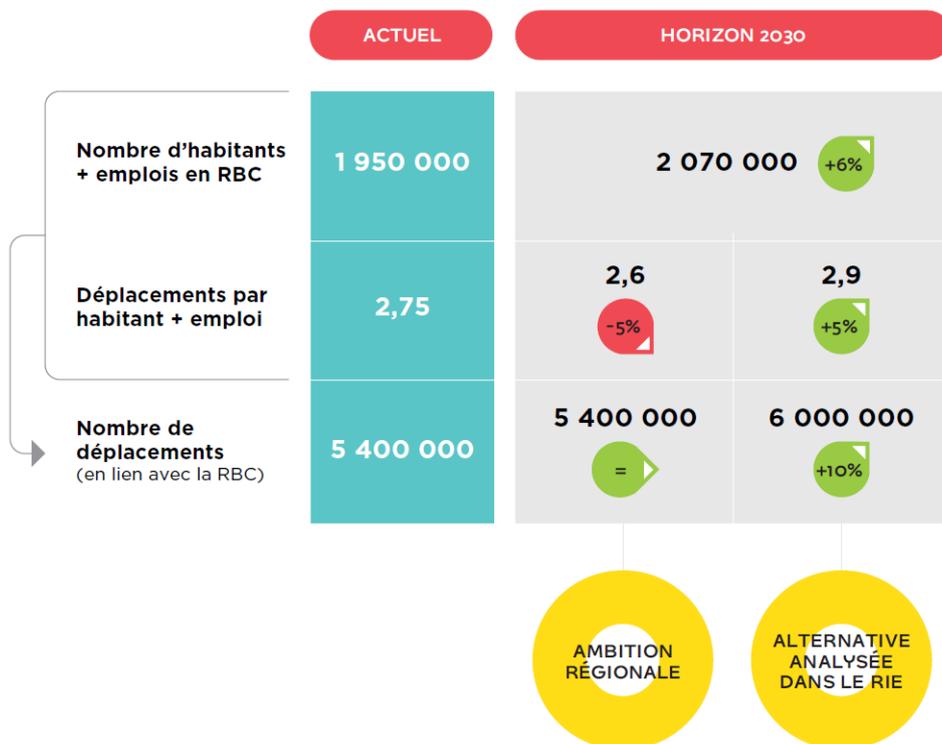
Le PRDD intègre totalement cette ambition. Il indique que *“Le plan de mobilité intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de proximité et le confort des déplacements.”*

*La séparation des fonctions a régi les principes d'aménagement de la ville pendant des décennies. Cette situation impose le besoin de se déplacer. Aujourd'hui, la ville basée sur la séparation des fonctions doit faire place à la ville multipolaire. Cela signifie qu'au-delà de la mixité des fonctions, prônée par la planification, une étape supplémentaire doit être amorcée. Il s'agit de **diminuer les raisons de se déplacer**, en regard des nouveaux usages qui s'instaurent dans la ville. Et ce, en rapprochant le travail de l'habitat, en mêlant mieux les fonctions et les usages, en renforçant l'armature que formera demain la multipolarité, les nœuds des multi-modalités. Il s'agit également de restaurer la qualité des espaces publics pour rendre la ville « marchable », selon le principe STOP ; créer un lien entre la localisation des fonctions et l'accessibilité multimodale ; de favoriser les déplacements « hybrides » et de favoriser le partage des véhicules et des parkings.”*

Les politiques envisagées à l'horizon 2030 doivent viser une légère diminution (de l'ordre de 5%) du nombre de déplacements moyen par personne, ce qui correspond au maintien du nombre de déplacements global (interne et en échange) au niveau de celui de la situation existante.

L'hypothèse d'une diminution du nombre de déplacements par personne est basée sur les enseignements du benchmark. En France notamment, les différentes enquêtes-ménages du CEREMA mettent en avant une tendance marquée à la diminution de la mobilité individuelle dans les grandes agglomérations.

Afin d'analyser correctement les impacts du plan et justifier l'importance de se positionner sur des objectifs ambitieux, un scénario d'évolution alternatif a été construit sur base d'une hypothèse d'augmentation du nombre de déplacements par personne (5%). Ce scénario a été utilisé en tant que stress-test dans les études appuyant les propositions d'adaptation des réseaux de mobilité. Il est repris dans le Rapport d'incidences environnementales en tant qu'alternative.



Cibles proposées dans les scénarios de vision 2030 Good Move



## Réduire les distances de déplacements

Les déplacements visés par une diminution sont essentiellement ceux de plus longue distance pour lesquels les alternatives à la voiture individuelle sont limitées. Les **déplacements de plus courte distance** qui peuvent notamment être réalisés à pied au sein d'un quartier sont quant à eux encouragés. Près de 60% des déplacements (tous motifs confondus) réalisés sur le territoire régional concernent des distances inférieures à 5 kilomètres<sup>13</sup>.

Selon les données collectées dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise<sup>14</sup>, la distance moyenne domicile-travail à vol d'oiseau augmente très légèrement pour l'ensemble des travailleurs occupés à Bruxelles (internes + navettes entrantes) ; on passe d'une distance moyenne de 24,2 km en 2011 à 25 km en 2014.

Il est visé une diminution moyenne de l'ordre de 3% de la longueur de l'ensemble des déplacements en lien avec la Région.

## Encourager une meilleure répartition dans le temps des déplacements

Enfin, la diminution du nombre de déplacements doit viser en priorité les heures de pointe en travaillant sur une **meilleure répartition dans le temps**.

La demande de déplacements ne cesse d'augmenter et met sous pression les réseaux de transport classiques, notamment les réseaux routiers et des transports en commun. La requalification ou la mise en place de nouvelles infrastructures de transport est un processus dont les bénéfices ne sont observables qu'à long terme. La plupart des régions urbaines réfléchissent dès lors à des solutions à plus court terme pour atténuer temporairement la demande de mobilité (écrêtement des périodes de pointe) sur certains axes, qu'ils soient de transport public ou routier, et améliorer ainsi ponctuellement la qualité de service sans attendre les bienfaits éventuels d'une nouvelle infrastructure ou d'une nouvelle commande de matériel roulant. Le monde du travail évolue vers des modèles plus souples, fondés sur l'autonomie, la communication, la flexibilité des horaires et la possibilité de travailler à distance. Cette dispersion des temps de travail devrait se poursuivre et nécessite d'analyser la politique de mobilité sous un angle novateur où le concept de l'heure de pointe pourrait s'atténuer. Le développement des emplois liés aux services a modifié en profondeur les rythmes de travail de telle sorte que la semaine de travail du lundi au vendredi, de 9h à 17h, n'est la norme que pour un tiers des actifs. De plus, on remarque qu'une majorité des actifs ne travaille pas de manière régulière les 5 jours de la semaine et que la moitié n'a pas d'horaire identique tous les jours.

Les leviers d'actions pour encourager cette meilleure répartition dans le temps s'axent sur la désynchronisation des horaires de travail et scolaire. Ces actions sont soutenues par la Stratégie 2025 pour Bruxelles et le Sommet Social de septembre 2018 qui a réuni les membres du Conseil Economique et Social et du Gouvernement qui a acté la volonté des parties prenantes à agir conjointement – travailleurs, entreprises et politiques – pour la résolution collective de l'enjeu de la mobilité.

L'usage et la mise à profit des temps de déplacement en direction ou au départ du lieu de travail ou du lieu d'études est également une piste pour encourager une meilleure répartition des déplacements au cours de la journée. Ce phénomène est très répandu car deux tiers des Bruxellois pratiquent régulièrement au moins deux "activités mobiles" différentes. Ceci démontre que la mobilité n'est pas exclusivement vécue comme une contrainte ou une perte de temps<sup>15</sup>. À l'heure où la gamme des activités pouvant être pratiquées pendant les déplacements n'a jamais été aussi étendue, il est opportun de reconnaître les limites d'une approche de la mobilité orientée exclusivement sur le temps de déplacement sans considérer ce temps comme un temps productif en soi. Les usagers sont manifestement demandeurs de pouvoir occuper leur temps de déplacement de diverses manières. Les enquêtes mettent clairement en avant les potentialités des transports publics comme lieux d'activités mobiles diverses, ce qui joue en faveur du report modal, l'usage traditionnel de la voiture comme conducteur ne permettant pas cette multifonctionnalité du temps de parcours.

<sup>13</sup> Source : Bruxelles Mobilité (MUSTI 2018)

<sup>14</sup> Pour les entreprises de plus de 100 travailleurs.

<sup>15</sup> La communication à distance occupe la troisième place dans les activités mobiles des Bruxellois, derrière l'écoute de la radio/musique et la discussion avec d'autres personnes tandis que le travail n'arrive qu'en cinquième position, en particulier dans le train. Les transports publics possèdent les taux de multi-activités les plus élevés au contraire de la marche et de la voiture.



## Permettre un moindre usage de la voiture individuelle

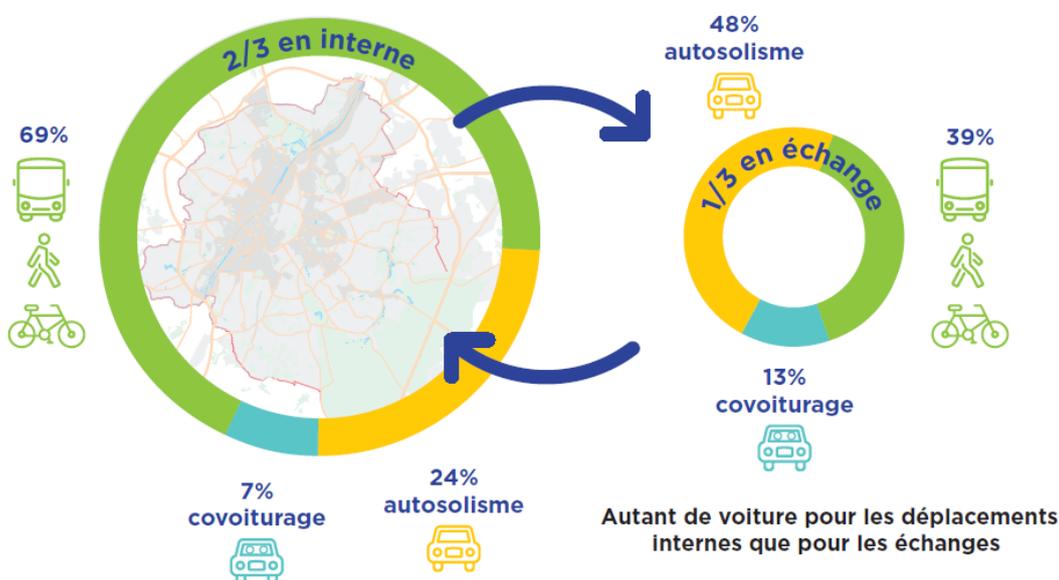
Sont considérés dans ce chapitre l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire de la Région, y compris donc depuis la périphérie vers Bruxelles et inversement. Les parts modales calculées concernent le nombre de déplacements effectués durant un jour ouvrable moyen hors vacances scolaires.

La voiture (*en autosolisme*) représente une part modale de 33% des déplacements dans et en lien avec la Région. Cette part modale varie selon que l'on ne considère que les déplacements internes (25%) ou les déplacements entrant/sortant de la Région (49%). Le nombre de déplacements effectués en voiture en échange et en interne est globalement équivalent (environ 900 000). A cela s'ajoute le transport de marchandises (par la route) qui représente quotidiennement 32 000 déplacements entrant/sortant de la Région en poids lourd et 52 000 en camionnette.

### Contexte métropolitain

**5 400 000**

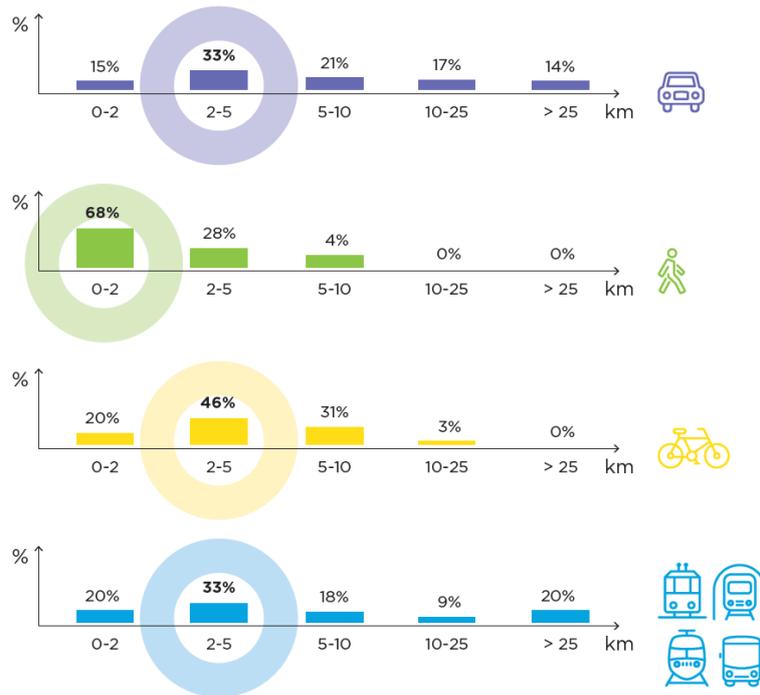
déplacements par jour dont :



*Part modale de la voiture (autosolisme/covoiturage) dans les déplacements internes et en échange un jour moyen en 2018 (source : Musti 2018)*

Alors que le taux de la marche dans la Région de Bruxelles-Capitale est supérieur à la moyenne de toutes les villes et agglomérations considérées (37% des déplacements internes selon l'enquête Beldam en 2010), la part d'utilisation du vélo est sensiblement moins élevée mais en progression.

L'usage de chaque mode varie selon la longueur des déplacements. La marche est majoritairement utilisée pour les courtes distances (moins de 2 km). Le vélo (et nouvelles micro-mobilités) est un mode adapté pour les distances de 2-5 km avec un potentiel encore important pour des distances allant jusqu'à 10 km, voire plus grâce à l'assistance électrique. Le transport public répond quant à lui à une demande de déplacement sur des courtes, moyennes et longues distances.



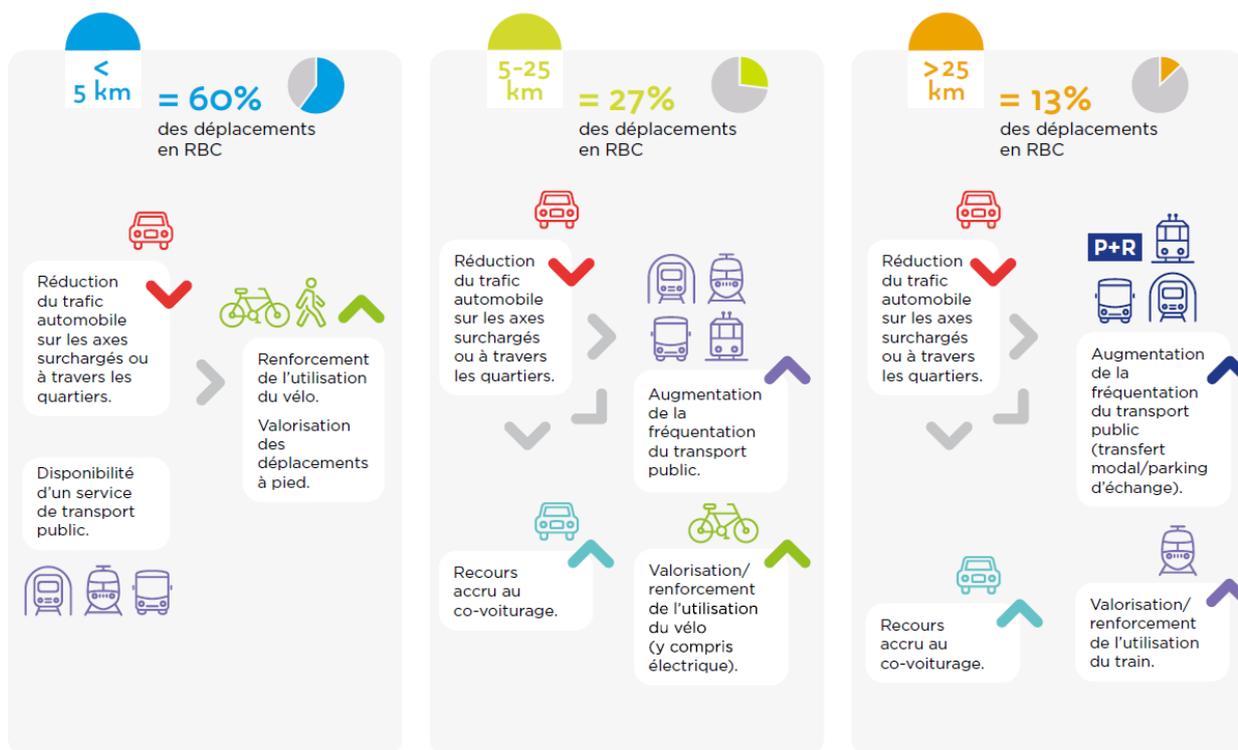
### Répartition des distances de déplacement en fonction du mode (Bruxelles Mobilité (Musti 2018))

L'automobile va à l'encontre de la vision de développement durable de la ville (City Vision) en contribuant à une emprise surdimensionnée des véhicules sur l'espace public avec notamment comme conséquence une faible performance du système de mobilité, des nuisances environnementales et de sécurité.

La Région vise à développer les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, le transport public, le covoiturage en fonction du potentiel de chaque mode pour différentes classes de distances, et des caractéristiques socio-démographiques de la population. Pour les déplacements automobiles restant, les véhicules de petite taille et à motorisation non thermique sont privilégiés.

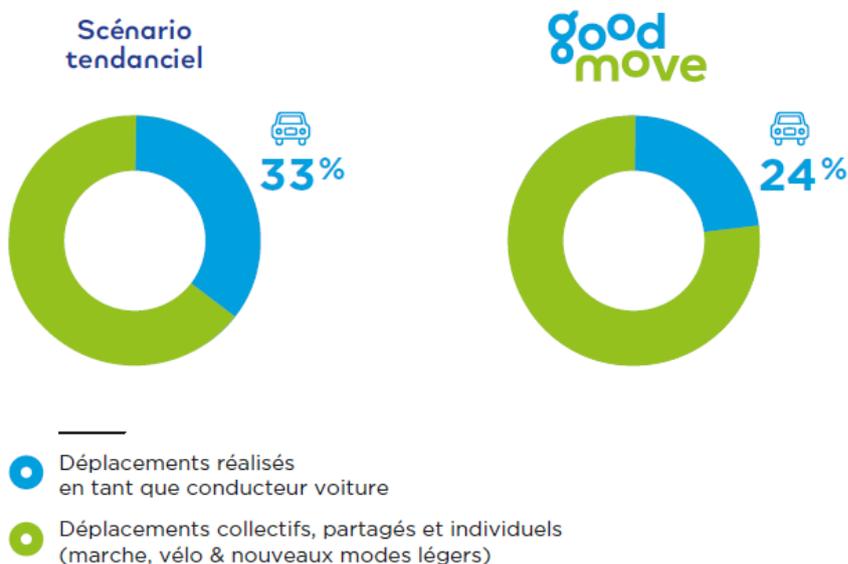
Ainsi, la demande de mobilité à l'horizon 2030 présente un usage des modes axé sur :

- l'utilisation majoritaire des modes actifs pour les déplacements courts (marche) et moyenne distance (vélo et micro-mobilité) ;
- les transports publics pour qu'ils prennent en charge une part plus importante des déplacements sur les moyennes (5 km à 10 km) et longues distances (plus de 10 km).



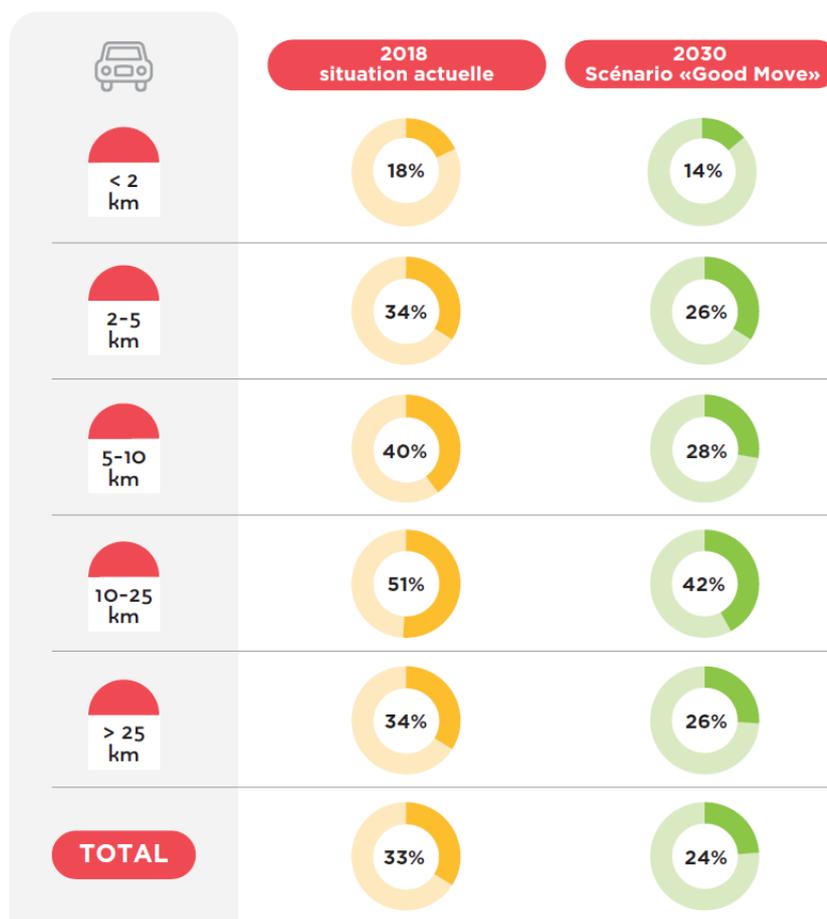
Perspectives de report modal selon la distance

L'ambition est de faire passer la proportion de déplacements effectués en véhicule motorisé individuel (en tant que conducteur) d'un tiers à un quart pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région.



*Ambition de diminution de part modale automobile individuelle (en tant que conducteur)*

La diminution de l'utilisation de la voiture s'applique à tous les types de déplacement, par la valorisation des alternatives les mieux adaptées aux besoins et aux capacités de chacun. Cette diminution est donc modulée en fonction de la distance (qui conditionne largement la pertinence des alternatives possibles), mais n'implique pas pour autant de suppression complète ou de diminution disproportionnée pour certaines catégories de déplacement, même sur des distances courtes.



*Evolution visée de la part modale de la voiture individuelle (en tant que conducteur) selon les distances*

En intégrant les tendances issues de la vision de développement de la métropole en matière de répartition des déplacements et les ambitions présentées ci-avant, la structure globale de la demande de mobilité à l'échelle métropolitaine à l'horizon 2030 prenant en compte une diminution de la part modale voiture, aussi bien pour les déplacements internes que pour les échanges, se traduit par :

- une augmentation de 4% de l'occupation des voitures par la pratique du covoiturage ;
- une diminution du nombre de déplacements réalisés en voiture de l'ordre de 25% (aussi bien pour les déplacements internes que pour les échanges).

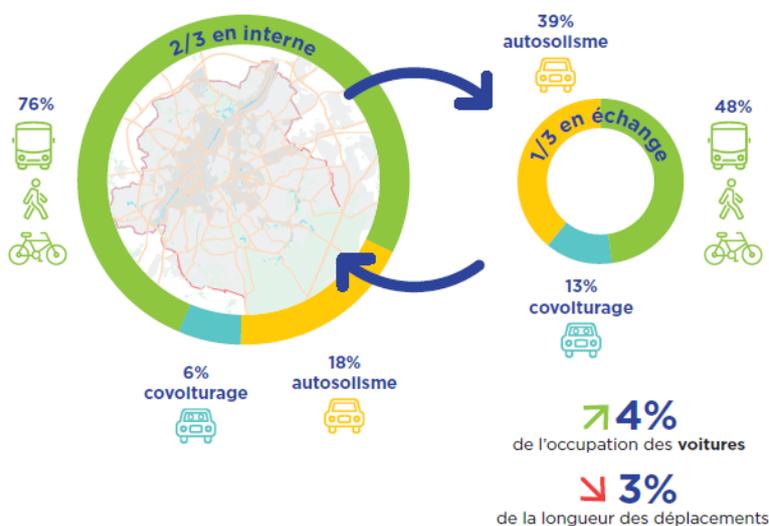
Les objectifs sont définis sur les moyens d'action dont dispose la Région. Dans le cadre d'une collaboration renforcée avec les autres Régions et le Fédéral, ainsi qu'avec les partenaires sociaux, il est possible d'être plus ambitieux sur les déplacements en échange avec la Région.



## Contexte métropolitain

5 400 000

déplacements par jour dont :



*Déclinaison des ambitions de réduction des parts modales de la voiture dans les déplacements internes et en échange un jour moyen à l'horizon 2030*

Cette diminution de l'usage de la voiture se concrétise par :

- **un rôle renforcé de la marche** comme base du système de mobilité. L'ambition est de faire des modes actifs l'option privilégiée pour les déplacements courts<sup>16</sup>, avec **56% des déplacements pour les distances de moins de 2km effectués à pied ou à vélo**.
- **un usage accru du vélo et des nouvelles formes de micro-mobilité**. L'usage du vélo constitue la marge de progression principale sur les 10 prochaines années. Il permet d'offrir une réponse à court terme aux enjeux relevés dans la City Vision.

Les ambitions pour le vélo sont d'atteindre avant 2030 plus de 10% de part modale pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région, et plus de 15% pour les déplacements courts. En nombre de déplacements, cette augmentation de la part modale représente une majoration de +300% par rapport à 2018 pour les déplacements internes. Il est visé de **tripler le taux de recours au vélo et nouvelles micro-mobilités pour les déplacements interrégionaux et de le multiplier par 4 pour les déplacements internes**.

Cette ambition s'appuie sur l'exemple d'autres villes qui ont obtenu des résultats rapides en développant des politiques cyclables cohérentes et transversales tout en ayant investi de manière soutenue dans le transport public.

- **une demande toujours plus élevée sur les réseaux de transports publics** aussi bien pour les déplacements internes qu'interrégionaux :
  - une augmentation allant de + 100.000 jusqu'à + 340.000 déplacements/jour sur le réseau de transport public, tous opérateurs confondus (soit de +5 à +17% par rapport à 2018). Complémentairement aux trajets de longue distance effectués principalement en train, les transports publics urbains jouent un rôle structurant au sein de la Région de Bruxelles-Capitale pour des déplacements compris entre 2 et 10 kilomètres ;

<sup>16</sup> PRDD p144

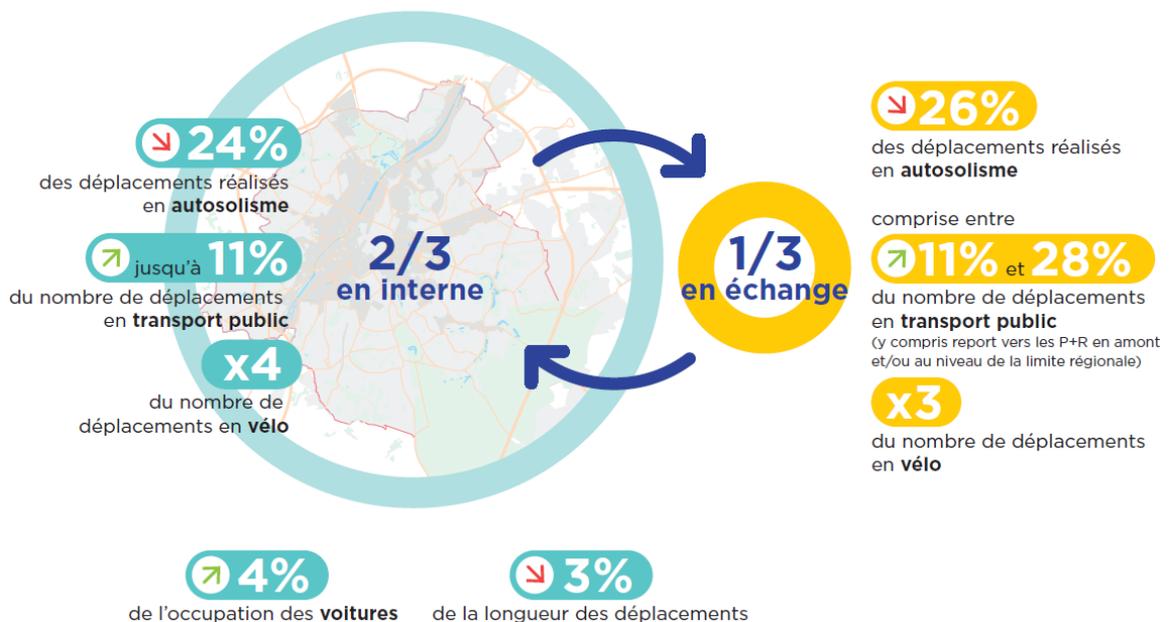


- des évolutions très importantes selon le type de déplacement : alors que le nombre de déplacements effectués en transport public restera stable à l'horizon 2030 pour des distances de moins de cinq kilomètres (variation de +4% au maximum par rapport à la situation actuelle), des accroissements de l'ordre de 10 à 22% sont visés pour les distances supérieures à cinq kilomètres (une augmentation pouvant par exemple aller jusqu'à +35% pour les trajets compris entre 5 et 10 km) ;
- des modifications dans la structure géographique des déplacements, qui augmentent dans des zones ou pour des types de déplacement (origine-destination) pour lesquels le réseau de transport public est moins développé : poids croissant des échanges avec la proche périphérie et augmentation des déplacements de rocade, particulièrement au niveau de la 2<sup>ème</sup> Couronne ;
- une attention particulière est portée à l'usage du train comme complément du réseau de transport public urbain sur des distances moyennes ; l'ambition<sup>17</sup> est de quintupler la part modale du train pour les trajets intra-bruxellois à l'horizon 2030.

## Contexte métropolitain

**5 400 000**

déplacements par jour dont :



*Synthèse des évolutions attendues pour les déplacements internes et en échange un jour moyen à l'horizon 2030*

<sup>17</sup> Voir PRDD p145



## Renforcer la mobilité servicielle

Et si la mobilité n'était plus un produit mais bien un service? L'offre de mobilité est aujourd'hui très diversifiée en Belgique mais elle se présente néanmoins comme une juxtaposition de services et concepts plutôt que comme une offre intégrée et lisible pour les usagers. La mobilité s'acquiert encore principalement par le biais de l'achat de produits (véhicules de diverses natures ou billets de transports publics).

Progressivement se développe une offre de mobilité davantage présentée comme un service, une prestation : taxis, voitures, vélo et trottinettes en libre-service et en free-floating, etc. Cette tendance a vocation évidente à se renforcer<sup>18</sup> et à inclure de multiples dimensions avec l'avènement des technologies de la connectivité.

Cette évolution constitue une **opportunité structurante** pour **replacer l'utilisateur au cœur de l'offre de mobilité**, accroître l'efficacité générale de ce système et assurer plus utilement la prise en considération des objectifs de mobilité régionaux. Elle permet d'évoluer vers un modèle dans lequel l'utilisateur dispose d'une panoplie de services adaptés à l'ensemble de ses besoins, permettant de se passer de la possession de son véhicule par exemple. Elle se concrétise par le déploiement des outils de type MaaS (Mobility as a Service). Plus précisément, le MaaS doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer la **qualité** générale au profit de l'utilisateur ;
- assurer l'**accès au maximum** de modes de déplacement et renforcer l'accessibilité universelle à la mobilité ;
- intégrer les **objectifs de mobilité régionaux** au cœur du système de mobilité ;
- améliorer l'**efficacité** du système en valorisant les synergies entre les offres de mobilité ;
- s'étendre à l'**échelle métropolitaine**, voire nationale, en intégrant les offres des opérateurs actifs en dehors de la Région.

## Positionner l'utilisateur au centre

Aujourd'hui, l'utilisateur est confronté à une multitude croissante d'opérateurs, sans lisibilité de l'offre générale, sans complémentarité, sans harmonisation des modalités d'accès, sans effet de mutualisation ni de synergie systématisée. L'utilisateur n'est pas en mesure de profiter de l'abondance de l'offre, il y a difficilement accès. Les opérateurs vendent des produits distincts les uns des autres, présentant des modalités d'accès distinctes, non intégrées, et sont plutôt concurrents entre eux.

Le *Mobility as a Service* (MaaS) vise à créer la dynamique inverse. C'est à partir de l'utilisateur que doit se déployer l'offre combinée et son accès lisible et harmonisé. Celui-ci accède au travers d'une seule interface à l'offre combinée des différents opérateurs, bénéficiant d'informations et de modalités de paiement harmonisées. Il revient au MaaS d'intégrer les offres des opérateurs, leur billettique et leur tarification auxquelles s'ajoutent les préférences de l'utilisateur. La qualité de l'accès à l'offre est renforcée et étendue alors que l'intégration et la synergie des offres améliorent l'efficacité générale.

---

<sup>18</sup> Par exemple, on assiste à une explosion des offres de transport rémunéré de personnes par des opérateurs privés sur des lignes régulières, pour les moyennes et longues distances (autocars, vans, ...)

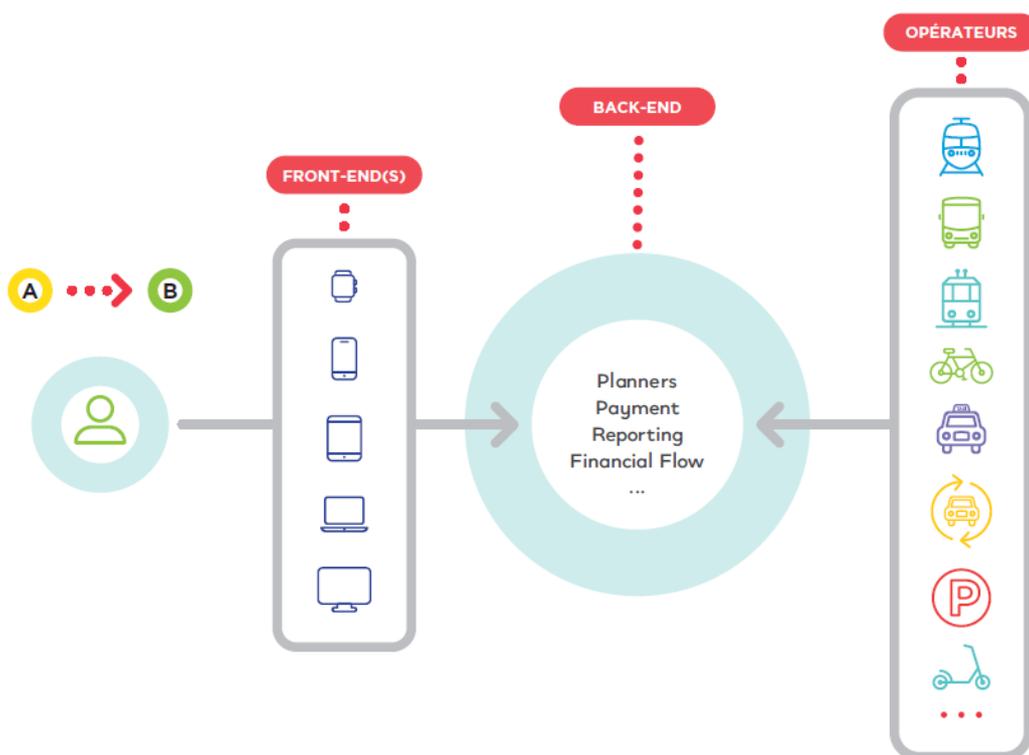


Illustration d'une plateforme de services de mobilité et des fonctionnalités associées (Source : Upstream, Vienne).

## Positionner l'autorité publique dans les évolutions de la mobilité

### Accompagner l'évolution vers le MaaS

Si le MaaS constitue à l'évidence une opportunité pour améliorer la qualité de l'offre de mobilité au profit de l'utilisateur, son déploiement reste néanmoins potentiellement orienté. A titre d'exemple, un MaaS déployé par un opérateur de mobilité impliqué dans le transport à la demande en voiture pourrait, guidé par des intérêts d'ordre économique, sur-représenter le recours à ce service dans l'offre de mobilité proposée à l'utilisateur y compris pour les courtes distances.

A contrario, le MaaS développé sous la tutelle de l'autorité publique intègre les objectifs régionaux de mobilité. Cette orientation nécessite la définition claire des rôles et d'un cadre visant à éviter les dérives. Le développement des services de mobilité sous forme de prestations commerciales ne doit pas se faire au détriment des pratiques de mobilité les plus simples et les plus universelles : marcher ou utiliser son propre vélo.

Ce cadre doit prévoir diverses modalités, impliquant éventuellement l'établissement d'un **cadre réglementaire**, un conventionnement avec les opérateurs fournisseurs de mobilité, des orientations relatives à l'accès à ces offres, la maîtrise des données de mobilité, etc. Le déploiement du MaaS doit se baser sur **une plateforme publique**, impliquant d'abord les prestations de mobilité de l'opérateur public, la STIB, pour créer un effet de levier et d'attractivité pour les autres opérateurs.

Le rôle de l'autorité est à définir, idéalement en association avec les autres niveaux de pouvoir régionaux ou supra-régionaux. Il concerne les compétences de l'autorité au niveau du déploiement des réseaux, des équipements, de l'organisation du partage des données mais également l'attitude à l'égard des opérateurs de mobilité par rapport aux subsidiations, par exemple. Il s'agira notamment d'assurer à l'autorité publique un accès aux données d'utilisation : quels trajets, réalisés via quels opérateurs, à quels prix.



## Encadrer le développement des nouvelles pratiques de mobilité

Les évolutions du secteur ne concernent pas que l'arrivée de nouveaux opérateurs, mais également le développement rapide de nouvelles formes de mobilité (gyropodes,...) ou l'évolution de modes "classiques", qui en modifient potentiellement l'usage, comme l'augmentation importante des vélos et trottinettes électriques.

Il s'agira pour l'autorité publique d'assurer que l'essor de ces pratiques s'intègre dans les objectifs de la politique de mobilité, et notamment de garantir les conditions de cohabitation de tous dans l'espace public, en toute sécurité.

## Améliorer la qualité du service pour tous

La politique de mobilité développée se veut inclusive et vise à améliorer l'accessibilité physique, financière et technologique pour tous. Le positionnement de l'utilisateur au centre du fonctionnement du système se décline de façon transversale dans l'ensemble de la politique de mobilité et des actions mises en œuvre, au travers de :

- la simplicité et le confort d'utilisation des services proposés ;
- la réponse aux besoins de l'accessibilité universelle ;
- la sécurité pour tous ;
- le niveau de service et l'exploitation au quotidien ;
- la diffusion de l'information.

## Renforcer les services de transport public

Outre l'encadrement et l'intégration des services privés, il importe de positionner les services de transport public au cœur du MaaS et de renforcer l'intégration des différentes offres publiques (réseaux intégrés en termes de lisibilité et de tarification).

Le déplacement en transport public offre déjà au voyageur la possibilité de pouvoir combiner le temps de transport avec d'autres activités comme la lecture, du loisir, certaines activités professionnelles, etc. Le déploiement des technologies de la connectivité laisse entrevoir le potentiel de développement de la multifonctionnalité du temps de déplacement en transport public, ce qui constitue un atout puissant pour ce mode qui doit tabler autant sur sa **fiabilité** que sur la vitesse qu'il offre.

Le week-end, le nombre de déplacements effectués en interne à la Région correspond à environ 75% de celui d'un jour ouvrable moyen. Pour les échanges entre la Région et l'extérieur, l'évolution est plus importante, avec une diminution de 50% le week-end (ce qui correspond 900.000 déplacements de moins sur la journée)<sup>19</sup>. Le volume de déplacements en période de petites vacances scolaires est inférieur de 20% par rapport au volume de déplacements observé en période scolaire. Ce constat appelle à conduire des réflexions sur l'offre de mobilité : fréquences du transport public, flexibilité des solutions proposées, tarifications, etc.

Le transport public classique seul ne peut répondre à cette demande de déplacements fortement hétérogène dans l'espace et dans le temps. Afin de concilier au mieux les coûts d'exploitation et un service le mieux adapté possible à la demande, il s'agit de faire évoluer l'offre de transport public vers des **services plus flexibles à la demande** pour des liaisons moins fréquentées (extrémité de lignes ou mobilité de nuit par exemple).

## Viser le partage plutôt que la possession via l'autopartage, le service de taxi et le covoiturage

Globalement, on remarque que deux tiers des Bruxellois possèdent leur permis de conduire contre plus de 80% en périphérie bruxelloise, tandis qu'un tiers des ménages bruxellois ne possède pas de voiture.

L'approche servicielle centrée sur l'utilisateur permet de répondre au défi de se passer d'une voiture individuelle. La déconnexion entre la possession de la voiture et le fait de pouvoir l'utiliser en cas de besoin répond à deux enjeux : il s'agit d'une part de privilégier les autres pratiques de mobilité, en réduisant l'usage par défaut qu'implique souvent la possession, et d'autre part, d'évoluer vers une diminution du parc automobile, de façon à réduire la part de l'espace public occupée par le stationnement. Bien que le nombre de véhicules immatriculés à Bruxelles

<sup>19</sup> Exploitation des données de téléphonie mobile (source : Bruxelles Mobilité - Proximus 2017).



augmente moins vite que la population, il est essentiel, à l'avenir, de maîtriser le taux de motorisation des ménages pour limiter la pression du stationnement dans les quartiers. Si le taux de motorisation reste constant (soit 0,32 voiture/habitant<sup>20</sup>), il faut s'attendre à près de 40.000 nouveaux véhicules à disposition des ménages bruxellois en 2030. Cela correspond à une augmentation annuelle de quelque 2.700 voitures à stationner à Bruxelles, dont une partie sur l'espace public. D'où l'importance de mener une politique visant à **diminuer le taux de motorisation des ménages, tout en augmentant la capacité à se déplacer par d'autres moyens**. Car pour maintenir le nombre de véhicules constant, **il faudrait atteindre un taux de motorisation des ménages de 29 voitures pour 100 habitants à l'horizon 2030, contre 32 en 2016**.

En facilitant, dès 2003, la création du service d'autopartage en boucle, la Région de Bruxelles-Capitale a fait figure de précurseur. Partant du constat qu'en moyenne, la voiture d'un ménage belge est immobilisée plus de 95% du temps, l'idée de favoriser l'usage plutôt que la possession d'un véhicule est une solution pour réduire le nombre de véhicules possédés et l'emprise du stationnement sur l'espace public. Si un véhicule individuel privé circule moins de 5 % du temps, le véhicule partagé circule de l'ordre de 40% du temps (et donc significativement plus efficace en termes de qualité de vie). Depuis 15 ans, l'autopartage en boucle montre une belle et constante progression. De nouveaux acteurs ont entraîné une augmentation du nombre de stations et de véhicules. D'autres opérateurs se sont également installés en free floating depuis 2016 ou en peer-to-peer entre particuliers, un système qui connaît une véritable explosion dans certains pays européens.

L'objectif est de disposer de **800 véhicules<sup>21</sup> pour 25.000 clients en 2020**.

Complémentairement aux services commerciaux de partage de véhicules, il s'agit également d'encourager la pratique de l'autopartage entre particuliers.

Les services de taxis<sup>22</sup> sont également à considérer comme des modes de déplacement complémentaires au transport public permettant de se passer d'une voiture individuelle, dans la mesure où ils offrent une solution de remplacement aux trajets occasionnels en voiture.

L'autopartage vise le partage d'un véhicule entre plusieurs utilisateurs pour des trajets différents mais il est également possible de viser le partage d'un même trajet en pratiquant le covoiturage. Cette pratique est la plus pertinente pour des trajets ayant la même origine ou la même destination (au sein d'une même entreprise par exemple ou entre parents d'une même école ou activité sportive) mais est également intéressante pour d'autres types de trajets de moyenne et longue distance dans la mesure où les personnes ayant à se déplacer peuvent être mises en contacts efficacement et rapidement (par exemple via une application). L'amélioration du taux d'occupation moyen des véhicules particuliers est un facteur déterminant de l'efficacité globale du système de mobilité. La pratique du covoiturage sera accompagnée à travers :

- la mise en œuvre des Plans de Déplacements d'Entreprises ;
- le développement d'infrastructures dédiées et d'emplacements de stationnement réservés ;
- le subventionnement des plateformes d'appariement.

Il faut également noter la présence à Bruxelles des opérateurs de vélos en libre-service. Villo! y est établi depuis 2009 avec 4.500 vélos et 40.000 abonnés sur l'ensemble du territoire régional, et est depuis peu rejoint par des opérateurs en free floating. Ceux-ci déploient en plus des vélos, des parcs de trottinettes notamment. L'impact sur l'espace public doit être maîtrisé.

Quel que soit le mode (deux roues ou assimilé, 4 roues motorisé, autre), le "sharing" de véhicules constitue :

- - un levier crédible à l'alternative aux déplacements individuels en auto et;
- - un élément fondateur du déploiement du MaaS

Il impose un programme de déploiement, de soutien et de crédibilisation auprès du public cible.

<sup>20</sup> Ratio entre le nombre de véhicules immatriculés à Bruxelles et la population, tous âges confondus.

<sup>21</sup> Le nombre de véhicules en autopartage était de 520 fin 2016. Cet objectif est basé sur la rentabilité de 30 personnes par véhicule identifiée dans l'annexe 1 de l'arrêté 'Autopartage' du 21 mars 2013 du Gouvernement bruxellois.

<sup>22</sup> PRDD p151



## Une stratégie pour les véhicules autonomes

L'automatisation progressive des véhicules est un défi qui nécessite une capacité d'anticipation par les acteurs publics et une extraordinaire réactivité pour garantir que ces développements préservent les objectifs de durabilité de la politique de mobilité. La Région avancera de façon proactive vers une stratégie cohérente, sous 3 angles :

- l'impact sur la mobilité urbaine et la sécurité routière et l'intégration dans l'espace public ;
- les impacts sur les autres politiques publiques (formation, emploi en particulier) ;
- les performances technologiques.

Le concept de véhicule autonome réfère à **une technologie** permettant à des véhicules motorisés de se déplacer sans intervention humaine dans l'environnement des rues et espaces publics. Il ne constitue pas un mode en tant que tel, ni un service de transport, et n'est pas non plus lié à un carburant spécifique. Ainsi, la technologie permettrait de faire rouler sans conducteur la voiture privée, les camions et camionnettes, les transports en commun, le taxi solo ou collectif ou encore les véhicules partagés. La propulsion électrique en est indépendante, même si aujourd'hui les constructeurs font converger autonomie et électrique.

Le déploiement de cette technologie se fera donc en conformité avec les objectifs régionaux : priorité aux déplacements actifs, partage plutôt que possession, complémentarité et intégration avec le transport public.

## Des réseaux de transport bien structurés et efficaces

Le renforcement de la gestion de la demande de mobilité et de l'approche par service ne signifie pas pour autant que la Région peut se passer de réseaux de transports bien développés, structurés, lisibles et performants. De leur réorganisation **rationalisant le trafic de transit et valorisant les modes les plus adaptés** au contexte urbain, dépend l'amélioration du cadre de vie dans la Région. L'entretien et les conditions d'exploitation au quotidien des réseaux de transports sont des critères essentiels de définition de leur qualité. Ceux-ci constituent l'épine dorsale sur laquelle se greffent une multitude d'autres services de mobilité. Ils doivent être cohérents entre eux et dans leur capacité à s'intégrer dans le tissu urbain.

Les réseaux définis s'appuient sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- **PLUS** : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer ;
- **CONFORT** : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;
- **QUARTIER** : des "mailles" apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

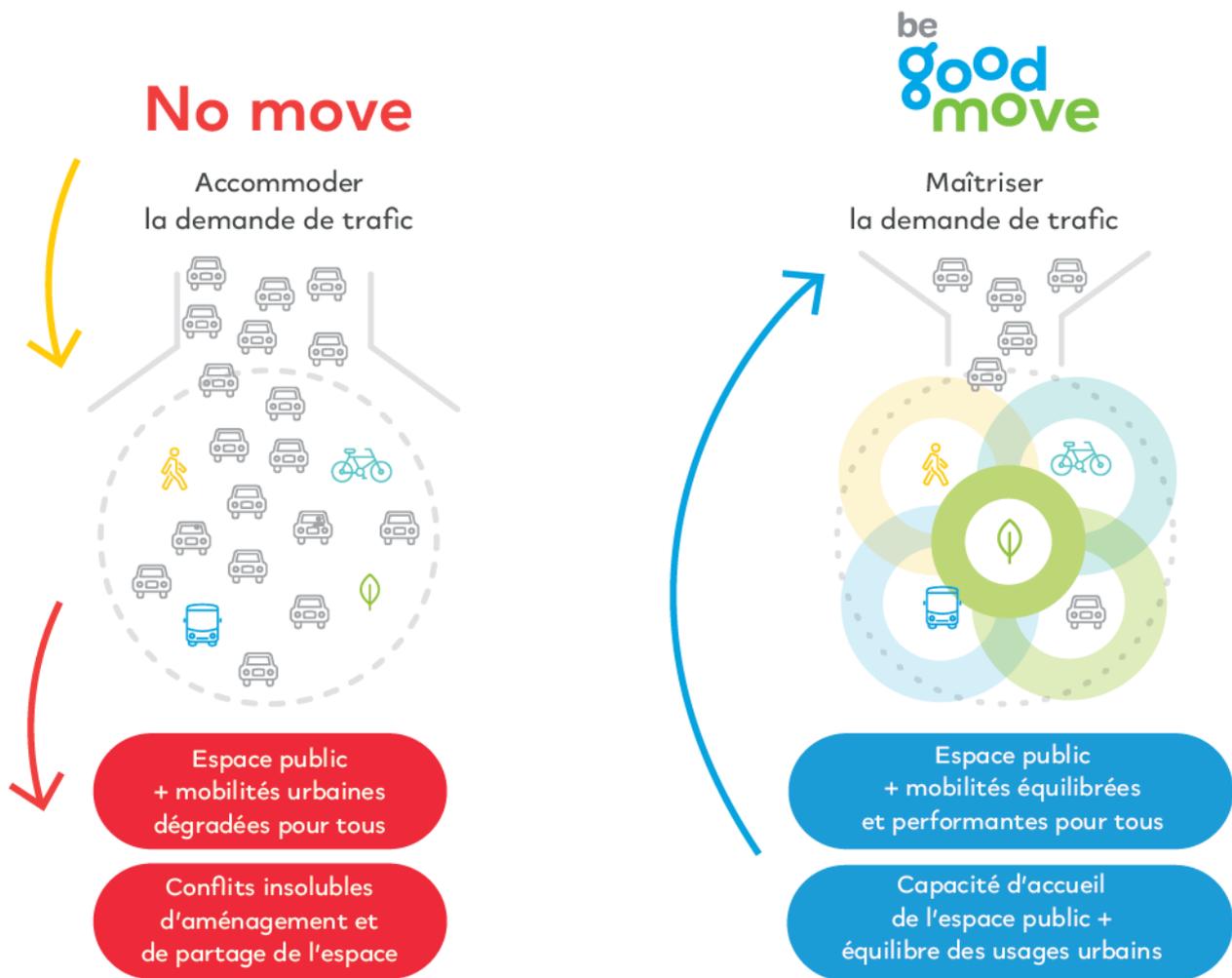
Un réseau spécifique pour la circulation des véhicules lourds, basé sur les mêmes catégories, permet d'identifier les itinéraires d'approvisionnement de Bruxelles. Ceux-ci peuvent être très différents du réseau "Auto" (localisation spécifique des activités productives, restrictions de gabarit dans les tunnels, ...).

L'approche développée est basée sur une maîtrise de la demande de trafic, dans le but de rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les mobilités actives et le recours au transport public. La conception des différents réseaux et les règles de leur cohabitation dans l'espace public suivent donc le principe STOP.

La structure macroscopique des différents réseaux forme les corridors de mobilité autour desquels la Région construit son projet de territoire et de mobilité. Cette armature de mobilité régionale détermine la structure du développement territorial (pôles de développement prioritaire, territoire du canal, pôles secondaires)<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> voir PRDD p 150



### *Principes de la spécialisation des voiries et de la protection des quartiers*

Une diminution nette du trafic automobile dans les quartiers au profit de la qualité de vie, d'une mobilité plus apaisée et d'une réappropriation de l'espace public est indispensable pour que la Région atteigne ses objectifs.

Les réseaux PLUS, à l'échelle métropolitaine, ne permettent pas la couverture de l'ensemble du territoire et de ses fonctions. Ils ne rencontrent pas non plus l'ensemble des besoins de déplacements qui se font majoritairement sur des distances courtes. Les catégories Confort et Quartier des différents réseaux sont donc des maillons essentiels du système de mobilité.

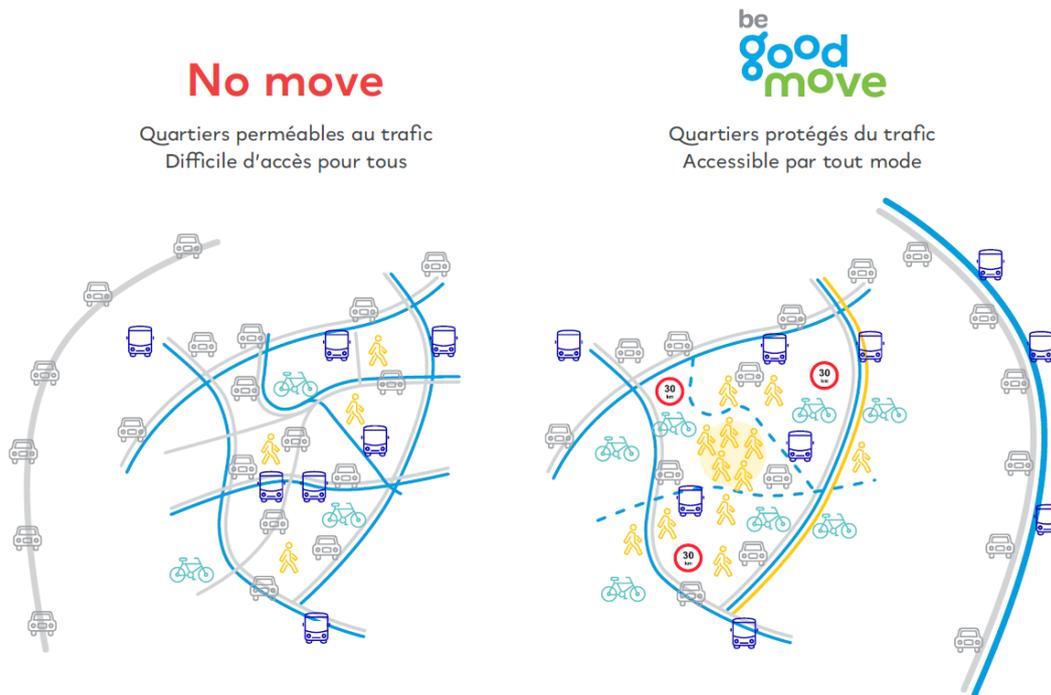
Un réel saut de qualité sur ces différents réseaux est indispensable pour leur permettre de fonctionner convenablement. Pour les réseaux implantés sur des voiries dont le gabarit est plus limité, l'amélioration des performances passera en général par une diminution du trafic automobile et des vitesses pratiquées. Il s'agira d'organiser les conditions pour une mixité apaisée des circulations, sans pour autant renoncer à la séparation des flux quand elle est nécessaire. La mixité des circulations est aussi une façon d'anticiper le développement de nouvelles pratiques de déplacements "hybrides" (trottinettes électriques, gyropodes, etc...), qui sont à la fois trop rapides pour une cohabitation apaisée avec les piétons et trop vulnérables pour circuler dans un trafic automobile dense ou rapide.

Le réseau routier proposé se caractérise donc par la forte augmentation des voiries considérées comme locales (85% du réseau) par rapport à la hiérarchisation définie dans le plan IRIS 2.

Le principe général développé est celui de report "en cascade" qui permet de soulager les quartiers en orientant prioritairement les flux de circulation motorisée, d'abord réduits via le transfert modal, vers les voiries CONFORT, PLUS et les axes métropolitains, dont le Ring.



Il s'agit de définir de grandes zones, ou "mailles", d'un diamètre de 1 km à 2,5 km autour de centralités de quartier<sup>24</sup>. La qualité de séjour, la marchabilité, l'accessibilité et la cyclabilité y priment pour les trajets locaux et les transports publics pour les connexions entre les quartiers et avec le reste de la Région. Le trafic motorisé à destination y est assuré mais nécessite dans certains cas quelques détours pour gêner le moins possible les déplacements à pied ou à vélo. Le trafic de transit y est en revanche fortement découragé. Le PRM s'inscrit dans les ambitions du PRDD, qui vise, à l'horizon 2030, la création de 250 km<sup>25</sup> de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.



### *Illustration du concept des mailles apaisées et du report du trafic routier*

Le scénario développé se matérialise, en termes de prestations kilométriques (veh.km), par :

- une diminution d'environ 35% du trafic sur les voiries locales ;
- une diminution d'environ 10% du trafic sur les voiries principales ;
- une augmentation d'environ 18% du trafic sur le Ring et le réseau autoroutier, équivalente aux évolutions attendues dans un scénario tendanciel.

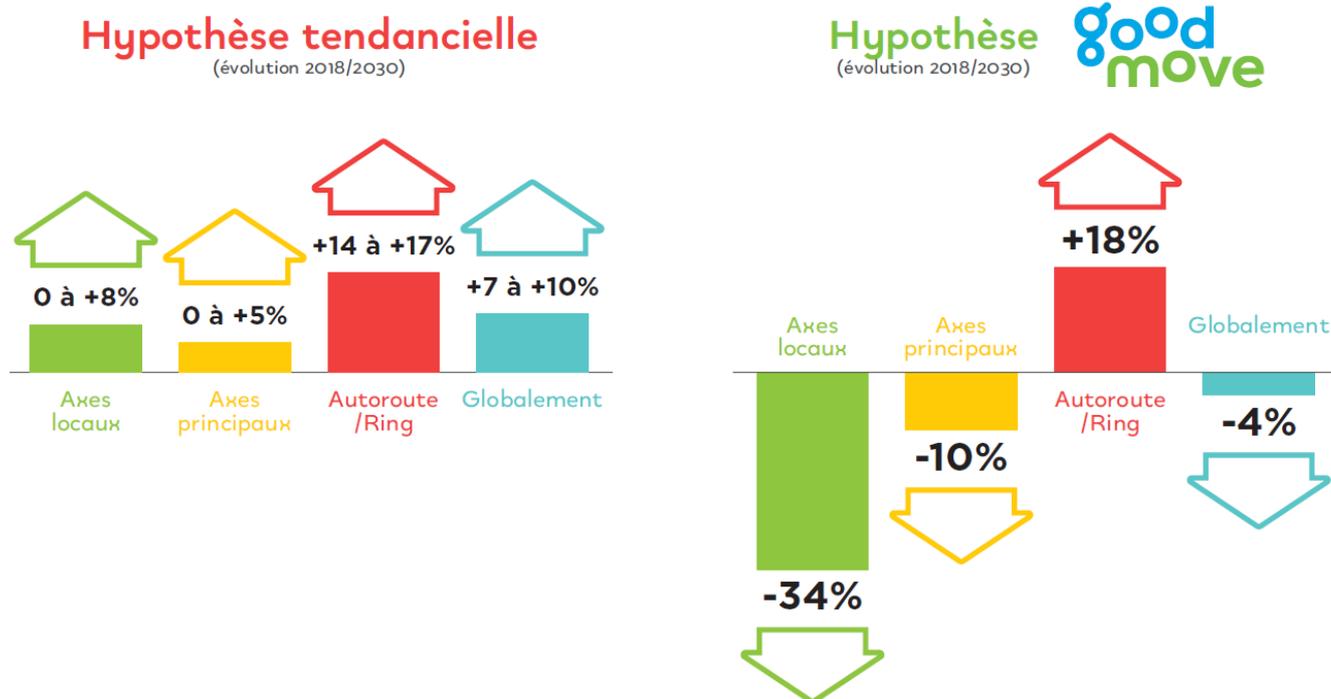
La spécialisation des voiries ne doit pas mener à un simple report géographique des flux de trafic automobile et des nuisances associées. Elle s'intègre dans une politique globale de mobilité qui diminue les flux de trafic, permettant de soulager les voiries locales sans pour autant surcharger les axes principaux qui sont habités aussi. A l'intérieur du périmètre de la Région, la diminution est de 21%, ce qui correspond à une réduction d'environ 440 000 déplacements par jour en voiture.

<sup>24</sup> Telles que les noyaux d'identité locale (NIL) définis dans le PRDD p65.

<sup>25</sup> Un objectif de 400 km est mentionné pour l'horizon 2040 (PRDD p144)



## Évolution des prestations kilométriques



### Impact du scénario Good Move sur le trafic automobile - veh.km - selon les catégories de voiries

Les réseaux proposés ne sont pas tous entièrement fonctionnels aujourd'hui et demandent des développements parfois importants, en particulier le réseau vélo. Il ne s'agit pas pour autant de fixer une liste d'aménagements à implémenter, **mais plutôt de définir le modèle ou le schéma vers lequel il faut tendre et auquel les différentes mesures de transport doivent contribuer.** Les ambitions visées en termes de mise en œuvre à l'horizon 2030 sont reprises dans le plan d'actions.

## Un réseau pour les piétons

### Des itinéraires accessibles à tous

La marche, comme base du système de mobilité a, elle aussi, besoin de s'appuyer sur un réseau performant, cohérent et continu.

L'ambition est de renforcer les **conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité des piétons** au sein de l'espace public ainsi qu'au niveau des pôles d'échanges et des services de transports publics.

Le piéton a besoin d'un réseau dense y compris grâce aux voies lentes hors chaussée, d'itinéraires directs, de plus d'espace, de revêtements offrant un excellent confort physique qui garantit aussi l'accessibilité PMR, de tranquillité et de traversées sécurisées et aisées. Ces critères issus du Plan Piéton stratégique sont le résultat des désirs exprimés par des piétons lors de balades urbaines.

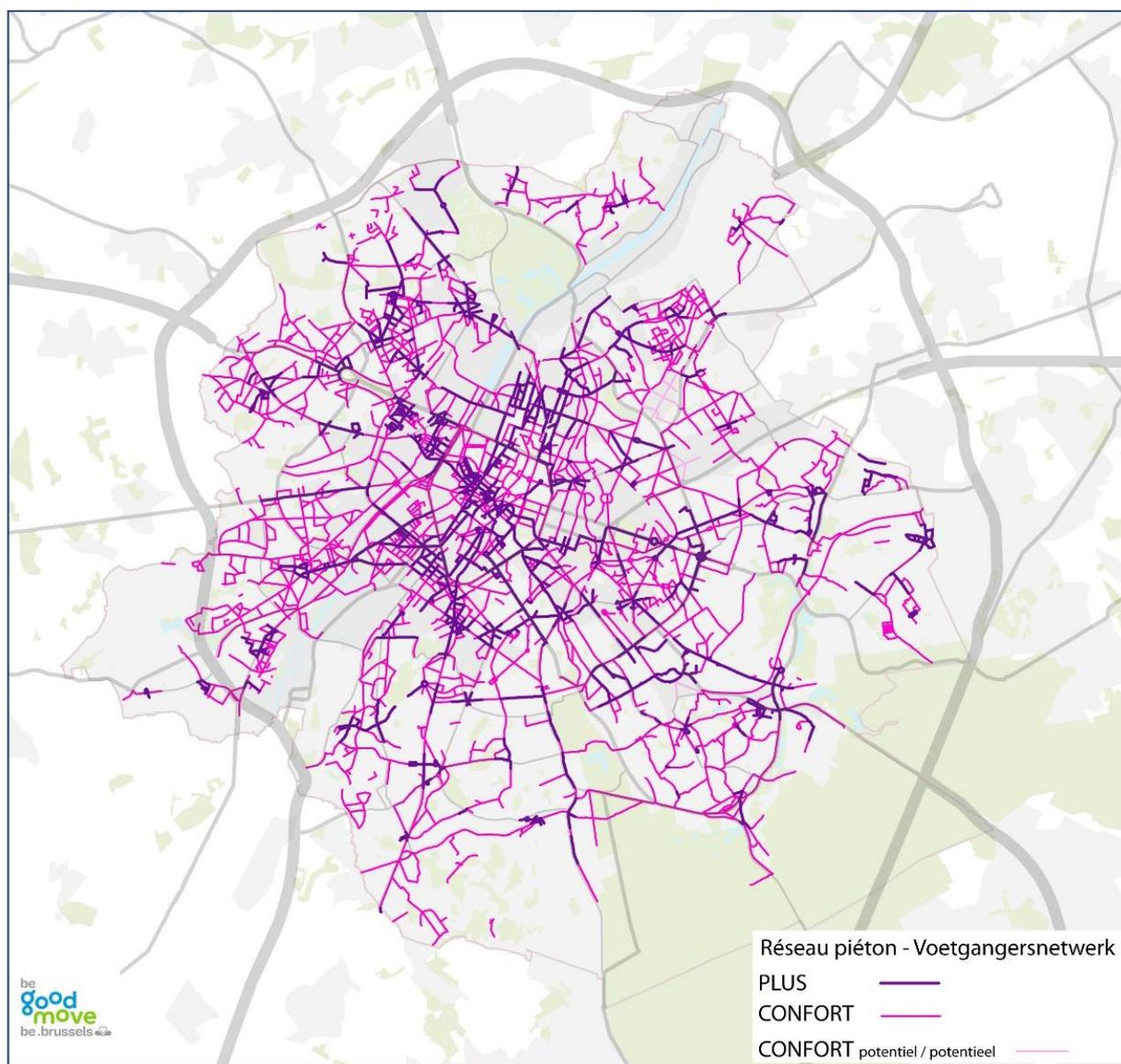
Le réseau Marche PLUS est constitué des grands lieux de concentration de piétons répartis dans l'ensemble de la Région, identifiés en partenariat avec les communes : les noyaux d'identité locale, les grands équipements, les accès aux principales stations du réseau de transport public, les zones de développement prioritaires, etc. Ces grands pôles piétons, qui forment un ensemble discontinu, sont complétés par le réseau Marche CONFORT qui assure la continuité des itinéraires. Il est progressivement développé et adapté aux besoins de l'ensemble de la population via la mise en œuvre du PAVE (Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics).

Le réseau Marche Quartier reprend le solde des voiries, chemins ou sentiers accessibles au piéton. Il est aménagé de manière à être accessible à tous.



Les réseaux PLUS et CONFORT demandent un standard d'aménagement élevé dans les critères suivants liés à la qualité d'usage : dimensionnement adapté aux flux, cheminement piéton sans détour, planéité et confort, adhérence et dévers.

L'apaisement de zones plus étendues entre les axes de circulation permet de créer des itinéraires plus attractifs et continus sur lesquels marcher en ville doit être agréable.



*Réseau piéton*

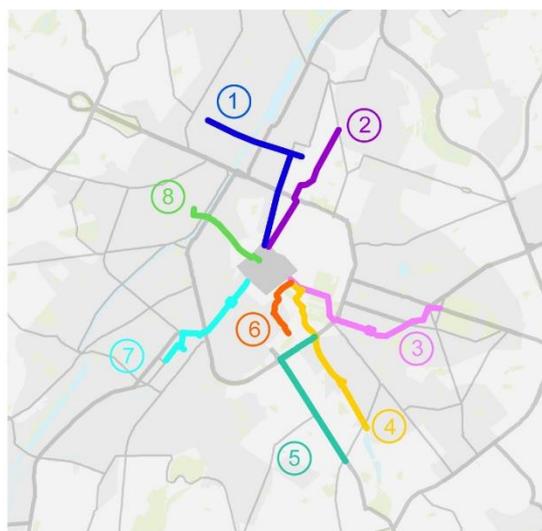


## Les magistrales piétonnes

Les magistrales piétonnes sont des axes particuliers du réseau Marche PLUS. A partir du piétonnier du centre-ville, un réseau de grands itinéraires piétons permet de rejoindre les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels du centre-ville élargi par des cheminements lisibles, agréables et confortables.

Les magistrales piétonnes s'inscrivent dans la logique reprise dans le PRDD d'un centre-ville qui s'affranchit des limites historiques du Pentagone.

A terme, les itinéraires des magistrales peuvent être étendus pour relier d'autres pôles, et le concept peut être développé dans d'autres endroits du territoire régional.



1. **Place De Brouckère** - Bd Emile Jacqmain - Bd Albert II - bd Bolivar - passerelle Picard - **Tour & Taxis**
2. **Place De Brouckère** - Bd Adolphe Max - Place Rogier - rue du Progrès - rue de Brabant - **place Liedts**
3. **Gare Centrale** - Galerie Ravenstein - rue Horta - parc Royal - rue Ducale - Trône - rue du Luxembourg - place du Luxembourg - Parc Léopold - rue Belliard - Schuman - **Cinquantenaire**
4. **Gare Centrale** - Mont des Arts - Coudenberg - rue de Namur - chée d'Ixelles - place Fernand Coq - **Place Flagey**
5. **Porte de Namur** - Toison d'Or - Goulet Louise - **Avenue Louise**
6. **Gare Centrale** - bd de L'empereur - Lebeau - **Sablon**
7. **Roupe** - Stalingrad - Esplanade de l'Europe - **gare du Midi**
8. Dansaert - Porte de Flandre - chaussée de Gand - **place Communale de Molenbeek**

### *Magistrales piétonnes*

Pour répondre à ces multiples attentes des piétons, les magistrales doivent présenter certaines caractéristiques qui les différencient d'une simple liaison piétonne. Il s'agit d'un trottoir extra-large d'un seul côté ou au centre d'un boulevard très bien connecté au reste du réseau piéton, d'un seul tenant assurant une totale continuité y compris lors des traversées, accessible pour tous avec des revêtements agréables, des bancs régulièrement répartis, des lieux de séjour connectés au trajet et des interventions artistiques et botaniques pour en assurer l'attractivité.

Renforcer la fonction de séjour de l'espace public

En plus des aspects linéaires, le réseau piéton s'appuie sur des espaces publics "repères" ayant vocation à privilégier les fonctions de séjour, l'accessibilité physique, la qualité d'usage et l'animation urbaine. Deux grands types d'espaces sont identifiés :

- les grands espaces publics de dimension régionale voire métropolitaine, qui structurent le réseau marche PLUS et les magistrales piétonnes ;
- à l'échelle plus locale, des espaces publics en lien avec la structure des noyaux d'identité locale mais aussi des zones apaisées, aménagées en cohérence avec les maillages vert et bleu.

L'aménagement de ces espaces est réalisé sur la base des principes suivants :

- garantir que le grand nombre de piétons en séjour et en mouvement prime localement sur la performance des autres modes ;
- faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons, en privilégiant les traversées en une seule fois et garantir l'accessibilité universelle ;
- favoriser l'accès aux transports publics et l'intermodalité.



## Un réseau cyclable pour les moyennes et longues distances

### Créer un véritable réseau

Le réseau cyclable régional est construit selon 2 approches :

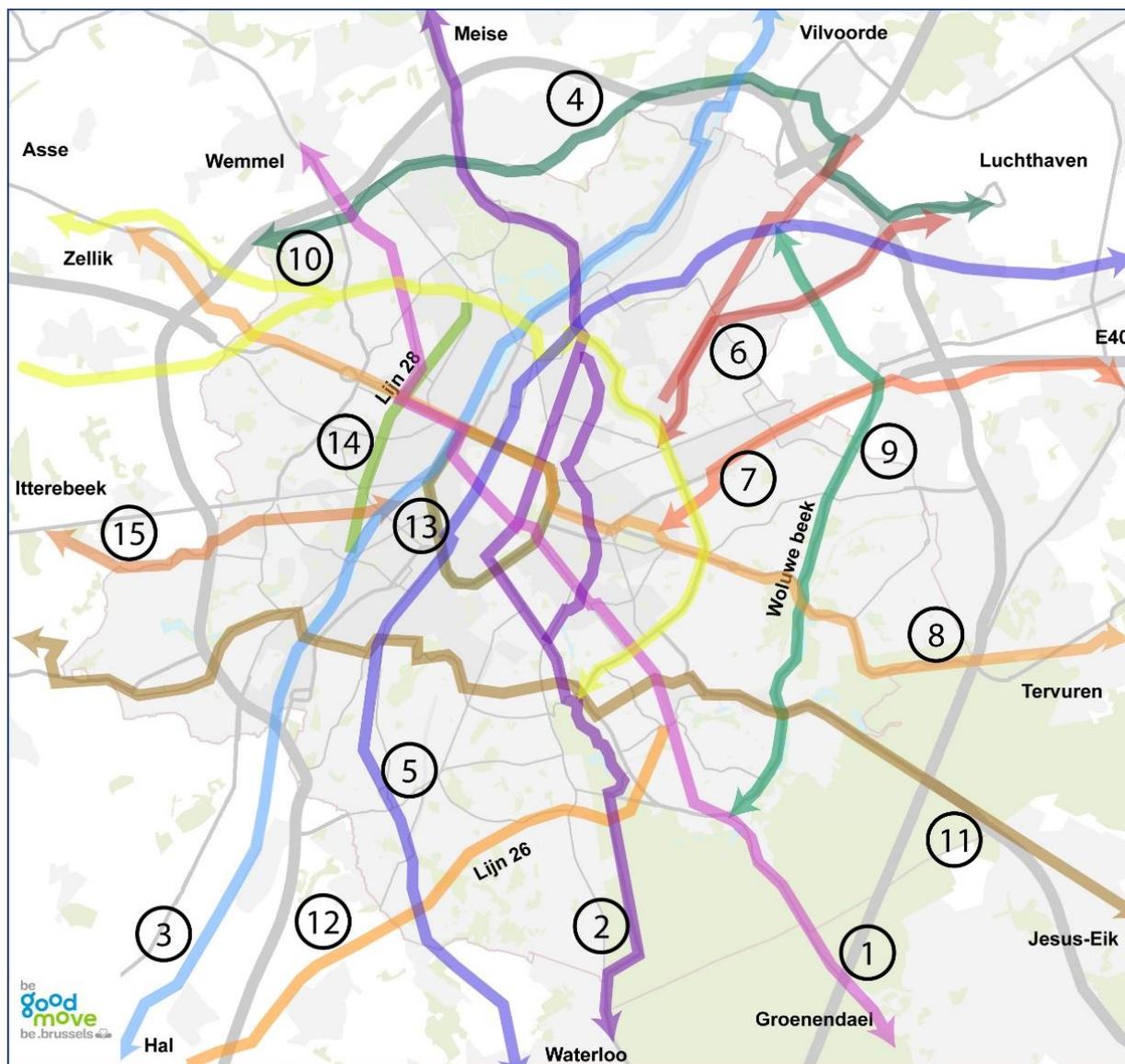
- **un réseau des voiries cyclables à 100%**. Il s'agit d'offrir les conditions de sécurité et de confort standard partout, adaptées au type de rue et à l'importance du trafic. Le principe de base est : la mixité tant que possible et la séparation là où c'est nécessaire. Concrètement, le cycliste roule en mixité (sans aménagement réservé, mais avec une signalisation qui rappelle la présence du cycliste sur la voirie) dans les quartiers de rues locales à 30 km/h et à trafic apaisé. Le cycliste a besoin d'un aménagement séparé du trafic sur des axes accueillant des flux de circulation importants et à du 50 km/h ;
- **un grand réseau d'itinéraires vélo structurants de 2 niveaux (Vélo PLUS et Vélo CONFORT)**. Ces réseaux visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des standards d'aménagement et de gestion élevés pour les 5 critères de qualité d'un itinéraire cyclable : Cohérent, Rapide (direct), Sûr, Agréable et Confortable. Ces réseaux offriront un avantage compétitif au vélo, tout en facilitant le choix d'itinéraire (wayfinding). L'ambition est de proposer un réseau d'itinéraires cyclables structurants qui assure une couverture de l'ensemble du territoire régional par la présence d'un ICR à une distance maximale de 250 à 500 m de tout point du territoire.
  - le réseau Vélo PLUS est destiné prioritairement aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine. Le caractère direct et la limitation des conflits avec les autres usagers sont particulièrement importants. Les aménagements cyclables séparés y sont privilégiés à la circulation mixte. Ils sont dimensionnés de façon à permettre la circulation des vélo-cargos ;
  - le réseau Vélo CONFORT est destiné à desservir l'ensemble des quartiers en privilégiant autant que possible les voiries locales au trafic apaisé. La sécurité et l'agrément des itinéraires y sont particulièrement importants. Les voiries locales empruntées par le réseau Vélo CONFORT auront un trafic de transit aussi limité que possible et des vitesses de circulation limitées à 30 km/h effectifs pour garantir la mixité des circulations.

Le réseau des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR), base de définition du réseau Vélo CONFORT, n'est aujourd'hui réalisé qu'à un peu plus de 50%. Ce taux intègre de plus des tronçons aménagés au début des années 2000, voire avant, et qui ne répondent plus aux critères de qualité visés.

La réduction de la circulation automobile sur certaines voiries permet d'intégrer ces dernières au réseau Vélo CONFORT (alors qu'elles avaient été délibérément évitées initialement dans la définition des ICR). Le réseau vélo CONFORT reprend et complète les ICR avec un maillage plus fin.

De la même façon, les grands itinéraires du réseau Vélo PLUS ont été identifiés sur base des 5 critères de qualité et du potentiel d'utilisation. Seuls 15% de ce réseau existent aujourd'hui, dont à peine 5% sont aménagés selon les standards de qualité satisfaisants.

On ne peut pas parler aujourd'hui d'un véritable réseau cyclable structurant de niveau PLUS, ce qui est pourtant un préalable nécessaire pour atteindre les ambitions en matière de développement de l'usage du vélo. La mise en œuvre d'une série d'axes est une première étape pour constituer un véritable réseau dont le développement est à poursuivre par la suite. Ces axes sont repris dans la figure ci-après.



### FietsPLUS netwerk

#### Prioritaire assen

- |                                  |                             |
|----------------------------------|-----------------------------|
| 1. Wemmel-Groenendael            | 9. Woluwedal                |
| 2. Meise-Waterloo                | 10. Asse-Campus Pleinlaan   |
| 3. Vilvoorde-Halle               | 11. Jezus-Eik-Anderlecht    |
| 4. UZ-Brussel Luchthaven         | 12. Spoorlijn 26            |
| 5. Kortenberg-Sint-Genesius-Rode | 13. Kleine Ring             |
| 6. Luchthavenweg                 | 14. Spoorlijn 28            |
| 7. E40-Parkway                   | 15. Itterbeek-Ninoofsepoort |
| 8. Tervuren-Zellik               |                             |

### Réseau Vélo PLUS

La Région se donne l'ambition de développer un réseau vélo complet qui permet et invite à se déplacer à vélo à la fois pour des petits trajets dans son quartier, pour rejoindre les autres quartiers et le centre-ville, et le long des grands axes ou voies ferrées pour traverser et rejoindre les Régions voisines.

Pour cela, il faudra rassembler les composantes existantes en un ensemble cohérent, lisible, continu et couvrant le territoire régional avec une qualité de réalisation ambitieuse. Les composantes-clés sont effectivement déjà en partie présentes aujourd'hui mais dispersées, fragmentaires et insuffisamment convaincantes : une mise en zone 30 des quartiers à compléter, des ICR balisés mais encore partiellement aménagés et peu lisibles, les aménagements sur voiries régionales en projet, un RER vélo en cours de réalisation.



## **S'affranchir de la coupure des grands axes routiers et des grandes infrastructures**

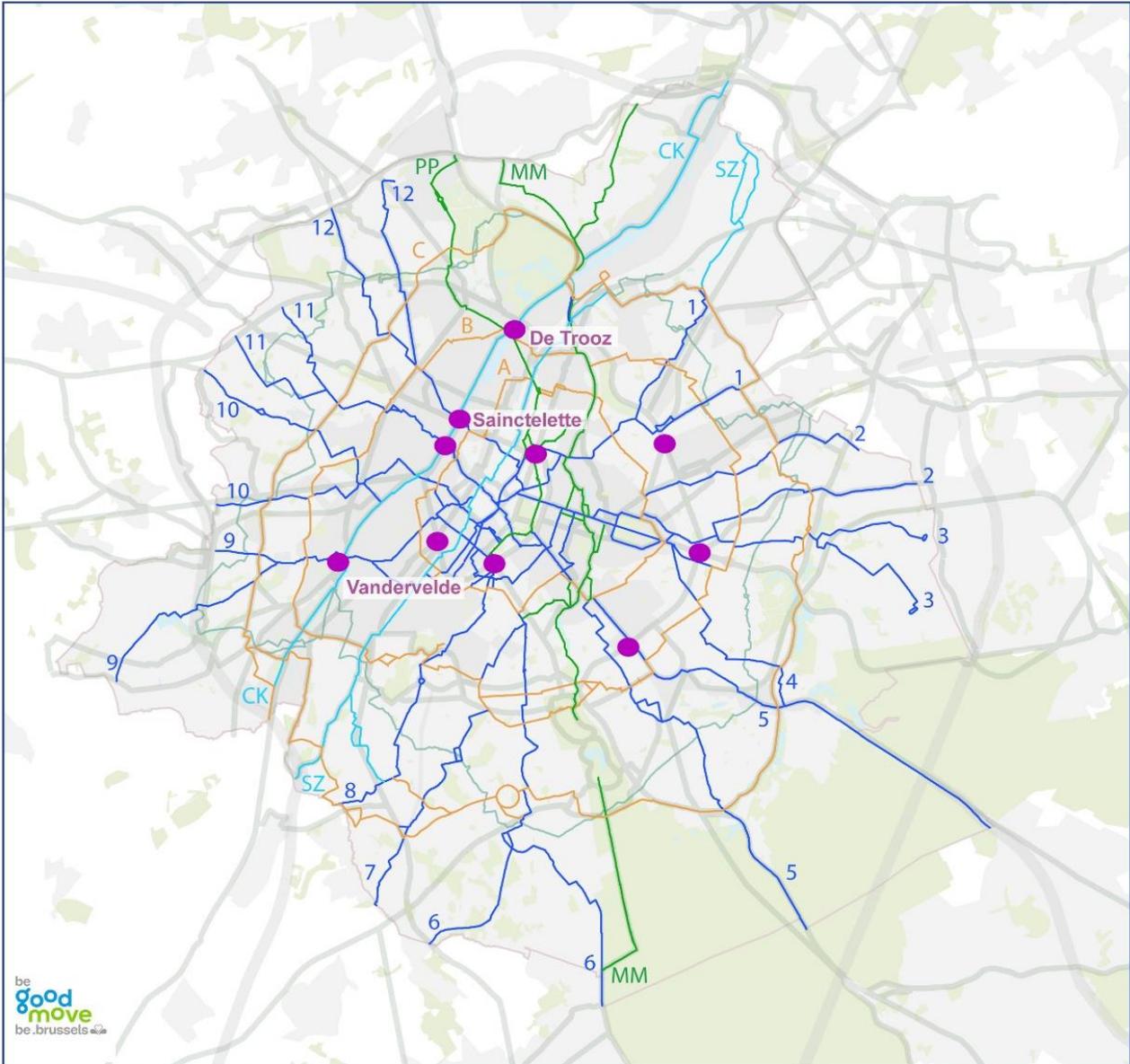
Outre la création de grands itinéraires, le développement du réseau vélo passe aussi par un réaménagement des grands carrefours complexes et des franchissements des grandes coupures urbaines (canal, voies ferrées, grands axes routiers, Ring), comme :

- **les grandes traversées du canal** : Saintelette, De Trooz, Vandervelde ;
- **les grands carrefours de la Petite Ceinture** : boulevard Jamar, rond-point Louise, Saintelette, Porte de Flandre, Porte de Schaerbeek ;
- **les grands carrefours de la Moyenne Ceinture** : place Meiser, Montgomery, gare d'Etterbeek.

Les conditions de circulation pour les cyclistes sur ces points de passage obligés conditionnent très largement la crédibilité de l'itinéraire. Actuellement, les difficultés de franchissement de ces endroits, en raison notamment de problèmes de sécurité, sont des obstacles majeurs à l'utilisation du vélo au quotidien.

Les carrefours et traversées d'axes seront conçus pour assurer la performance de l'itinéraire vélo sous quatre angles :

- la sécurité, en minimisant les conflits avec les autres usagers ;
- la continuité physique, lisible et confortable de l'itinéraire ;
- la rapidité, en minimisant les temps d'attente et les détours ;
- la capacité (traversées, zones d'attente...) en proportion avec les flux de cyclistes.



**Réseau vélo - Fietsnet**

PLUS

Carrefours et traversées  
Kruispunten en oversteken

Promenade verte  
Groene wandeling

- |  |                     |  |                                     |
|--|---------------------|--|-------------------------------------|
|  | CONFORT ICR radiaux |  | CONFORT radiale GFR                 |
|  | CONFORT ICR rocade  |  | CONFORT GFR in ringvorm             |
|  | CONFORT ICR repère  |  | CONFORT GFR via<br>herkenningpunten |

*Réseau vélo Confort et traversées de carrefours à améliorer*



## Un réseau de transport public intégré à l'échelle métropolitaine

Le réseau de transport public constitue la base du système de mobilité de la zone métropolitaine, permettant de relier les différentes centralités entre elles et assurant l'accessibilité des fonctions économiques, sociales et culturelles. Il doit assurer des performances (confort, fiabilité, temps de parcours) en adéquation avec l'ambition de le conforter dans son rôle d'épine dorsale de la mobilité métropolitaine.

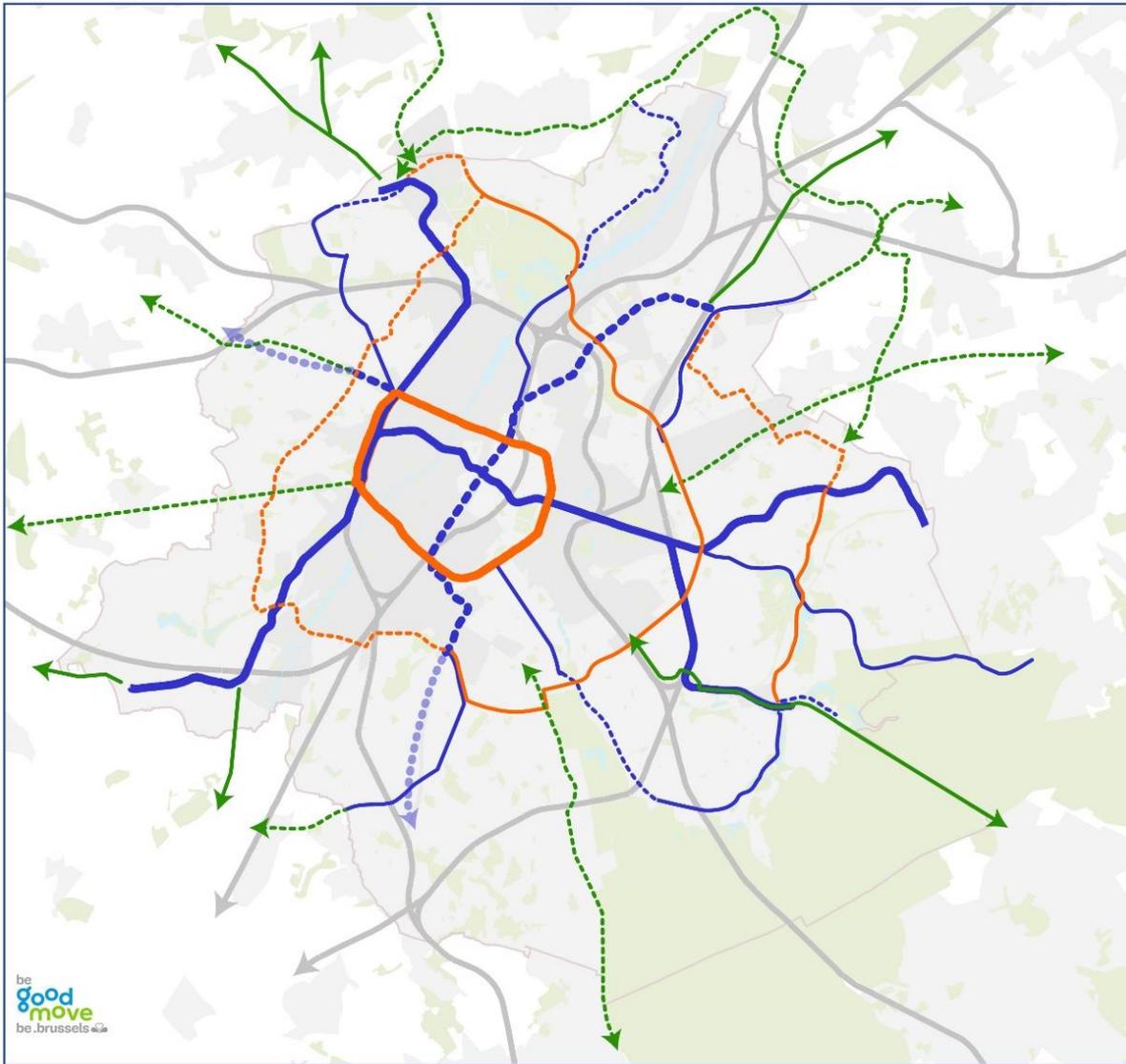
Le réseau de transport public bruxellois a connu un développement très important depuis l'élaboration du plan IRIS 2. Ce développement doit être poursuivi pour répondre à l'augmentation projetée de la demande, dans un contexte où le réseau fonctionne déjà aujourd'hui aux limites de ses capacités à de nombreux endroits.

Même s'il est constitué de différentes composantes, le réseau de transport public est considéré comme un tout, dont la conception et le fonctionnement doivent se faire de façon intégrée.

**Les axes TP PLUS** permettent des déplacements de longue distance entre les grands pôles existants ou en développement à l'échelle métropolitaine, avec des temps de parcours attractifs, des fréquences et des capacités élevées. La partie PLUS du réseau TP est constituée :

- du réseau ferroviaire ;
- du réseau urbain structurant, construit autour :
  - des axes radiaux reliant le centre à la périphérie, en métro ou par les grands axes urbains (avenue Louise, avenue de Tervuren, etc...),
  - des roades de Petite, Moyenne et Grande Ceinture ;
- des extensions du réseau urbain en lien avec la proche périphérie régionale.

L'ambition est de faire du réseau TP PLUS l'armature du système de mobilité régional et un des facteurs du développement urbain. Les besoins de renforcement de ce réseau ont été identifiés sur la base des zones de développement du PRDD et au besoin identifier dans celui-ci "*dans la foulée de la finalisation de l'extension Bordet-Albert...d'étudier le maillage optimal du réseau à haute performance à l'horizon 2040 et de définir les priorités de réalisation*"



be  
good  
move  
be.brussels

**Lignes de rocade - Ringlijnen**

- PLUS Metro
- - - PLUS
- · - · - PLUS à renforcer / te versterken

**Lignes métropolitaines - Metropolitane lijnen**

- PLUS
- · - · - PLUS à renforcer / te versterken  
en concertation avec RF / in overleg met VG

**Lignes radiales - Radiale lijnen**

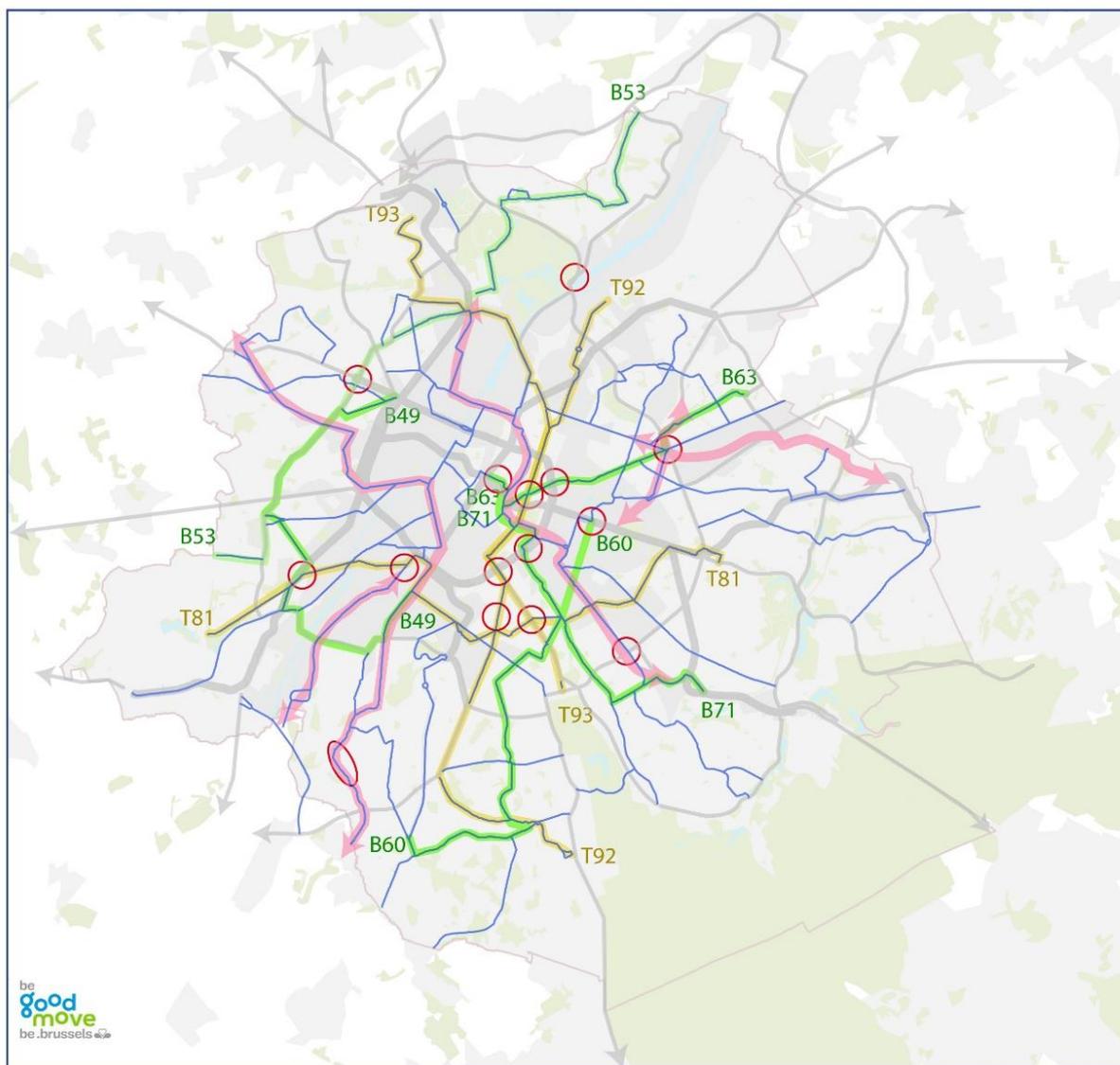
- PLUS Metro
- - - PLUS Metro à créer / te creëren
- · - · - PLUS Metro en cours d'étude /  
nu onder studie

- PLUS
- - - PLUS à renforcer / te versterken

**Réseau S** — S net

*Réseau TP PLUS projeté*

**Les axes TP Confort** complètent le maillage du réseau PLUS et permettent les déplacements entre les quartiers. Assurant des déplacements à moins grande échelle et circulant sur des voiries de gabarit plus restreint que le réseau TP PLUS, le réseau CONFORT n'a pas vocation à assurer le même type de performance en matière de temps de parcours. En revanche, l'enjeu de la régularité y est essentiel.



Réseau TC PLUS	—	OV-net PLUS
Axes TC confort	—	OV-assen COMFORT
Lignes confort à créer ou renforcer	↔	Te creëren of te versterken COMFORT-lijnen
Performances à améliorer	→	Prestaties te verbeteren
Points noirs	○	Zwarte punten

### Réseau TP Confort projeté

**Le réseau TP Quartier** assure la desserte fine des quartiers et le service de proximité à la population. Constitué aujourd'hui de lignes de bus à vocation de desserte locale, l'exploitation de ce segment de l'offre peut être amenée à évoluer progressivement vers d'autres types de modalités, sans préjudice de la nécessité de maintenir une offre de transport public accessible à tous : fonctionnement à la demande, autres types de véhicules, etc...

### Renforcer le maillage du réseau urbain et interurbain

Le développement de la Région et les ambitions de réduction de l'utilisation de la voiture vont induire une augmentation de l'utilisation du réseau de transport public, principalement sur les axes structurants. Le renforcement du réseau existant et la création d'axes complémentaires sont nécessaires pour accompagner ces évolutions

Les projets suivants sont déjà identifiés et planifiés :

- la réalisation d'une nouvelle ligne de métro Nord-Sud entre Bordet et Albert ;



- l'automatisation partielle des lignes de métro 1 et 5 pour permettre l'augmentation des fréquences ;
- le prolongement des lignes 9 et 3/7 vers le Heysel et/ou le parking C ;
- la création d'une nouvelle ligne de tram au nord de Van Praet, en lien avec NOH et l'Hôpital Militaire ;
- la création d'une nouvelle ligne de tram entre Belgica et Rogier, en passant par le pont Picard.

À plus long terme, les axes de rocade et les liaisons transversales qui ne passent pas directement par le centre-ville sont ceux sur lesquels les besoins de renforcement sont les plus importants. Les principaux potentiels de développement urbain et de croissance démographique sont en effet essentiellement situés en 2<sup>ème</sup> Couronne. D'autre part, le réseau est, pour des raisons historiques, moins dense dans cette 2<sup>ème</sup> Couronne et plutôt construit autour d'axes radiaux en lien avec l'hyper-centre.

Il est dès lors proposé :

- un développement important du réseau structurant à l'est de la Région, avec :
  - la création d'une nouvelle ligne à partir de Meiser (vers l'UCL via le Parkway ou la chaussée de Louvain) ;
  - la modification de l'itinéraire de la ligne 8 entre Louise et Buyl (voir ci-dessous la 3<sup>ème</sup> Ceinture Est).
- En combinaison avec la nouvelle ligne en lien avec NOH, ces 2 projets permettent de renforcer progressivement l'offre sur la rocade de Moyenne Ceinture est, par l'augmentation des fréquences, le déploiement d'un matériel roulant de plus grande capacité, etc..., le partage actuel de l'infrastructure entre plusieurs lignes limitant ces possibilités ;
- une ligne forte de rocade à l'ouest, à exploiter en tramway. Entre Anderlecht et Forest, la poursuite de la ligne jusqu'à Albert permet de boucler un axe complet de Moyenne Ceinture et améliore très nettement le maillage du réseau ;
- un prolongement du métro 2/6 jusqu'à la Basilique puis jusqu'à Grand-Bigard, afin de se connecter à cet axe de rocade, qui améliore les liaisons radiales à l'Ouest de la Région tout en renforçant le rôle de la rocade Ouest ;
- le prolongement de la ligne 8 de Roodebeek jusqu'à Bordet pour mailler le réseau entre les lignes de métro 1 et 3. A l'horizon d'un tel prolongement, une exploitation scindée de la ligne de rocade et de la ligne radiale en lien avec l'avenue Louise et le centre-ville devient nécessaire. La séparation de l'exploitation au niveau d'Herrmann-Debroux peut prendre la forme d'une déviation vers l'Adeps dans le cadre d'un réaménagement de l'axe d'entrée de ville ;
- la création d'une grande diagonale entre le nord-ouest et le sud-est de la Région, qui prolongerait la nouvelle ligne entre Tour&Taxis et Rogier, pour permettre un itinéraire direct entre 3 corridors de demande très forte et sur lesquels le réseau impose aujourd'hui des détours ou des correspondances : Bockstael - Bruxelles-Nord via Tour & Taxis, Bruxelles-Nord - Haut de la Ville, Haut de la Ville - Delta/Campus Universitaire ;
- l'amélioration des liaisons avec le sud de la Région, particulièrement sur le boulevard Industriel en lien avec la gare du Midi, ainsi qu'en lien avec Uccle

Le développement de ces différents axes ne peut s'envisager qu'à moyen, voire long terme. A plus court terme, une montée en puissance progressive de l'offre, en qualité et en quantité, est déclinée pour accompagner les évolutions de la demande de déplacements.

Des études plus précises restent nécessaires avant de pouvoir intégrer les propositions dans une programmation budgétaire, notamment les études socio-économiques, qui doivent permettre :

- de définir le tracé précis et de faire les études d'insertion urbaine;
- de valider l'offre de service à prévoir et sa montée en puissance progressive ;
- et sur cette base d'avoir alors une estimation plus correcte des coûts qui permet de planifier la mise en œuvre, y compris les besoins en matériel roulant supplémentaire.

Parallèlement, le renforcement de l'offre interrégionale sur les axes complémentaires au réseau ferroviaire doit être poursuivi. Ces axes doivent fonctionner comme de véritables extensions du réseau urbain, pour répondre à la demande croissante de déplacements entre la Région et sa première périphérie. Ils doivent être connectés aux axes du réseau urbain. Les points de connexion entre ces segments du réseau sont choisis et éventuellement adaptés pour favoriser la meilleure complémentarité possible entre les offres.

Les axes à étudier, à renforcer ou à créer sont :

- les 3 lignes du Brabantnet : rocade UZ-Tervueren en 2 phases, Boom, prolongement du tram 62 en lien avec l'aéroport ;



- le prolongement de l'axe Houba de Strooper au nord du Heysel en lien avec Wemmel ;
- la chaussée de Haecht ;
- la chaussée de Waterloo ;
- la chaussée de Mons au sud du CERIA ;
- la chaussée de Ninove.

Le développement de l'offre interrégionale est réalisé dans le cadre d'une coopération renforcée entre les Régions : le choix des tracés, la détermination des niveaux de services et les modalités d'exploitation font l'objet de décisions communes.

La création ou le renforcement de services interurbains par des lignes de bus express sur les grands axes autoroutiers (E40, E411) complètent le réseau et s'inscrivent dans l'optique d'y diminuer progressivement les charges de trafic automobile.

#### Améliorer les performances du réseau de surface

Le réseau de transport public de surface propose actuellement des vitesses commerciales limitées, de l'ordre de 16 km/h en moyenne, et en baisse ces dernières années. Il souffre surtout de gros problèmes d'irrégularité qui nuisent à son attractivité et contribuent à augmenter les coûts d'exploitation du réseau.

Au-delà du développement de nouveaux axes, l'amélioration des performances du réseau existant est donc un enjeu essentiel, à distinguer selon les catégories du réseau :

- sur le réseau TP PLUS, déjà très largement séparé de la circulation automobile, l'enjeu est d'abord de garantir le maintien des performances actuelles et d'améliorer la régularité ;
- sur le réseau TP CONFORT, qui emprunte des voiries de gabarit plus restreint, les possibilités de séparation physique avec le trafic automobile sont plus limitées. Les performances sont donc d'autant plus soumises aux aléas de la circulation automobile.

L'amélioration des performances du réseau est mise en œuvre sur des lignes ou tronçons de lignes cohérents et continus. Elle passe par la création de sites spéciaux quand c'est nécessaire mais s'appuie aussi sur les autres leviers d'action disponibles : priorités aux carrefours, positionnement des arrêts par rapport aux carrefours, distance entre les arrêts, contre-sens, ...

Elle repose surtout sur la mise en œuvre de la spécialisation des voiries et donc la réduction de la fonction "trafic" d'une grande partie du réseau, et notamment une série de chaussées "historiques" : chaussée de Charleroi, de Wavre, de Gand, etc.

La notion de performance du réseau de transport public ne se limite pas à sa vitesse ou à sa régularité et s'entend de façon transversale, intégrant notamment son accessibilité à l'ensemble de la population. En cohérence avec la volonté de proposer un réseau de transport public intégré, l'ambition est d'améliorer les performances en matière de vitesse et de régularité pour l'ensemble des opérateurs.



## Poursuivre le développement de l'offre ferroviaire

Le réseau S est l'offre de transport public structurante à l'échelle métropolitaine, assurant la desserte du bassin de vie bruxellois. Son rôle comme dans l'articulation du développement urbain et comme première alternative aux déplacements automobiles doit être renforcé.

A l'échelle régionale, il s'inscrit dans le maillage du réseau existant et projeté. La complémentarité avec le réseau urbain donne à certaines liaisons existantes un rôle particulièrement important dans la desserte régionale :

- La liaison S4 relie ainsi l'est et l'ouest de la Région de façon performante, sans passer par le centre-ville ;
- En empruntant la ligne 26, les liaisons S5, S7 et S9 constituent une offre diversifiée permettant de relier le sud et le nord-est de la Région sans passer par le centre-ville, mais également de relier de nombreux quartiers de 2<sup>ème</sup> Couronne à des lieux plus centraux. Le tout en s'affranchissant de l'effet de coupure du Bois de la Cambre ;
- Via les lignes 124 et 161, les liaisons S1 et S8 complètent utilement l'offre de la STIB en reliant de façon performante les communes méridionales de la Région aux principaux pôles d'activités.

Ces lignes sont stratégiques car elles répondent aux besoins identifiés de développement de l'offre en transport public, sur des axes de rocade ou desservant un centre-ville élargi. L'amélioration de l'offre via le renforcement des fréquences doit donc être poursuivie, dans l'optique d'une plus forte complémentarité avec les lignes de métro et de tram.

Plus précisément, les objectifs régionaux sont de :

- bénéficier de fréquences attractives pour se déplacer en train au sein de la Région. En période de pointe, tant la semaine que le samedi, cela revient à disposer a minima d'une offre ferroviaire de 4 trains par heure et par sens, cadencés au ¼ d'heure, pour l'ensemble des relations S. En période creuse, tant la semaine que le samedi, l'objectif est de disposer a minima d'une offre ferroviaire de 2 trains par heure et par sens pour l'ensemble des relations S.
- faciliter les déplacements en train en soirée entre la Région et sa périphérie. Cela passe avant tout par une extension de la plage horaire de circulation des trains S. Ainsi, tant la semaine que le weekend, le dernier départ des différentes relations depuis les gares principales (Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Luxembourg) doit s'effectuer après 00h30.
- renforcer la relation est-ouest en reliant le quartier européen, le quartier nord, Jette et Berchem-Sainte-Agathe.

Pour que le réseau S joue pleinement son rôle dans la desserte régionale et assure sa bonne articulation avec le réseau urbain, la création de nouvelles haltes ou la modification de certaines haltes existantes est également nécessaire. En la matière, les objectifs sont :

- La création d'une halte à Verboeckhoven (Cage aux Ours) pour permettre la connexion entre le réseau S et la future ligne 3 du métro ;
- Le déplacement de la halte d'Evere afin de l'intégrer dans le développement de la zone Josaphat ;
- Le déplacement de la gare de Moensberg pour permettre la connexion entre les lignes 124 et 26.

D'autres aspects importants de l'offre doivent également être améliorés : aménagement des haltes et du matériel roulant (confort, accessibilité, information), mais également la connaissance de l'offre ferroviaire par les Bruxellois.

## La desserte nationale et internationale

L'enjeu lié à l'offre nationale – et par extension à l'offre en général – tient avant tout à la configuration de la desserte intra-bruxelloise. En 2018, celle-ci reste en effet fort centralisée, avec une utilisation massive de la Jonction Nord-Midi (L0), au point de fragiliser grandement la robustesse et donc l'attractivité de l'offre.

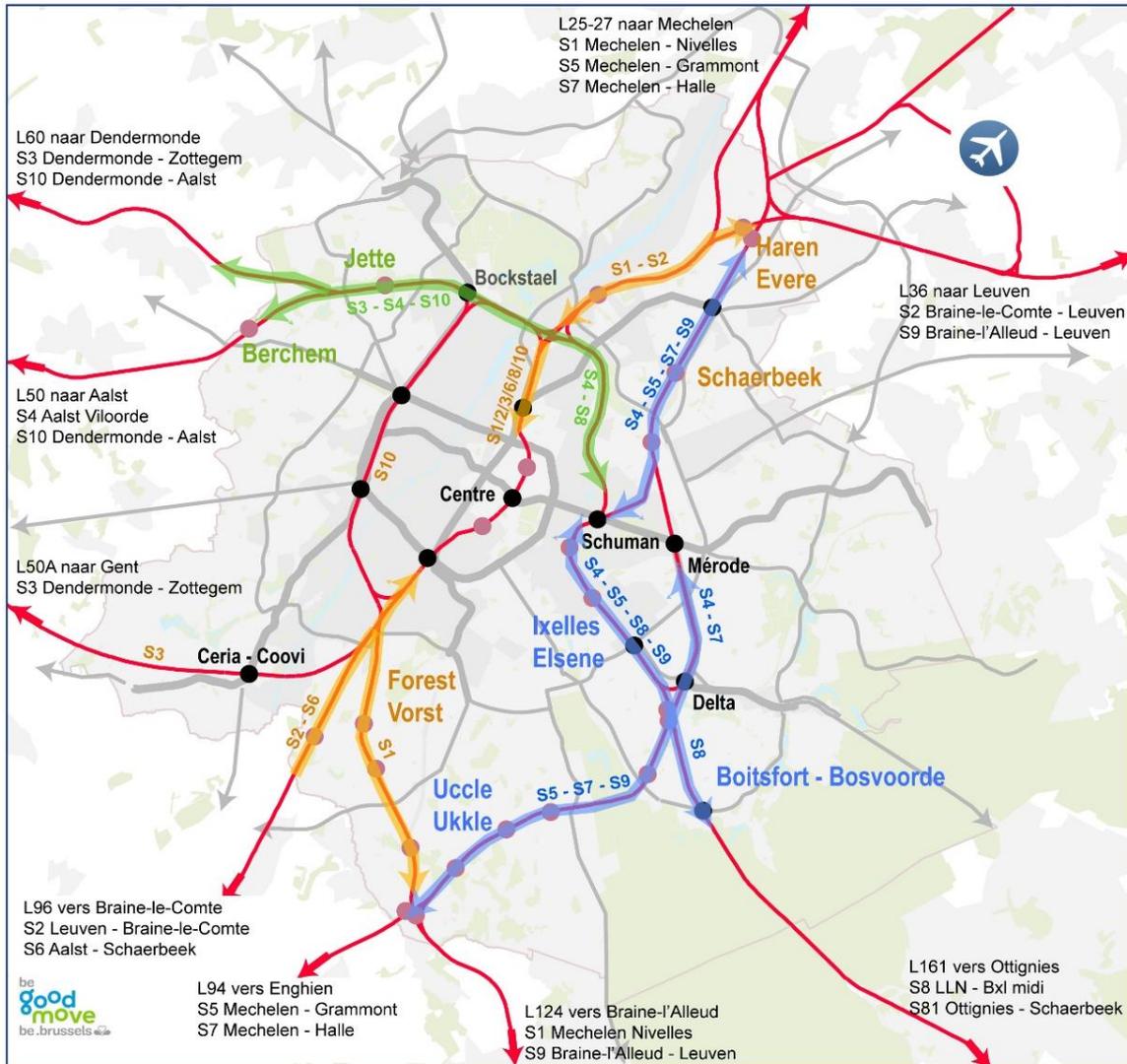
Dans ce cadre, la Région souhaite entretenir un dialogue avec la SNCB dans le but de mettre progressivement en place une meilleure répartition de l'offre sur les différentes jonctions qui parcourent la ville (L0, L26, L28 et L161), en lien avec le développement de zones prioritaires (Josaphat, gare de l'Ouest, etc.).

S'agissant de la desserte ferroviaire internationale de Bruxelles, celle-ci repose en premier lieu sur sa position au centre du réseau à grande vitesse belge, d'où partent trois axes (vers la France, l'Allemagne et les Pays-Bas). Ce développement, s'il a permis de relier directement Bruxelles à des villes importantes telles que Londres et Francfort, s'est accompagné d'un déclin marqué du nombre de villes autrefois directement reliées à la capitale belge par des services internationaux classiques, en particulier vers l'est.



La Région plaide dès lors pour que l'offre ferroviaire internationale soit complétée par de nouvelles lignes performantes et directes vers l'est et le sud-est européen (Luxembourg, Strasbourg, Bâle, le sud-est allemand, etc.). En lien avec cet objectif, elle :

- demande la réalisation complète des travaux de renouvellement et d'amélioration de l'infrastructure actuellement en cours sur l'axe 3 (lignes 161 et 162), dans le but de réduire significativement les temps de parcours par rapport à la situation existante avant les travaux.
- souhaite lancer une réflexion sur l'amélioration de la desserte du quartier européen qui, malgré ses fonctions internationales et la mise en service du tunnel Josaphat, n'est desservi par aucun service à grande vitesse et ne connaît plus qu'un trafic international classique résiduel.



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Réseau ferroviaire - Spornet</li> <li><span style="border-bottom: 1px solid gray; width: 20px; display: inline-block;"></span> TC / OV PLUS</li> <li>● Noeud de correspondance avec TC PLUS<br/>Overstapknoppunt met OV PLUS</li> <li>● Autres points d'arrêts<br/>Andere stopplaatsen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">—</span> Rocade nord / Noordelijke rocade S4<br/>Berchem / Jette / Schuman</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Rocade sud et est de la Région<br/>Zuidelijke en oostelijke rocade<br/>Uccle / metro / Schaerbeek</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Connexion nord - sud via la jonction<br/>Noord-Zuidverbinding</li> </ul> |
|---|--|

Réseau ferré national et métropolitain et liaisons stratégiques à renforcer



## Les gares et pôles d'échanges structurent le développement urbain

Au-delà de la fonction "transport", les axes et pôles du réseau métropolitain, existants ou à créer, constituent le support d'un développement urbain dense et mixte. Les gares, stations et pôles d'échanges notamment, constituent des points de centralité à part entière dont l'aménagement fait l'objet d'une attention particulière et dépassent la seule fonction "technique" : insertion dans le tissu urbain, diversité des fonctions, qualité des itinéraires d'accès à pied et à vélo.

L'implantation des fonctions urbaines dépend du niveau d'accessibilité proposé, mesuré sur la base de l'offre en transport public, mais aussi de l'offre de services de mobilité en sens large : réseau cyclable, mobilité partagée, taxis.

Les pôles d'échanges stratégiques sont :

- les grandes gares accessibles à l'échelle nationale : Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg, Schaerbeek et Etterbeek ;
- les autres gares du réseau S ;
- les pôles d'échanges entre deux lignes du réseau TP PLUS, ou entre le réseau TP PLUS et plusieurs lignes du réseau TP Confort, qui doivent avoir un rôle renforcé en lien avec les enjeux de développement urbain : Simonis, Bordet, Roodebeek, Herrmann-Debroux, Albert, Meiser et Heysel ;
- les points de rabattement du réseau interurbain.

Certains pôles d'échanges sont équipés pour pouvoir remplir une fonction particulière :

- les gares routières, destinées à l'accueil des cars de lignes régulières. A terme, la Région vise la création d'une grande gare internationale, facilement accessible par le réseau routier et connectée au réseau de transports en commun structurant. Le site d'Erasmus est actuellement à l'étude pour l'accueil d'une gare routière. Par ailleurs, les conditions d'accueil de ces services à la gare du Midi et à la gare du Nord sont améliorées ;
- les parkings de rabattement.

Les P+R sont considérés comme des pôles d'échanges à part entière, avec la particularité de proposer du stationnement automobile. Dès lors, il s'agira, dans les modalités pratiques de conception et de gestion de cette offre de stationnement (dimensionnement du nombre de places, tarification, restriction d'accès) de :

- participer à la limitation de l'utilisation de la voiture, en réduisant la part du déplacement intermodal qui est réalisé par ce mode : le rabattement se fait donc au plus proche du lieu d'origine du déplacement ;
- s'inscrire dans les principes de la spécialisation des voiries en participant à la concentration du trafic automobile sur le réseau structurant : les P+R sont donc prioritairement en lien avec les voiries Auto PLUS, éventuellement les voiries Auto Confort mais avec un nombre de places adapté en conséquence ;
- favoriser l'utilisation partagée et/ou collective des véhicules : les P+R offrent un quota de places réservées en priorité aux covoitureurs, des emplacements pour les services de voitures partagées, les vélos ainsi que des bornes de recharge électriques.

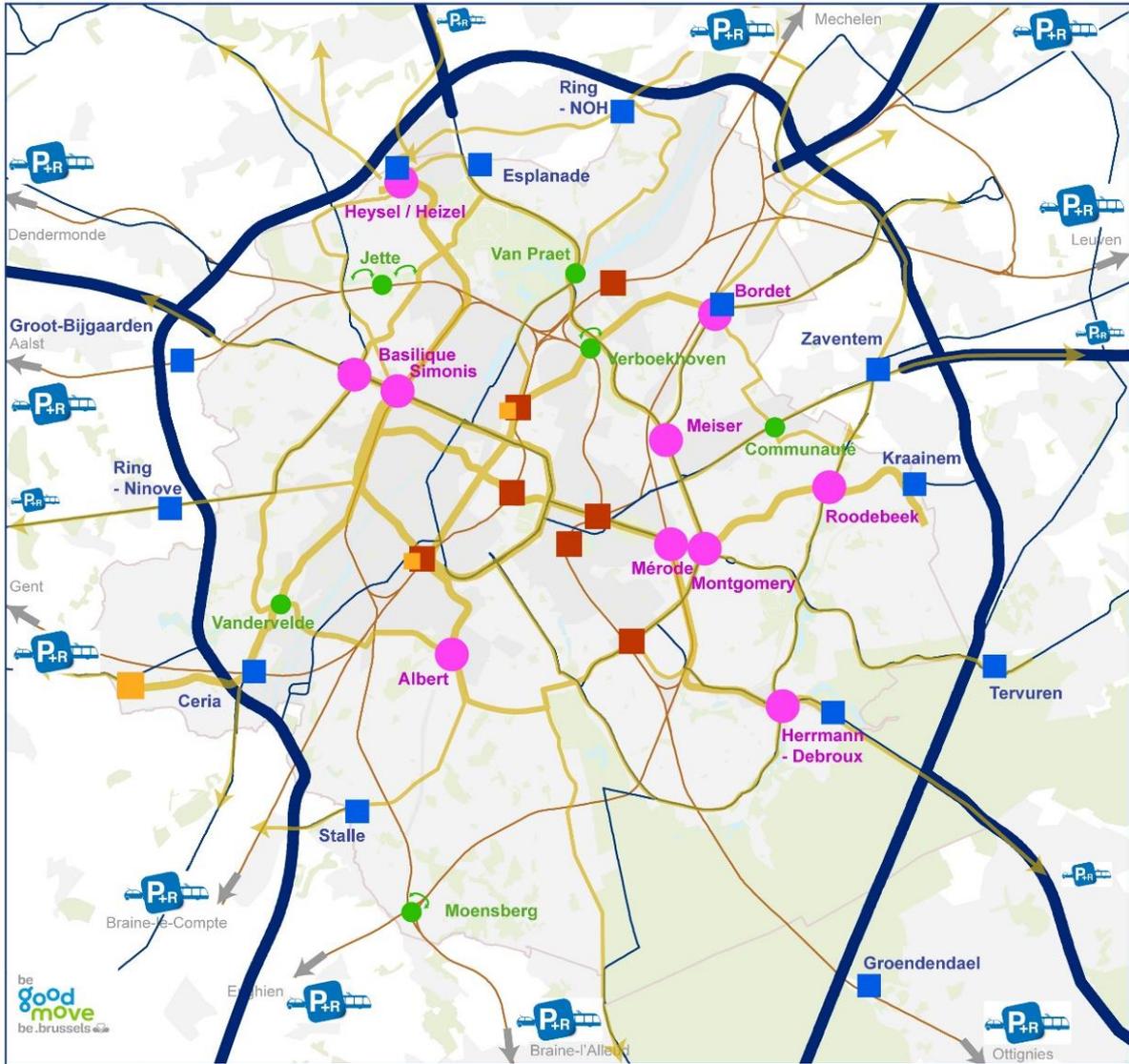
Il ressort de ces principes que les localisations potentielles pertinentes pour les parkings de rabattement sont :

- le plus en amont possible de la chaîne de déplacement, et donc en priorité, à l'échelle métropolitaine, au niveau des gares du réseau ferroviaire ;
- les interfaces entre le réseau routier et le réseau de transport public structurant existant ou à créer situés le plus proche possible du Ring, soit : Parking C, Esplanade, Ring-NOH, Bordet, Zaventem, Kraainem, 4 Bras de Tervuren, Adeps, Stalle, CERIA, chaussée de Ninove, Grand-Bigard.

Le dimensionnement des parkings fait l'objet d'études spécifiques, mais les expériences à l'étranger laissent apparaître que les P+R qui fonctionnent avec plus de 500 à 800 places sont des exceptions. La Région vise au total la réalisation de l'ordre de 25.000 places de P+R dans la zone métropolitaine<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Voir PRDD



**Réseau de voirie - Wegennet**

- Autoroute Snelweg
- PLUS PLUS

**Réseau TC - OV-net**

- Ferroviaire Spoornet
- PLUS PLUS

**Pôles d'échanges - Transitpolen**

- Stationnement Parkeren
- Gare nationale Nationaal station
- Pôles à renforcer Te versterken polen
- Noeud de correspondance à créer Te creëren overstapknooppunten
- Gare routière (inter)nationale (Inter)nationaal busstation
- Terminus routier transitoire Tijdelijk buseindpunt

*Pôles d'échanges existants ou à créer*



## Un réseau de voiries hiérarchisé et mieux intégré dans le tissu urbain

Le réseau régional est constitué des voiries :

- Auto PLUS, constitué du ring et des grands axes métropolitains. Ce réseau canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région ;
- Auto CONFORT, qui complètent le maillage du réseau PLUS pour l'accessibilité de la Région et limitent l'effet de dispersion du trafic dans les quartiers ;
- Auto quartier, représentant l'immense majorité du réseau. La circulation automobile y est possible, mais uniquement pour l'accessibilité locale et à vitesse réduite.

### Des grands axes mieux intégrés dans la ville

La spécialisation des voiries et la concentration des flux automobiles sur certains grands axes n'est pas en opposition avec une ambition d'améliorer la qualité de vie sur ces axes également, et d'y rationaliser l'espace dédié à la circulation automobile. La finalité reste une réduction globale du trafic automobile à l'échelle régionale.

Les grands axes d'entrée à Bruxelles, de même que les rocade routières, jouent actuellement un rôle structurant par rapport à l'accessibilité automobile de la Région pour les flux en provenance des autres Régions ainsi que pour les flux internes. Ces autoroutes urbaines et ces grands axes peuvent engendrer divers problèmes selon les tronçons concernés : nuisances sonores et pollution de l'air subies par les riverains, effet de coupure au niveau des espaces traversés, saturation durant les périodes de pointe, incidences sur l'exploitation de l'axe et sur la sécurité des usagers...

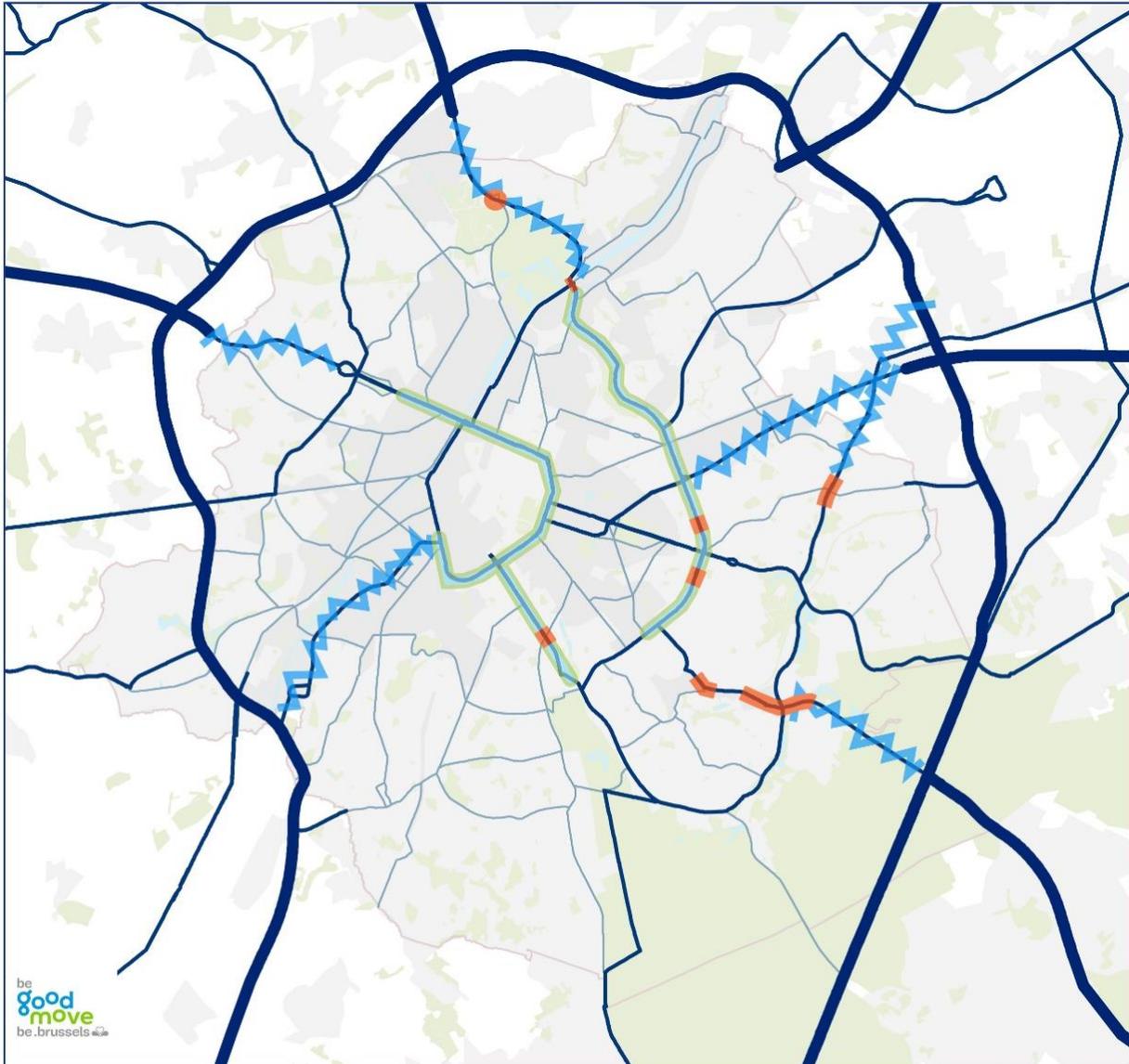
D'une façon générale, le statut de voirie "Auto PLUS" implique la mise en œuvre de mesures d'accompagnement visant à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains, en particulier le bruit et la pollution de l'air : choix des revêtements, isolation des façades, espaces-tampons. Tout nouveau projet de construction (logement, écoles, etc.) devra être conçu de manière à assurer une protection optimale contre la pollution sonore sur ces axes...

La meilleure intégration des grands axes de circulation peut prendre des formes différentes selon le contexte.

Sur les grandes entrées de ville<sup>27</sup> à gabarit autoroutier (A12, E40, E411, E40-Charles Quint), l'ambition est à terme un réaménagement en voirie à caractère urbain et laissant la place aux différents modes de déplacement. À plus court terme, ces axes sont utilisés pour développer d'autres usages, comme des voies réservées au transport public ou au covoiturage. L'espace dédié à la circulation automobile individuelle est donc réduit, sans dépendre forcément de projets de réaménagement complet qui ne peuvent s'envisager qu'à long terme.

---

<sup>27</sup> Voir PRDD p138



#### Réseau de voirie - Wegennet

- Autoroute — Snelweg
- PLUS — PLUS
- CONFORT — COMFORT

#### Axes PLUS à requalifier - Te herkwalficeren PLUS-assen

- Infrastructure à questionner  
In vraag te stellen infrastructuur
- Axe d'entrées de ville - multimodalité à renforcer  
Stadstoegang - multimodaliteit te versterken
- Requalification des voiries latérales  
Herkwalficatie van de ventwegen

#### Réseau Auto PLUS projeté

Sur certaines voiries internes à la Région, le réaménagement ou la création de voiries latérales séparées des voies de circulation principales permet d'instaurer une réelle séparation entre le bâti et les zones consacrées à la circulation motorisée, entraînant des conditions de circulation plus confortables pour les piétons et cyclistes. De tels aménagements sont opportuns, même s'ils ne peuvent pas forcément être continus, sur le boulevard Léopold II, la Petite Ceinture Ouest entre la Gare de Bruxelles-Midi et Saintelette, l'avenue Louise et la Moyenne Ceinture Est au nord de la Gare d'Etterbeek.

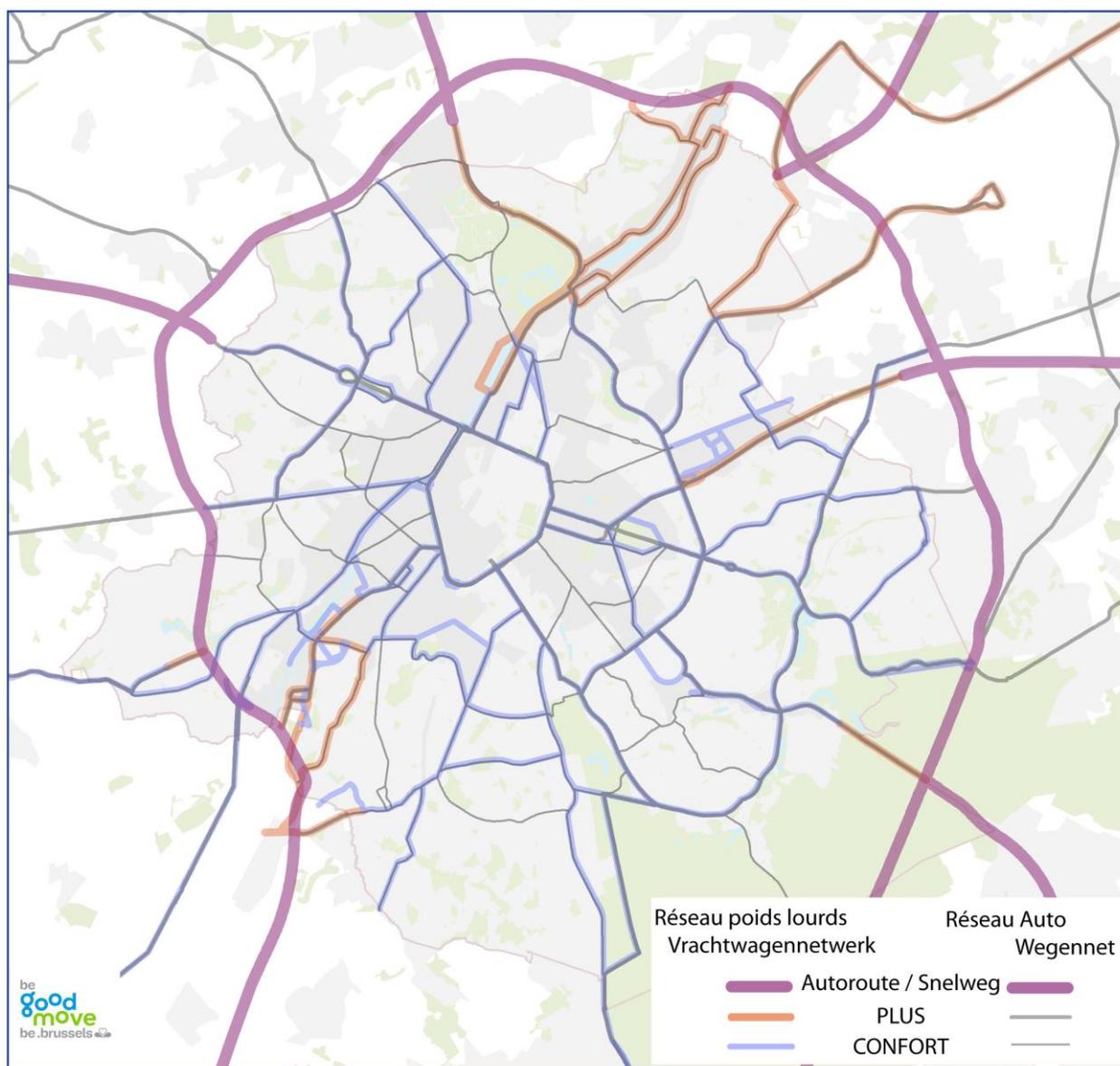


Dans le cadre du réaménagement de ces grands axes, l'existence ou le fonctionnement de certains ouvrages d'art doivent être remis en cause :

- les grandes infrastructures des axes d'entrée de ville : viaduc Herrmann-Debroux, rond-point du Gros Tilleul ;
- les tunnels qui offrent des capacités excédentaires ou dont l'emprise sur les aménagements est excessive : Vleurgat, Georges-Henri, Boileau, tunnel de la Woluwe ;
- le pont Van Praet : connexions manquantes entre certaines voiries Auto PLUS et aménagement des arrêts de transport public.

Les principes de hiérarchisation du réseau et d'intégration dans le tissu urbain s'appliquent aussi aux flux d'approvisionnement en marchandises, qui passeront encore majoritairement par la route. Il s'agira d'identifier clairement des itinéraires pour l'accès aux fonctions productives et portuaires par les véhicules lourds et de les aménager en conséquence.

Pour les livraisons en ville, la mise en œuvre des réseaux Poids Lourds PLUS et Poids Lourds CONFORT maintient le trafic de marchandises sur des voiries adaptées jusqu'au plus près du point de destination ou de transbordement vers d'autres véhicules/d'autres modes.



Carte

*poids lourds – transport de marchandises*



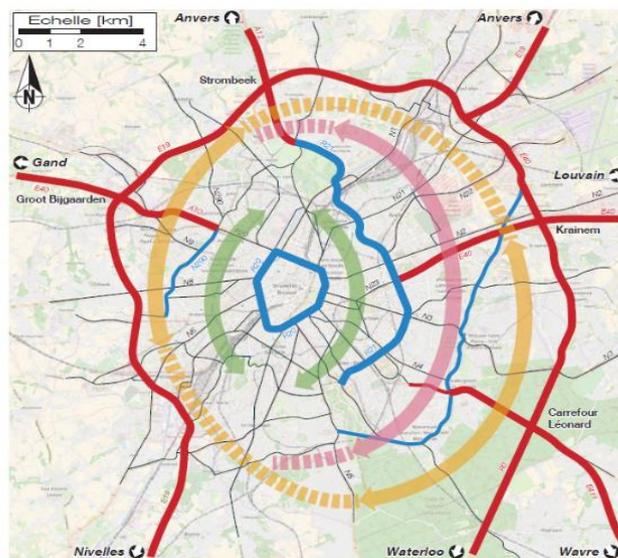
## Une gestion dynamique des flux de circulation

Le principe de report en cascade du trafic sur les grands axes s'accompagne de l'installation de "contrôles d'accès"<sup>28</sup> sur les principales pénétrantes de la Région, permettant une gestion dynamique des flux de circulation. Cette mesure vise non seulement à stocker les files d'attente de véhicules sur des tronçons routiers extérieurs et moins "dommageables", mais également à offrir des priorités de franchissement des carrefours pour le transport public, tant sur les axes radiaux (à combiner avec des sites propres bus / tram) que tangentiels. Ce principe conduit à la réduction des phénomènes d'autoblocage sur les carrefours localisés en aval du périmètre de "contrôle d'accès", avec une circulation plus fluide sur les carrefours actuellement problématiques. Afin de garantir l'efficacité de cette mesure, il convient de mettre en place un dispositif de contrôle d'accès sur tous les "corridors" routiers convergeant vers le centre de Bruxelles, mais également d'empêcher tout risque de court-circuit à travers les quartiers alentours (généralisation des 30 km/h, réorganisation locale des circulations...).

Le dispositif prend la forme de 3 niveaux de contrôle successifs :

- un premier niveau directement en aval du Ring. Les points de ce premier niveau connectés au réseau TP PLUS correspondent aux points les plus proches du centre où il est encore pertinent d'implanter des P+R ;
- un second niveau en amont de la Moyenne Ceinture, qui favorise les mouvements tangentiels et assure un meilleur niveau de priorité pour les lignes de transport public radiales ;
- un troisième niveau entre la Moyenne Ceinture et la Petite Ceinture.

La mise en œuvre d'un tel dispositif intègre le contexte urbain, les itinéraires piétons et cyclables, la présence de lignes de transport public et la possibilité d'aménager des sites dédiés, les zones de stockage disponibles, les itinéraires alternatifs envisageables et les risques de court-circuit par les quartiers.



*Niveaux successifs de gestion du trafic automobile*

## Un rôle stratégique pour le Ring

Le Ring fait partie du Réseau Transeuropéen de Transport - RTE-T. Il permet le contournement de la Région par les flux de transit nationaux et internationaux et joue un rôle en tant que rocade extérieure du réseau urbain. Il permet de :

- absorber la croissance globale de la mobilité routière à l'échelle belge et internationale. Le Ring est un axe autoroutier au cœur du réseau européen tant pour les personnes que pour les marchandises en lien avec les grands ports et aéroports européens ;
- attirer les flux en transit interrégional pour limiter les distances parcourues sur les voiries plus urbaines ;
- orienter les flux d'échange avec la Région bruxelloise via des redistributions d'itinéraires cohérentes avec la spécialisation des voiries. En pratique, les automobilistes seront conviés à utiliser le Ring pour se rendre le plus

<sup>28</sup> Carrefours à feux dosant principalement le trafic entrant dans la Région durant la période de pointe du matin.



près possible de leur destination finale et n'emprunter les axes routiers de la Région que sur une distance limitée ;

- limiter les trafics internes qui traversent la Région et qui pourraient potentiellement être reportés en partie sur le Ring.

Cette vision du rôle du Ring dans la mobilité régionale permet de dégager les fonctions souhaitées pour ses différents échangeurs :

- les échangeurs avec le réseau autoroutier ; ils correspondent à la fonction nationale voire internationale du Ring. Ils permettent idéalement tous les échanges. L'aménagement des voiries à l'intérieur du Ring doit clairement indiquer l'entrée dans la zone urbaine dense ;
- les échangeurs avec le réseau urbain Auto PLUS ; ils permettent les échanges avec le grand réseau d'accès à la Région, y compris pour les flux de marchandises ;
- les échangeurs avec le réseau urbain Auto Confort ; ils permettent l'accès aux zones situées à proximité immédiate du Ring, particulièrement s'il y a de gros générateurs, mais n'ont pas vocation à être utilisés pour accéder au centre-ville, par exemple.



#### Réseau de voirie - Wegennet

Autoroute — Snelweg  
 PLUS — PLUS  
 CONFORT — CONFORT

#### Fonction des échangeurs autoroutiers - Functie van de verkeerswisselaars

(Inter)national <> PLUS métropolitain/urbain ● (Inter)nationaal <> PLUS metropolitaan/stedelijk  
 PLUS métropolitain/urbain ⚡ PLUS metropolitaan/stedelijk  
 PLUS métropolitain/urbain ⚡ PLUS metropolitaan/stedelijk  
 <> CONFORT / pôle d'échange avec TP <> CONFORT / OV-knoop

*Echangeurs du Ring et fonction dans la desserte de la Région*



La Région souhaite :

- une amélioration des conditions de franchissement de l'infrastructure routière pour les piétons et cyclistes ;
- des adaptations des diffuseurs locaux pour limiter la perméabilité au trafic automobile en cohérence avec la spécialisation des voiries définie par la Région ;
- une modification des grands échangeurs avec le réseau autoroutier (E40 Est et Ouest, A12,...) qui permettrait de mieux marquer la transition entre le réseau autoroutier à l'extérieur du Ring et le réseau urbain à l'intérieur du Ring.

Il faut qu'un tel projet s'inscrive dans une vision partagée à l'échelle métropolitaine visant une diminution globale du trafic automobile. Des mesures d'accompagnement sont donc indispensables. Des dispositifs complémentaires visant à réduire l'impact environnemental de l'infrastructure (bruit, effet de coupure dans les écosystèmes) devraient également être intégrés, tout en s'assurant que le projet dans son ensemble ne contribue pas à augmenter l'emprise au sol de l'infrastructure routière.

Le renforcement de l'utilisation du Ring comme rocade pour mieux orienter les flux à destination de la Région n'est pas directement dépendant d'un réaménagement et doit s'appliquer à l'ensemble du Ring, pas uniquement aux tronçons concernés par le projet en cours.

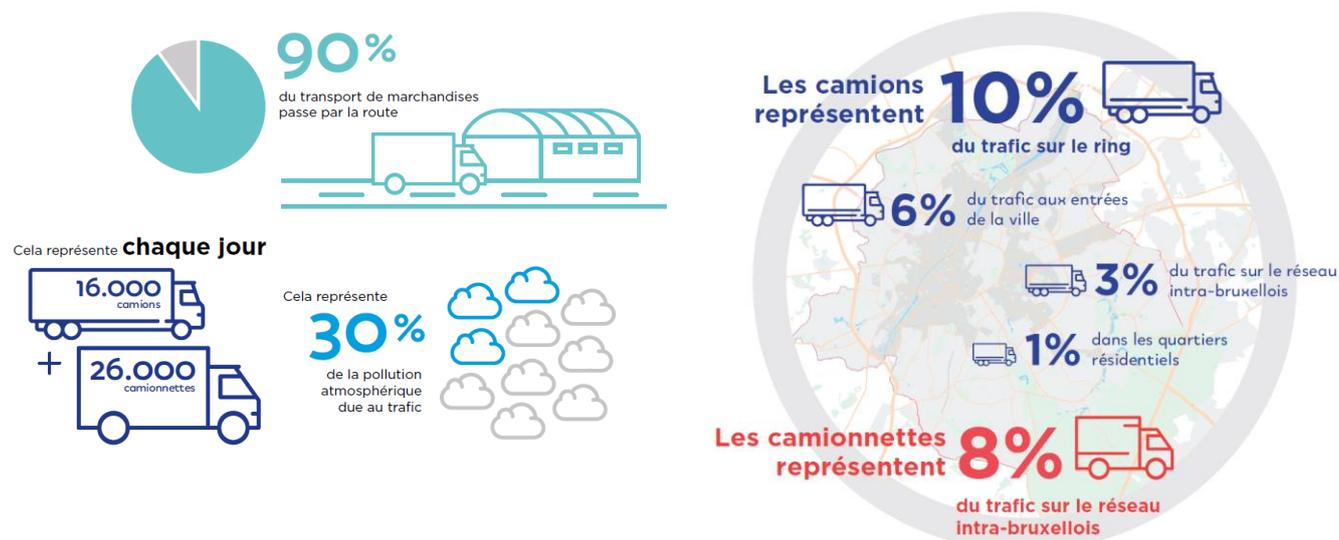
A ce titre, les positions et balises fixées par la Région sont :

- le réaménagement du Ring est un projet dont la définition est commune. En ce sens, les deux Régions doivent s'accorder sur certains objectifs communs et piloter ensemble les études ;
- le réaménagement du Ring intervient dans un projet de mobilité plus large, intégrant les transports en commun et le vélo, les parkings de transit, de manière à favoriser un report vers les modes alternatifs à la voiture individuelle. Les projets alternatifs à la voiture individuelle doivent avancer plus rapidement que le projet de Ring ;
- le projet doit améliorer l'accessibilité des deux Régions et garantir aussi bien le trafic de transit que le trafic de destination en territoire bruxellois et flamand ;
- le projet doit réduire le trafic en Région Bruxelloise, fluidifier le trafic sur le Ring et améliorer la sécurité routière grâce notamment à une réduction générale de la vitesse autorisée, adaptée à la densité de circulation ;
- en matière d'environnement, le projet doit respecter les engagements régionaux et contribuer notamment à l'amélioration de la qualité de l'air, de la biodiversité et à la diminution des nuisances sonores. Ce point est essentiel au vu de l'enjeu de santé publique ;
- la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas favorable à un élargissement du Ring mais ouverte à une optimisation sous conditions.



## La distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence

La Région a vu, comme partout en Europe, le nombre de camions et de camionnettes de livraison fortement augmenter. Le transport de marchandises ne représente toujours que quelques pourcents du trafic en moyenne, surtout concentrés sur les axes de pénétration, mais il continue d'augmenter et il est responsable d'une part très conséquente de certaines nuisances liées au trafic (émissions de polluants, bruit...).



Le transport de marchandises est généralement absent des objectifs de parts modales des agglomérations car il ne peut pas être comparé au transport de personnes. Il n'en reste pas moins un enjeu majeur de la politique de mobilité et mérite une attention particulière. Suivant l'évolution de l'emploi bruxellois, on devrait assister à une croissance globale de l'ordre de 5% des mouvements en RBC à l'horizon 2030. L'évolution des chaînes logistiques et le développement de l'e-commerce ont transformé le secteur de la distribution où l'on observe que le nombre de véhicules de transport de marchandises augmente et que l'industrie se dirige de plus en plus vers des véhicules de petite taille (+33% entre 2005 et 2015 pour les camionnettes contre -5% pour les camions).

Alors que le transport régulier est majoritairement bien planifié et organisé dans des véhicules bien remplis, le transport occasionnel, peu organisé, représente près de 45% des livraisons et génère environ 80% des trajets. Flux tendus, e-commerce, réduction des délais, service après-vente...

A Bruxelles, environ 90% du transport de marchandises est acheminé par la route. Le canal est principalement utilisé pour le transport de matériaux de construction et de produits pétroliers. L'usage du rail est très faible. Il faut donc en priorité améliorer l'efficacité du transport par route. Promouvoir l'usage de la voie d'eau et du rail pour les transports lourds ou de longue distance et aussi les vélos-cargos pour de plus courtes distances est aussi important pour l'avenir, même si cela ne résoudra pas la congestion du réseau routier à court terme.

Trois points clés pour un approvisionnement plus intelligent et plus propre ont été identifiés dans le Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises. Ils restent la base de la politique développée pour la distribution urbaine :

- une réduction et une optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville ;
- un report modal de la route vers la voie d'eau et le rail et les trajets restants (dernier kilomètre) à l'aide de véhicules plus respectueux de l'environnement ;
- faciliter la vie des livreurs.

Le Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises fait l'objet d'une évaluation. Les conclusions de l'évaluation sont intégrées pour orienter les actions du PRM.



Une bonne organisation de la distribution des marchandises en ville se base sur des sites et des plateformes logistiques, à la fois urbains et périphériques. Schaerbeek-Formation, son accessibilité par route, eau et chemin de fer, est un site privilégié où favoriser les affectations logistiques. Cela ne peut cependant pas être le seul centre de distribution bruxellois, il ne suffira pas à répondre à la diversité et à la quantité de flux de marchandises destinées à Bruxelles. En fonction des potentiels urbains et économiques, des sites logistiques spécifiques doivent se développer, notamment des entrepôts à différents endroits du territoire bruxellois et aussi des plateformes à l'échelle de la zone métropolitaine.

Pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif régional<sup>29</sup> est de réduire de 10% les distances parcourues par la route pour les livraisons à l'horizon 2025.

L'approvisionnement en marchandises de la Région doit évidemment être garanti mais il convient de limiter les mouvements de camions et camionnettes dans les voiries bruxelloises. La politique de distribution urbaine doit viser une meilleure efficacité logistique qui favorise des véhicules moins et mieux adaptés aux chaînes logistiques urbaines. Dans ce cadre, la livraison à vélo et notamment par vélo-cargo, est favorisée. Une meilleure utilisation de la capacité des véhicules pour réduire le nombre de mouvements et diminuer les kilomètres à vide est privilégiée. Ceci passe aussi par le développement d'espaces dédiés à la logistique à l'échelle des quartiers.

Outre les professionnels de la logistique, cette optimisation doit se concevoir également du côté des destinataires, qu'ils soient des entreprises en rationalisant les commandes, des chantiers en instaurant une gestion dynamique de leur approvisionnement en matériaux ou des particuliers en évitant notamment de se faire livrer à domicile lorsqu'ils sont absents.

Un système de labellisation sera mis en place pour valoriser les pratiques vertueuses en matière de distribution urbaine.

## Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité

Le stationnement est un **facteur essentiel** de réussite et de concrétisation des ambitions de la stratégie de mobilité. La Région développe à cet effet une stratégie globale qui vise à utiliser le stationnement comme :

- un levier d'action sur les choix en matière de mobilité ;
- un outil de réappropriation de l'espace public ;
- un maillon des chaînes de déplacements intermodales (voir partie sur les pôles d'échanges) ;
- un service rendu aux usagers de la Région.

Dans une approche servicielle, la Région vise à faire évoluer sa politique de stationnement pour qu'elle intègre mieux les fonctions de services urbains, indépendamment du type de véhicules utilisés :

- nombre, dimensionnement et disponibilité des espaces de livraisons, y compris hors voirie ;
- stationnement des taxis, des cars, des bus scolaires, des poids lourds ;
- stationnement des usagers professionnels : corps de métiers, personnels soignants ou d'assistance à domicile, etc... ;
- nombre d'emplacements pour les vélos, les vélos-cargos, les motos et les nouveaux moyens de déplacement (trottinettes électriques, vélos électriques, ...) ;
- nombre d'emplacements à réserver pour les PMR, l'autopartage, les CD.

L'ambition est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc...) soient prioritaires dans l'accès aux espaces de stationnement et notamment ceux situés sur l'espace public, sans pour autant que ce service soit gratuit.

Le stationnement est un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité : la certitude de la disponibilité d'un emplacement de stationnement à destination est notamment un facteur déterminant du choix modal. Les politiques en cours contraignant l'offre de stationnement automobile à destination qu'elle soit en

<sup>29</sup> Voir PRDD p141



ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles (application du RRU, du COBRACE, Plan d'Action Communal de Stationnement, ...) que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées.

Le stationnement doit être aussi utilisé dans sa dimension incitative, pour :

- stimuler la pratique du vélo : déploiement d'une offre d'accueil des vélos en et hors voirie, adaptée aux usages de courte ou de longue durée ;
- diminuer l'utilisation de la voiture individuelle : accroissement de l'offre d'emplacements dédiés aux voitures partagées, au covoiturage, etc. et réduire les distances parcourues en voiture (P+R) ;
- accompagner l'évolution des types de propulsion du parc automobile : réservation et développement d'emplacements permettant une recharge électrique.

En parallèle, le stationnement automobile mobilise une part importante de l'espace public, ce qui nuit à sa qualité d'usage et représente un obstacle dans sa mise en valeur. La demande de stationnement en voirie est aujourd'hui stimulée par la tarification réduite (en moyenne 10€/an/voiture que ce soit via l'horodateur ou par rapport au montant de la carte riverain) et décourage les Bruxellois de recourir au stationnement hors voirie (privé ou public). Cet effet est accentué par la déconnexion entre le nombre de cartes de dérogation distribuées et le nombre d'emplacements effectivement disponibles.

Il ne sera pas possible de maintenir cette situation sur la durée : même si le taux de motorisation à Bruxelles est le plus faible parmi les trois Régions et qu'il a plutôt tendance à diminuer, le parc de véhicules est en augmentation en raison du dynamisme démographique. Les capacités d'accueil sur l'espace public sont limitées et une réduction de l'emprise du stationnement automobile doit être menée pour permettre le développement des autres usages souhaités sur les voiries et favoriser une meilleure qualité de l'espace public.

**L'emprise du stationnement sur l'espace public doit être diminuée** en favorisant le report vers le stationnement hors voirie. Actuellement il existe, réparties variablement sur le territoire régional, de nombreuses places de stationnement hors voirie non occupées alors que la pression en voirie peut être très forte dans un périmètre proche. La Région **visé à rendre le stationnement hors voirie résolument attractif** en agissant, notamment :

- sur les tarifs du stationnement dans l'espace public, qui doivent être davantage en adéquation avec la valeur du service fourni et donc plus élevés que ceux du stationnement hors voirie ;
- sur la modulation de la tarification du stationnement sur l'espace public en fonction du contexte : niveau de pression, disponibilité de stationnement hors voirie ;
- sur le développement d'outils permettant d'augmenter l'offre de stationnement hors voirie accessible au public afin de favoriser la mutualisation et une plus grande flexibilité dans l'utilisation de l'offre existante.

Dans cette optique, la Région ambitionne, à travers son PRDD, d'atteindre les objectifs suivants à l'horizon 2030 :

- réduire le nombre de places de stationnement automobile en voirie en dessous de 200.000, contre 265.000 actuellement ;
- réduire le nombre de places non réglementées à 35.000 ;
- augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains.

Pour le stationnement des vélos, l'ambition est de :

- déployer du stationnement en voirie (arceaux) à chaque carrefour au minimum, et à intervalle régulier sur le linéaire de la voirie (distance de 150 mètres à 200 mètres maximum) ;
- renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé dans les pôles d'échanges, conformément aux ambitions du Masterplan stationnement vélo
- développer les capacités de l'offre sécurisée sur et hors voirie pour le stationnement de courte et longue durée.

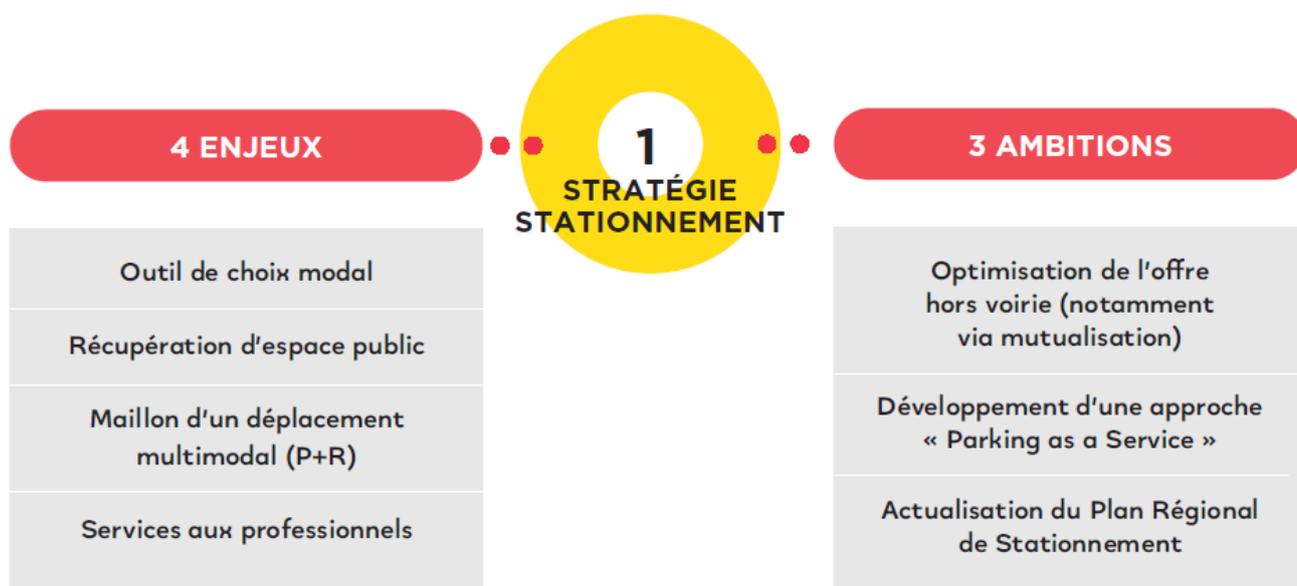
Des dispositifs sont mis en place pour accompagner le développement des services de micro-mobilité (trottinettes essentiellement), sans pour autant que ceux-ci n'encombrent l'espace public et ne gênent le déplacement des piétons.



Afin d'améliorer la gestion des emplacements, la Région développera un **outil zonal et prospectif de l'offre de stationnement en et hors voirie**. Cet outil devra notamment permettre, sur base d'une programmation des aménagements, d'anticiper les diminutions de l'offre de stationnement automobile sur voirie et d'adapter en conséquence les actions portant sur le stationnement hors voirie. A l'inverse, la création d'une offre de stationnement hors voirie dans le cadre d'un projet immobilier pourra créer des opportunités de réaménagement de l'espace public. La définition du périmètre géographique des zones de suivi de l'offre de stationnement sera fixée dans l'actualisation du Plan Régional de Politique du Stationnement.

Pour mener à bien sa stratégie de stationnement, la Région complète et renforce ses outils de gestion et sa capacité d'action, en particulier :

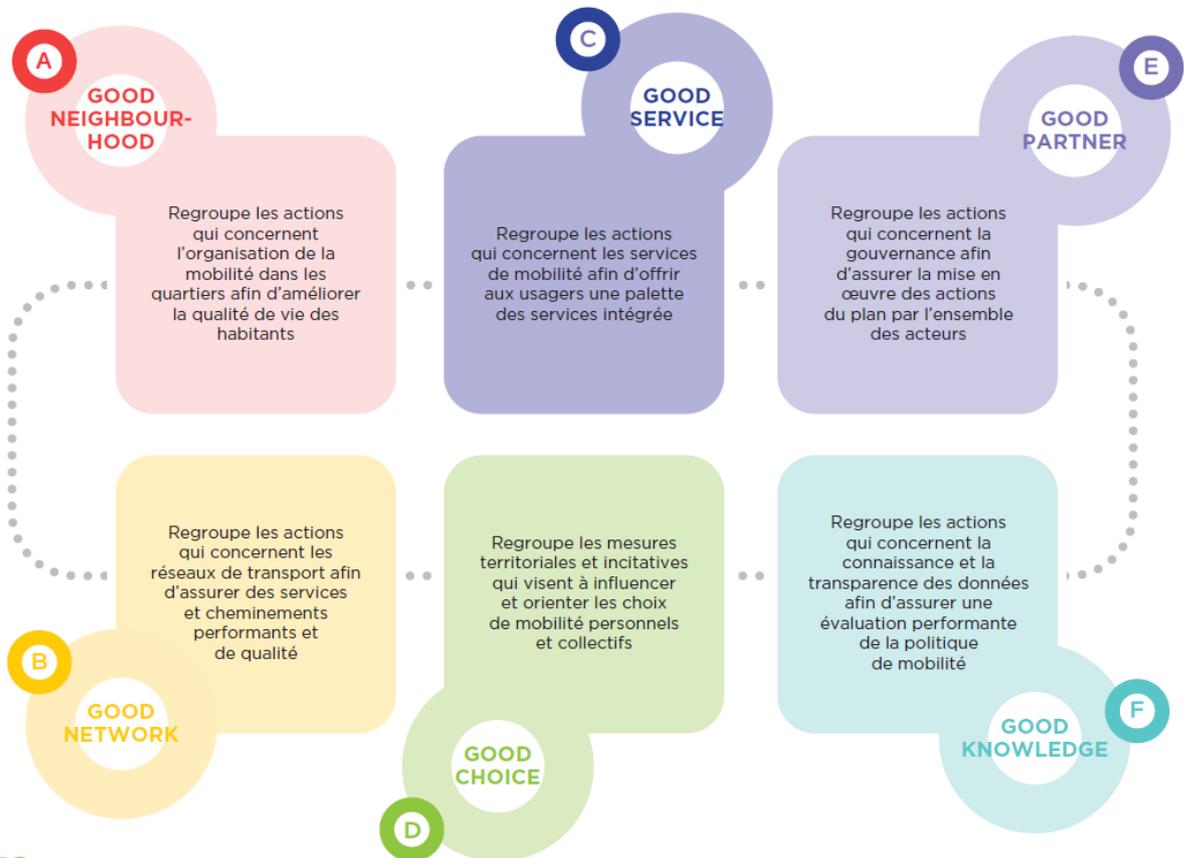
- elle actualise son Plan Régional de Politique du Stationnement et les Plans d'Actions Communaux de Stationnement ;
- elle met en place un organe de concertation regroupant l'ensemble des acteurs impliqués dans la politique de stationnement en et hors voirie. Cet organe vise à aider Bruxelles Environnement et Urban.Brussels dans leurs missions de délivrance des permis, pour juger de la pertinence de la construction d'un parking par le demandeur et évaluer son dimensionnement ;
- elle adapte le RRU, qui détermine l'offre de stationnement hors voirie : nombre, types, dimensionnement ;
- elle évalue le COBRACE et met en place les éventuelles adaptations qui découlent de cette évaluation ;
- elle renforce son observatoire du stationnement pour suivre les évolutions du secteur et monitorer les besoins.





# Les programmes d'actions

Pour répondre aux enjeux de la mobilité et mettre en œuvre sa stratégie, la Région met en œuvre un plan d'actions transversal, articulé autour de 6 grandes thématiques, les focus.



Ces focus incarnent la vision de la mobilité pour Bruxelles. Cette **stratégie transversale implique la mise en œuvre concomitante de l'ensemble des focus** en vue d'obtenir les résultats attendus : les focus n'existent pas indépendamment les uns des autres et les mesures choisies ainsi que leurs effets attendus ne sont pas à considérer de façon sectorielle et cumulative, mais bien de façon globale et en interaction.

Ces programmes d'actions stratégiques émergent d'une analyse croisée des ateliers, des rencontres bilatérales, des stratégies sectorielles déjà en place, du benchmarking et des visions formulées par les parties prenantes (fédérations, associations, citoyens, administrations).



## A. GOOD NEIGHBOURHOOD

### Quel objectif ?

GOOD NEIGHBOURHOOD regroupe les actions qui concernent **l'organisation de la mobilité dans les quartiers**. L'ambition est de créer les conditions pour en faire des quartiers réellement apaisés et y augmenter sensiblement la qualité de vie, la qualité de l'espace public et y privilégier les fonctions de séjour, l'accessibilité universelle, la sécurité routière, la qualité de l'air et la santé.

Il s'agit de développer de grandes zones apaisées, d'un diamètre de 1 à 2,5 km. La circulation automobile y est possible pour les accès locaux, le trafic de transit y est par contre fortement découragé et les vitesses systématiquement réduites au travers de l'instauration d'une zone 30 lisible et compréhensible par les usagers et renforcée par des aménagements concrets (effets de porte, rétrécissements locaux, signalisation, etc.).

**Le panel citoyen (19/11/2017) demande :**

- “de limiter la vitesse de circulation sur le territoire régional bruxellois à 30km/h, sauf sur les grands axes de mobilité où elle sera limitée à 50km/h ;
- dans les quartiers apaisés, de réduire la largeur de l'espace dédié à l'automobile pour ralentir la vitesse de circulation ;
- de réduire l'espace dédié au stationnement automobile au profit de la qualité de l'espace public (“une place de parking pour deux arbres”), à l'image de ce qui se fait dans d'autres grandes villes comme Copenhague.”

Forum Good Move - 20/04/2017

“L'importance d'apaiser la mobilité dans les quartiers pour améliorer la qualité de vie est reconnue par tous les participants comme une démarche nécessaire, bien que complexe. Les discussions ont bien mis en évidence l'intérêt théorique d'une telle approche, mais également ses limites et la difficulté de sa mise en œuvre dans une ville avec un réseau viaire historique et non, par exemple, orthogonal comme à Barcelone. Un point de divergence est apparu entre les défenseurs d'une mise en œuvre globale, partout, et les défenseurs d'une mise en œuvre progressive, au travers de programmes pilotes”.

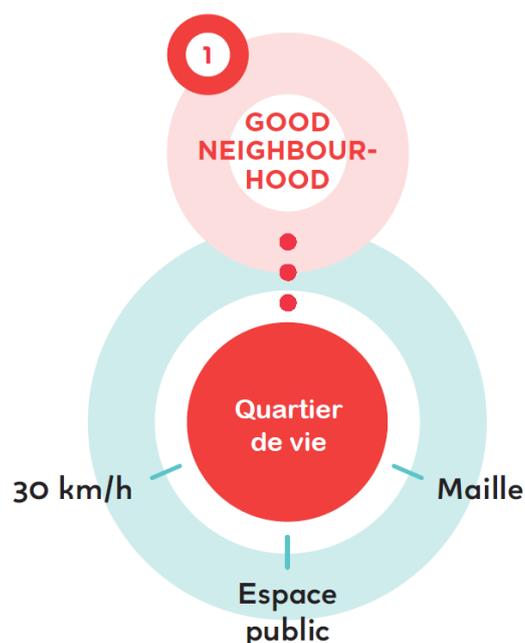
### Quelle ambition pour le citoyen ?

“Je jouis d'une ville composée de larges quartiers apaisés et diversifiés, où l'espace public est attrayant et m'invite à y passer du temps, où je respire un air sain et où il y a peu de bruit, où tous peuvent se déplacer à l'aise – enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite –, où je marche et je roule à vélo en tout confort et sécurité pour répondre à mes besoins quotidiens, où j'ai accès à un transport public local et à une gamme de services de mobilité qui me relient à l'ensemble de la ville.”

### Quelle stratégie ?

La Région développe une approche transversale de la mobilité à l'échelle locale et de la qualité de l'espace public, basée sur trois volets :

- **La ville 30** - réduire les vitesses pour une circulation apaisée.
- **La mise en œuvre des mailles** – tendre vers des quartiers calmes et accessibles.
- **Les grands espaces publics** - renforcer la qualité d'usage et l'animation urbaine.





## B. GOOD NETWORK

### Quel objectif ?

GOOD NETWORK regroupe les actions qui concernent **les réseaux de transport**.

L'enjeu de fond est de rétablir un meilleur équilibre entre la voiture et les autres modes de transport sur les différentes voiries afin d'améliorer les cheminements des modes actifs ainsi que les performances des transports publics de surface. Il s'agira d'opérer un saut qualitatif dans les aménagements en faveur des modes actifs et des transports publics.

La Région de Bruxelles-Capitale a développé une stratégie pour établir des priorités claires dans le partage de l'espace de voirie. Cette stratégie consiste en une **spécialisation multimodale des voiries** qui intègre tous les modes de déplacement en définissant un réseau structurant pour chacun d'entre eux (marche, vélo, transport public, trafic motorisé et poids lourds).

#### Le panel citoyen (19/11/2017) demande :

- "d'aménager les trottoirs de manière à permettre la circulation de l'ensemble de ses usagers, et notamment des personnes à mobilité réduite, par une gestion optimale du mobilier (bancs publics, panneaux de signalisation, horodateurs, boîtiers électriques...);
- de créer un réseau cohérent et continu de pistes cyclables sécurisées sur les principaux axes de mobilité ;
- pour autant que le gabarit de la voirie le permette, de développer des sites dédiés à chaque mode de déplacement, adéquatement dimensionnés et séparés physiquement, en tenant compte prioritairement de la circulation : 1° des piétons, des cyclistes et des transports en commun ; 2° des autres véhicules motorisés ;
- de ne créer des zones de stationnement que pour autant qu'il ait été tenu compte du point précédent."

Forum Good Move - 20/04/2017

*"Les participants ont bien appréhendé la notion de spécialisation multimodale des voiries, même si certaines personnes ont exprimé quelques réserves pour passer des principes « théoriques » à la mise en œuvre sur le terrain (espaces très contraints, avec localement des difficultés d'application). La priorisation de chacun des réseaux de transport dans la mise en application de la spécialisation des voiries a été relativement unanime, ainsi que l'importance de renforcer les espaces pour les piétons et cyclistes. Un point de divergence est apparu au sujet de la superposition des réseaux et du traitement des espaces de chaussée : séparation ou mixité des usagers ?"*

### Quelle ambition pour le citoyen ?

*"J'ai à ma disposition des réseaux attrayants et efficaces pour me déplacer rapidement et en tout confort, et ainsi déployer mes activités privées et professionnelles partout dans la ville. Les rues et les places sont bien pensées pour combiner la qualité de vie avec des réseaux performants. Des grandes magistrales piétonnes rayonnent à partir du centre-ville. De grands itinéraires cyclables se connectent pour traverser la ville, combinant des pistes cyclables séparées le long des grands axes et des chemins vélo le long des axes ferroviaires. Le métro est complété par les trains à travers la ville. En surface, des lignes fortes de tram me transportent avec des temps de trajet courts et fiables. Les axes les plus larges sont les plus faciles pour me déplacer en voiture vers le Ring et vers les autoroutes, et m'évitent d'encombrer les petites rues de quartier."*

### Quelle stratégie ?

La Région développe ses actions sur les réseaux selon trois volets :

- **L'optimisation** - mieux répartir l'espace disponible sur la voirie, au profit des modes actifs et des transports publics, mieux utiliser les infrastructures existantes.
- **La réalisation** - développer les réseaux des différents modes.
- **La gestion et l'entretien** - garantir les niveaux de service des différents réseaux par une gestion préventive et un entretien régulier.





## C. GOOD SERVICE

### Quel objectif ?

GOOD SERVICE regroupe les actions qui concernent les **services de mobilité**. L'ambition est d'offrir aux usagers une palette de services qui remplacent, pour une partie significative de la population, la nécessité de posséder une voiture individuelle.

Le panel citoyen (19/11/2017) demande :

- “au Gouvernement de désigner un service intégré chargé de rassembler, harmoniser et tenir à jour l'information des différents opérateurs de transport actifs dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
- la création d'une plateforme unique d'information sur l'offre de transports dans la Région (horaires, connections, itinéraires, prix...). Cette plateforme doit être accessible à tous par application, site Internet, panneaux d'affichage numériques dans les gares et les véhicules, et en version papier ;
- de poursuivre l'implémentation de la carte « Mobilité » de type MOBIB, donnant accès à tous les moyens de déplacement et aux services suivants, notamment : STIB, De Lijn, TEC, SNCB, voitures partagées, vélos partagés, scooters partagés, taxis, utilisation de parkings de transit à l'entrée de Bruxelles ;
- de faire en sorte que tout opérateur, public ou privé, offrant un service de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, soit obligé d'offrir ses services via la carte « Mobilité » ;
- de faire en sorte que le seul abonnement disponible sur cette carte pour l'utilisation de transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale soit l'abonnement MTB (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) ;
- de faire en sorte que cette carte donne accès, sur smartphone, sur ordinateur ou sur des bornes présentes aux arrêts de transport en commun, à toutes les informations disponibles au niveau de la planification d'un déplacement, avec une mise à jour en temps réel ;
- que des informations supplémentaires (travaux, durée du trajet à pied, systèmes de vélos partagés ou de voitures partagées, etc...) soient également communiquées lors de l'utilisation de cette carte ;
- de rendre les gares S et les parkings de transit plus visibles dans l'espace public et d'augmenter l'affichage dans les gares, points de connexion et dans les transports eux-mêmes sur les connexions et différents moyens de transport ;
- de créer des parkings publics de transit, aux grandes entrées de Bruxelles, sur le territoire de la Région bruxelloise (...) : ces parkings doivent être surveillés et équipés (toilettes, commerces, etc.) ;
- d'imposer la mutualisation des espaces de stationnement des institutions publiques, des entreprises privées et de tout nouvel immeuble à habitations multiples, lors de toute demande d'octroi ou de renouvellement d'un permis d'environnement.”

Forum Good Move - 20/04/2017

“Le principe de « Mobility as a Service », qui vise à remplacer la possession d'une voiture par un abonnement à une offre plurielle et flexible de mobilité, a fortement nourri les débats. Néanmoins, de nombreux participants restent inquiets sur la capacité de la Région bruxelloise à mettre en œuvre de manière concrète une telle offre de services, par manque de coordination entre acteurs publics et une trop faible collaboration avec le secteur privé. Deux points de divergence sont apparus dans les groupes : le niveau de respect en matière de vie privée (types de données qui peuvent être collectées et utilisées pour orienter l'utilisateur) et l'exploitation du système par le secteur public ou le secteur privé, les seconds prônant une plus grande efficacité du secteur privé pour opérer le système.”

### Quelle ambition pour le citoyen ?

“J'habite en ville et ma famille ne possède plus de voiture personnelle car, en plus de pouvoir marcher ou rouler en vélo vers la plupart de mes destinations, j'ai accès à un bouquet de services qui me garantit un déplacement optimal en fonction de mes besoins et des motifs de mes déplacements. J'ai également à disposition des services de livraison de mes achats, à la maison ou dans des points relais. Pour me déplacer, je fais appel à une plateforme de mobilité unique qui regroupe l'ensemble des services de transport. Je paie mes déplacements, soit sous la forme d'un abonnement mensuel qui couvre



*l'ensemble des services, soit en fonction de mes déplacements effectifs pour lesquels je reçois une facture en fin de mois. L'information sur les transports est centralisée au travers d'outils numériques de dernière génération qui tiennent compte de la situation en temps réel combinée à une analyse prédictive. Au besoin, je bénéficie de tous les services dans des pôles d'échanges multimodaux où je peux aussi bien me détendre, faire des achats que travailler entre deux déplacements. Pour les excursions du week-end ou pour les vacances, j'ai accès à une flotte de véhicules adaptés à mes envies que je peux louer pour une plus longue durée. Le coût de ma mobilité a ainsi été fortement réduit au regard du coût de l'acquisition et de l'entretien d'une voiture."*

## Quelle stratégie ?

De nombreux citoyens sont amenés à choisir leur manière de se déplacer en fonction du climat, de la période, des contraintes privées ou professionnelles, de leurs aptitudes physiques et de leurs capacités financières.

Le concept de **Mobility as a Service (MaaS)** s'inscrit comme la nouvelle tendance dans le domaine de la mobilité et entend faire évoluer la manière dont les personnes se déplacent par le biais d'une offre de transport qui intègre tous les modes de déplacement et toutes les étapes du voyage pour une mobilité de "porte à porte" ; du calcul d'itinéraire à la réservation et au paiement. Le MaaS représente en quelque sorte la promesse de pouvoir se déplacer librement d'un point A à un point B en prenant le(s) mode(s) de transport le(s) plus adapté(s) à son déplacement.

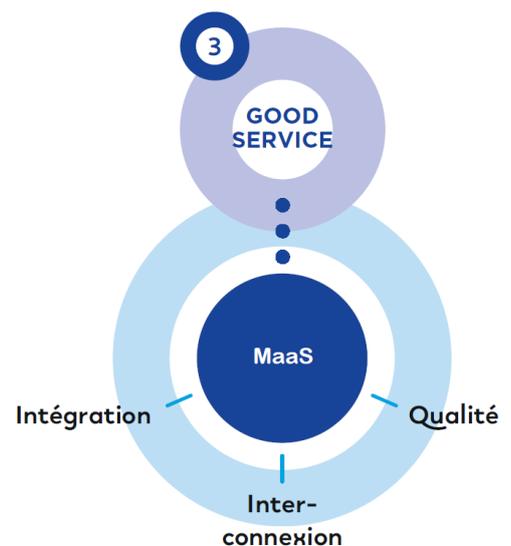
La mise en œuvre de cette approche servicielle doit veiller à :

- ne pas augmenter la demande globale de mobilité ;
- développer l'offre et orienter la demande vers une mobilité partagée optimisant les ressources ;
- préserver l'accessibilité des services à tous les publics ;
- éviter que les nouveaux services (autopartage, voiture de transport avec chauffeur (VTC), navettes autonomes) ne supplantent les modes de transport plus efficaces tels que la marche, le vélo ou le transport public.

La contrainte imposée pour certains par la LEZ sera prise comme une opportunité pour orienter la population vers le concept MaaS et la diminution de la possession de voitures.

Pour mener à bien ses ambitions, la Région renforcera son action au travers de trois dimensions :

- L'**intégration** de services de mobilité (information, billettique, tarif) numériquement et physiquement.
- La **qualité** des réseaux et des services publics pour assurer la meilleure lisibilité et accessibilité de ceux-ci.
- L'**interconnexion** des différents services par le développement de pôles d'échanges.





## D. GOOD CHOICE

### Quel objectif ?

GOOD CHOICE regroupe les mesures territoriales et incitatives qui visent à **influencer et orienter les choix personnels et collectifs** sur la façon de se déplacer sans porter atteinte à la liberté individuelle de chacun. Les actions s'attachent à mettre en place les conditions optimales :

- pour maîtriser la demande globale des déplacements en visant une diminution du nombre de déplacements, et ce plus spécifiquement sur les longues distances ;
- pour inciter à utiliser le mode le plus adapté pour chacun des déplacements à réaliser (en fonction des conditions (période, météo, distance) et du motif (nécessité de déplacer des enfants ou des marchandises par exemple)) ;
- pour qu'il ne soit plus nécessaire de posséder son propre véhicule automobile.

Le panel citoyen (19/11/2017) demande :

- *“d’instaurer un péage-cordon autour de Bruxelles, pour les non-Bruxellois, selon un horaire et des modalités à déterminer, à un prix supérieur à celui de l’utilisation des transports en commun, dont les bénéfices permettraient de financer prioritairement les infrastructures de transports en commun ;*
- *d’organiser des campagnes de sensibilisation régulières sur l’offre de transport à Bruxelles et sur les nouvelles manières de se déplacer dans la Région (covoiturage, voitures partagées, Villo!, Segway, parkings de transit, etc.) ;*
- *d’encourager, à tous les niveaux de pouvoir (fédéral, régional, communautaire et communal...) le télétravail et l’échelonnement des horaires de travail, ce qui permettrait de désengorger les axes routiers ;*
- *de réduire l’espace de stationnement dédié aux automobiles privées au profit d’espaces de stationnement dédiés à des modes de transport alternatifs (voitures partagées, vélos, etc.), tenant toutefois compte des nécessités de la vie quotidienne (places pour personnes à mobilité réduite, livraisons et services à domicile, etc.).”*

Forum Good Move - 20/04/2017

*“Le concept Good Choice est apparu comme primordial pour changer les comportements. Les voitures de société et le coût du logement ont notamment été abordés.”*

Recommandations du Conseil Economique et Social - Focus Good Choice - 20/12/2017

*“Le Conseil rappelle que suite au Sommet social du 26 septembre 2017, la mobilité est devenue un nouvel objectif de la Stratégie 2025 que le Gouvernement s’est engagé à traiter selon la méthode des priorités concertées. Le Conseil souligne l’importance de prévoir les moyens financiers et humains nécessaires pour mettre en œuvre ce focus et l’ensemble du plan. (...)”*

### Quelle ambition pour le citoyen ?

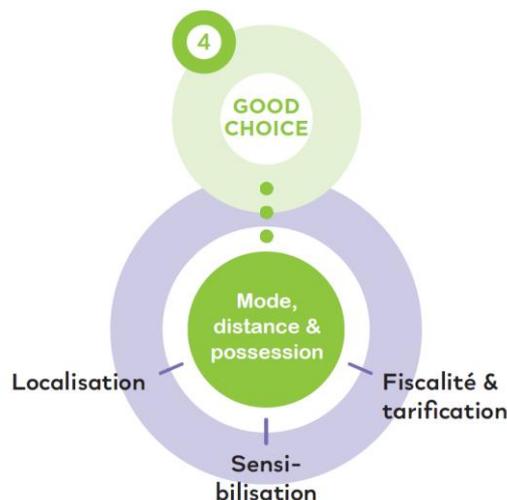
*“J’habite en dehors de Bruxelles mais j’y travaille plusieurs fois par semaine. Afin de m’aider dans mes choix de mobilité, la Région bruxelloise et ses partenaires ont mis en place une série de dispositifs qui me permettent d’opter pour la meilleure combinaison de moyens de déplacement et de choisir, quand cela est possible, le créneau optimal pour me déplacer sans subir de saturation sur les réseaux de transport public ou routiers. Certains de mes collègues ont fait le choix d’habiter à Bruxelles car, hormis une nette amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et un développement cohérent de l’offre de transport, des aides sont octroyées pour favoriser le retour en ville et l’acquisition ou la location d’un logement, mais également pour choisir des modes de transport plus respectueux de l’environnement. De plus, les employeurs et les écoles mettent en place des programmes concrets d’accompagnement de leurs employés et de leurs élèves avec le soutien de conseillers de l’administration régionale. La distribution urbaine est également optimisée au travers d’un important programme de reconnaissance des opérateurs les plus performants sur le plan social, économique et environnemental.”*



## Quelle stratégie ?

Pour mener à bien ses ambitions, la Région renforcera son action au travers de trois dimensions :

- Le **développement territorial** permettant d'agir sur la structure de la demande globale de déplacement.
- Une révision en profondeur de la tarification et de la **fiscalité** des transports pour dissuader l'usage et la possession de véhicule particulier.
- Une intensification des dispositifs de **sensibilisation** et d'accompagnement au changement.



## E. GOOD PARTNER

### Quel objectif ?

GOOD PARTNER regroupe les actions qui concernent **la gouvernance**. L'ambition est de mettre en place des partenariats entre acteurs publics et avec les secteurs privé, académique et associatif d'une part, et des outils (réglementaires ou non) de mise en œuvre des actions du plan d'autre part.

En effet, la Belgique se caractérise par un contexte institutionnel très complexe, composé de nombreux niveaux de pouvoir et par la nécessité d'une coopération interfédérale pour traiter les problèmes à l'échelle métropolitaine. La raréfaction des finances publiques, combinée à la nécessité d'entretenir les réseaux existants, génère une pression sans précédent sur la capacité des pouvoirs publics à développer de nouveaux projets.

Par ailleurs, l'augmentation de la congestion routière et la pénurie d'espace disponible pour augmenter l'offre en stationnement ont incité le secteur privé (mais également associatif) à développer de nouveaux types de services visant une meilleure utilisation des infrastructures et des véhicules. L'accélération du numérique a augmenté encore davantage le nombre d'acteurs désireux de s'investir dans la gestion de la mobilité par le développement d'applications mobiles et l'acquisition de données d'usages.

Le panel citoyen (19/11/2017) demande :

- *“de faire primer l'intérêt général sur les intérêts particuliers lors de l'établissement de politiques et lors de prises de décision ;*
- *“d'initier et de renforcer la nécessaire concertation entre les différents acteurs de la mobilité afin de définir une politique de mobilité cohérente et efficace sur le territoire régional bruxellois ;*
- *“de créer un organe chargé de la coordination des actions des différents acteurs de la mobilité et chargé de la supervision, du suivi et de l'évaluation de ces mesures ;*
- *“d'encourager le Fédéral et les deux autres Régions à construire et équiper des parkings de transit plus en amont, situés aux abords de grands nœuds de transport public.”*

Synthèse des avis émis par les communes - 28/07/2017

- *“La Région doit avoir les capacités financières et humaines.*
- *La Région doit montrer l'exemple sur les espaces régionaux.*
- *La Région doit poursuivre et renforcer financièrement la politique des subsides tout en la simplifiant administrativement.*
- *Bruxelles Mobilité doit offrir un point de contact unique pour les communes.”*



## Quelle stratégie ?

La gouvernance est un défi majeur pour la politique de mobilité régionale. La Région doit prendre en main plus fortement la politique de mobilité dans un **esprit de partenariat et d'ouverture pour renforcer sa crédibilité au travers d'un véritable leadership régional**.

Pour mener à bien ses ambitions, la Région renforcera son rôle de pilote au travers de trois dimensions :

- Un **pilotage** fort, avec les moyens nécessaires pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre des actions Good Move. Ceci demande de mettre en place une structure organisationnelle adaptée, en définissant bien les rôles et compétences de chaque organisme et opérateur (privé et public) dans la mise en œuvre du plan ;
- Une coopération décloisonnée entre les services et administrations concernés par la mobilité, une **coopération** structurelle avec d'autres niveaux de pouvoir (communes, Régions voisines, fédéral, Europe) et d'autres acteurs publics et privés ;
- Une **approche participative et citoyenne** dans la définition et la mise en œuvre des actions





## F. GOOD KNOWLEDGE

### Quel objectif?

GOOD KNOWLEDGE regroupe les actions qui concernent **la connaissance et la transparence des données**. L'ambition est de disposer des outils et des ressources pour assurer une évaluation performante de la politique de mobilité.

Un suivi permanent, via la réalisation de tableaux de bord indiquant l'état d'avancement des objectifs quantitatifs et qualitatifs, s'avère indispensable pour la communication vers les citoyens et les acteurs, publics et privés, ainsi que pour l'évaluation des corrections à apporter et la réaffectation des budgets alloués.

L'explosion des technologies numériques offre des opportunités pour acquérir une meilleure connaissance des pratiques de déplacement et évaluer précisément l'impact des politiques publiques mises en œuvre, à condition d'en maîtriser l'usage.

L'évolution du secteur de la mobilité urbaine nécessite également de mener davantage de projets pilotes pour tester des dispositifs innovants, ce qui prend tout son sens dans le cadre d'une collaboration à l'échelle européenne.

Synthèse des avis émis par les communes - 28/07/2017

- "Le PRM doit comprendre des objectifs chiffrés et une priorisation des actions."

Le panel citoyen (19/11/2017) demande

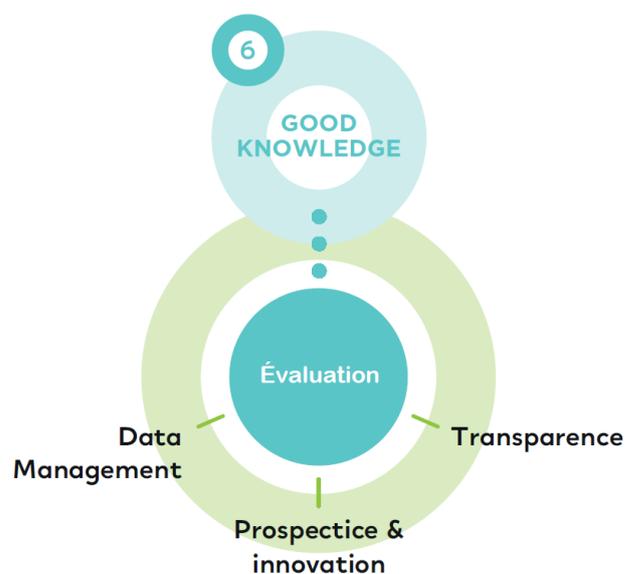
- "au Gouvernement de désigner un service intégré chargé de rassembler, harmoniser et tenir à jour l'information des différents opérateurs de transport actifs dans la Région de Bruxelles-Capitale."

### Quelle stratégie ?

Une meilleure gestion de la connaissance est un prérequis pour mener et évaluer une politique publique volontariste et efficace.

La Région renforcera ses connaissances au travers de trois dimensions :

- **Data management** : une collecte, analyse et diffusion de données renforcée ;
- **Prospective et innovation** : une veille permanente et proactive basé sur un partage d'expériences et de connaissances ;
- **Transparence** : une communication permanente et efficace sur la mise en œuvre et l'atteinte des objectifs du PRM.





## Les conditions de réussite

Le PRM s'inscrit dans une vision de mobilité globale concernant l'ensemble des déplacements en lien avec la Région. Le volet stratégique décrivant la vision se décline en un plan d'actions opérationnel permettant de **cadrer, coordonner et piloter l'ensemble des interventions régionales en matière de mobilité dans les 10 prochaines années**. Il s'agit de faire du PRM un outil de suivi effectif de la politique de mobilité de la Région via, notamment, des évaluations périodiques de la mise en œuvre du plan conformément à l'Ordonnance mobilité du 26 juillet 2013.

### Des coopérations renforcées

Les actions nécessaires à la mise en œuvre de la vision devant être portées par d'autres entités que la Région sont identifiées et des mécanismes de coopération sont proposés dans des actions spécifiques de gouvernance (Focus Good Partner) et spécifiquement :

- l'établissement d'un partenariat constructif avec les communes ;
- les modalités de coopération avec les autres entités fédérées ;
- une synergie d'interventions entre acteurs régionaux (et communaux).

### Un partenariat avec les communes

Les communes sont des acteurs indispensables à la mise en œuvre de la politique de mobilité. Elles sont tenues d'élaborer des Plans Communaux de Mobilité (ou d'actualiser leur document existant) qui déclinent les objectifs du Plan Régional de Mobilité.

La construction des projets de réaménagement des espaces publics en particulier doit impliquer de manière conjointe acteurs communaux et régionaux. L'enjeu de ce partenariat à systématiser est de garantir la cohérence de chaque projet avec la politique régionale de mobilité tout en prenant en compte le contexte local. Ceci concerne les projets sur voiries régionales mais également sur voiries communales, en tous cas lorsque ces dernières s'inscrivent dans les réseaux (piéton/vélo/TC) d'intérêt régional.

La Région souhaite évoluer vers un cadre unique et contractuel des mécanismes de collaboration avec les communes, dans le souci d'une plus grande efficacité et d'une simplification des procédures.

En ce sens, la lisibilité et l'accès aux différents subsides que la Région met à disposition des communes seront simplifiés et les budgets régionaux (AVANTI, ICR, ...) pour les interventions sur voiries communales seront coordonnés pour une meilleure cohérence de mise en œuvre des réseaux au sein des quartiers.

La Région offre aux communes un accompagnement technique et méthodologique, en ce compris la mise à disposition d'un manuel d'aménagement des espaces publics coordonnant l'ensemble des outils disponibles.

### Des coopérations renforcées avec les entités fédérées

Une partie des actions à mettre en œuvre dans le cadre de la vision proposée concerne les compétences fédérales ou nécessite une coordination ou un co-pilotage avec les autres Régions. Une meilleure collaboration permet aussi de mutualiser certaines ressources, de renforcer les expertises et de montrer une cohérence des acteurs publics vis-à-vis des secteurs socio-économiques et des citoyens.

Il est nécessaire de définir une stratégie commune de mobilité (en lien avec une vision commune de développement de la zone métropolitaine) et de travailler sur la formalisation des principes de collaboration et de décision. La Région défend l'intérêt de constituer un organisme métropolitain de gestion de la mobilité.

Pour aboutir à des résultats concrets et garantir un suivi des actions dans la durée, la Région défendra l'instauration d'un Conseil Métropolitain de la Mobilité (CMM). La présidence et le secrétariat seront assurés par chacune des 4 entités en alternance.



L'état des lieux de l'avancement des actions, ainsi que les propositions d'éléments décisionnels, seront préparés par des représentants des administrations de chaque Région et de l'Etat fédéral. Chacune des actions identifiées dans le plan d'action fera l'objet d'un pilotage et d'un processus décisionnel clairement définis qui lui sera propres en fonction des entités concernées.

Le CMM pilotera spécifiquement les actions qui concernent les 4 entités et sera informé de l'état d'avancement des actions ne concernant que 2 ou 3 entités.

Outre la nécessité de porter une vision stratégique commune et cohérente à l'échelle du pays et d'œuvrer pour une meilleure gouvernance métropolitaine de la mobilité, il importe de définir clairement les axes de travail et projets à co-définir et co-piloter.

De cette manière, les actions pour lesquelles il y a une volonté d'aboutir et de collaborer peuvent être opérationnalisées selon la structure de gouvernance la plus adaptée à chaque projet sans attendre un accord sur une stratégie globale, en prenant exemple sur la structure décisionnelle ayant permis la mise en place de la tarification pour les poids lourds ou celle relative à la mise en œuvre du projet de RER-vélo.

La Région portera une attention particulière à la mise en œuvre d'actions entreprises au niveau fédéral et par les autres Régions au sein de la zone métropolitaine :

- réforme de la fiscalité des voitures de sociétés ;
- adaptation du Code de la route ;
- développement de services visant à encourager l'usage des transports publics ou du covoiturage pour accéder à la Région de Bruxelles-Capitale : aménagement des gares et pôles d'échanges de la zone métropolitaine avec une accessibilité renforcée et des possibilités de stationnement adaptées ;
- renforcement de lignes de transport public rapides sur les axes de pénétration.

La Région soutient la mise en œuvre d'actions visant à :

- rendre les réseaux de transport public performants et accessibles à tous ;
- assurer un réseau logistique performant et durable en cohérence avec une vision de la logistique à l'échelle métropolitaine ;
- assurer une communication et une sensibilisation ciblées visant à encourager des comportements de mobilité durable.

La Région s'inscrit dans une volonté de co-pilotage des différents projets suivants avec l'une ou plusieurs des autres entités fédérées :

- l'intégration tarifaire des services de transport publics ;
- le développement d'un MaaS à l'échelle métropolitaine ;
- la définition de l'offre de service ferroviaire métropolitaine<sup>30</sup> ;
- la définition de l'offre de service ferroviaire du réseau S ;
- l'instauration d'une tarification kilométrique pour les véhicules légers, dans un cadre national voire européen ;
- l'optimisation<sup>31</sup> de la mobilité autour de Bruxelles en ce compris le Ring dans son ensemble, le Brabantnet et le RER vélo ;
- le développement et l'optimisation de pôles d'échanges sur le territoire des Régions (nœuds de correspondances, gares, parkings) ;
- l'amélioration de la desserte des aéroports par les opérateurs taxis bruxellois pour éviter les retours à vide<sup>32</sup>.

## Une synergie d'interventions entre acteurs régionaux (et communaux)

Bon nombre des actions proposées dans les focus ont une dimension territoriale. La lecture territoriale des différents programmes d'actions permet d'identifier les actions pertinentes à décliner dans un programme par zone géographique (*strategic area*).

<sup>30</sup> conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD p137 et 145

<sup>31</sup> conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD p137

<sup>32</sup> conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD p151



Afin d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties prenantes pour la mise en œuvre des actions et rationaliser les budgets et interventions, il importe de planifier des programmes d'actions combinées en termes de développement urbain sur des zones à enjeux stratégiques, d'aménagement de l'espace public, de développement de l'offre et de sensibilisation.

La coopération entre les différents acteurs s'effectue soit via les outils existants, soit via de nouveaux outils à définir :

- Pour les zones faisant l'objet de programmes urbains identifiés (via un Plan d'Aménagement Directeur, un Contrat de Quartier durable ou de Rénovation urbaine), la vision du PRM et le programme d'actions sont systématiquement intégrés (ou questionnés, le cas échéant, en concertation afin d'adapter en cohérence le PRM) ;
- Pour les autres zones, une démarche participative et transversale du même type sera envisagée afin d'établir et mettre en œuvre un programme d'actions transversal autour d'un projet d'aménagement de voirie emblématique ou d'un projet d'apaisement de quartier. De nouveaux outils peuvent être envisagés (mise en œuvre des Noyaux d'identité locale, contrat local de mobilité).

Un co-pilotage par différentes entités régionales est également à instituer pour les actions non territorialisées suivant les principes de gouvernance de la mise en œuvre de la Low Emission Zone.

## **La déclinaison de la vision de mobilité régionale dans la définition des missions des opérateurs publics et dans les programmes budgétaires**

Les actions du PRM se déclinent dans les contrats de gestion et plans d'investissement des opérateurs publics, ainsi que dans les programmes opérationnels et budgétaires des organismes publics pilotes et partenaires de la mise en œuvre des actions : Bruxelles Mobilité, Perspective, la STIB, l'Agence régionale du Stationnement, Bruxelles Environnement, Bruxelles Pouvoirs Locaux, le Port de Bruxelles, ...

La mise en œuvre des actions est la base de la négociation des avenants à l'accord de coopération Beliris, pour leurs volets mobilité et espaces publics, ainsi que des Plans pluriannuels d'investissement d'Infrabel et de la SNCB.

Les contrats de gestion des organismes publics relevant de la tutelle de la Région sont établis en conformité avec le Plan Régional de Mobilité (art .23).

### **Le contrat de gestion de la STIB**

La vision régionale pour le transport public consiste à améliorer la qualité et les performances de l'offre en la faisant évoluer en cohérence avec le développement territorial. L'offre de transport public doit répondre à différents usages en assurant un réseau structurant lisible et une desserte inclusive, elle constitue l'élément central d'un système de mobilité serviciel intégré. A travers son contrat de gestion, la Région orientera les missions de la STIB pour contribuer à cette vision et participer à l'amélioration de la mobilité. La STIB aura pour objectifs de contribuer à assurer un service de qualité, en visant la meilleure adéquation de l'offre proposée avec les besoins de déplacements. Concrètement, le développement des services de transport public sera évalué en fonction de leur capacité à répondre à la demande, de leur qualité et de leur accessibilité, et de la desserte optimale du territoire.

### **Le contrat de gestion de Parking.brussels**

La vision régionale relative à la politique de stationnement consiste à déployer une gestion cohérente de l'offre de stationnement (en et hors voirie) en assurant la disponibilité du stationnement comme un service (en adéquation avec la vision de diminution de l'usage de la voiture), tout en encourageant le stationnement hors voirie afin de récupérer de l'espace public, pour améliorer la qualité des aménagements. A travers son contrat de gestion, la Région orientera les missions de l'Agence pour contribuer à cette vision et assurer une cohérence entre les politiques en voirie et hors voirie. L'Agence du Stationnement, Parking.brussels, a pour mission de contribuer à la réduction de l'emprise du stationnement sur l'espace public par une optimisation de l'occupation du stationnement hors voirie. Concrètement, le développement des services de stationnement sera évalué en fonction de la disponibilité du stationnement et de la diminution des superficies dédiées au stationnement en voirie.



## Le contrat de gestion du port de Bruxelles

La vision régionale pour le transport de marchandises à Bruxelles consiste à assurer le bon approvisionnement de la ville tout en limitant les nuisances. A travers son contrat de gestion, la Région orientera les missions du Port de Bruxelles pour y contribuer et participer à l'amélioration de la mobilité. Le Port de Bruxelles aura pour objectif de contribuer à réduire et optimiser les mouvements de véhicules routiers transportant des marchandises dans et vers la ville, notamment en favorisant un report modal vers la voie d'eau. Concrètement, le développement des activités portuaires sera évalué en fonction de leur contribution aux trafics routiers, maritimes et fluviaux et à la desserte de Bruxelles.

## Des moyens budgétaires et humains traduisant les ambitions

L'estimation des moyens budgétaires et humains nécessaires à la mise en œuvre du plan s'appuie sur les échanges organisés avec les organismes identifiés pour la mise en œuvre des actions. Le PRM ne s'ajoute pas aux actions déjà menées en matière de mobilité, il leur donne un cadre cohérent et transversal. En ce sens, sa mise en œuvre mobilise d'abord les budgets qui sont déjà actuellement alloués à la mobilité ou à l'aménagement des espaces publics, en réévaluant les priorités.

Il importe d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties prenantes pour la mise en œuvre des actions. La recherche d'autres sources de financement (fonds européens ou partenariat avec le secteur privé) est également systématisée.

Les actions nécessitant de renforcer les moyens seront malgré tout entreprises mais avec des niveaux de réalisation moins ambitieux en termes de délais ou de projets réellement mis en œuvre. La plus-value des processus et actions proposées dans le plan pour une mise en œuvre coordonnée de la politique de mobilité et l'atteinte des objectifs régionaux nécessite une réflexion approfondie sur certaines ré-allocations budgétaires et un réel renforcement structurel de l'administration régionale Bruxelles-Mobilité suite à sa réorganisation en cours. Une évaluation sommaire des impacts en matière de ressources budgétaires et humaines de la mise en œuvre du PRM est incluse dans la description de chacune des actions (PARTIE 3).

## Une vision intégrée des budgets de mobilité et d'interventions sur les espaces publics

Pour mettre en œuvre sa politique de mobilité, la Région dispose de budgets actuellement répartis entre plusieurs organismes. Les postes principaux sont :

- le budget de Bruxelles Mobilité : 894 millions d'euros<sup>33</sup> (hors allocations pour le Port de Bruxelles et l'Eau)
- les budgets alloués aux communes via Bruxelles Pouvoirs Locaux : 94 millions d'euros
- avenants à l'accord de coopération Beliris, définis en collaboration avec le Fédéral : 50 millions d'euros pour la mobilité<sup>34</sup>.

Il faut ajouter à ces valeurs les budgets répartis chez Bruxelles Environnement notamment.

Une vision d'ensemble sera développée sur ces budgets, pour améliorer la cohérence de l'action publique.

Sur le total des grands postes budgétaires :

- environ 735 millions (71%) sont consacrés au réseau de transport public (STIB) : investissement, entretien et exploitation ;
- environ 290 millions (27,5%) sont consacrés au réseau routier ou à l'aménagement de l'espace public.

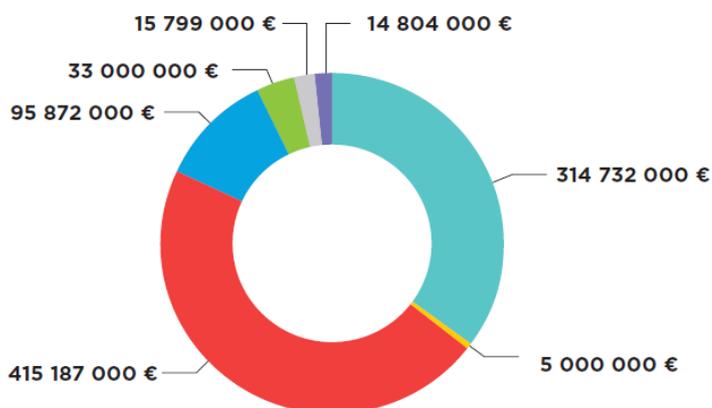
Les mesures non liées à l'infrastructure ou à l'espace public, ou d'une façon plus générale à l'**offre** de mobilité, ne représentent donc actuellement que le solde, soit environ 1,5% des budgets consacrés à la mobilité.

<sup>33</sup> tous les montants mentionnés dans cette partie correspondent aux liquidations budgétaires de l'année 2017

<sup>34</sup> l'avenant à l'accord de coopération Beliris comprend aussi des budgets pour la revitalisation des quartiers qui servent également en partie à la rénovation d'espaces publics



## Budget Bruxelles Mobilité (hors Port et politique de l'eau)



### Grands postes budgétaires de Bruxelles Mobilité (liquidations budgétaires 2017)

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 comportement. 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.

De la même façon, faire passer le budget consacré à la réalisation du réseau cyclable d'une quinzaine de millions d'euros à 25 millions par an permettrait de finaliser un réseau continu et cohérent à l'horizon du PRM (10 ans), même s'il faudra encore le développer par la suite.

Dans les deux cas, qui ne sont que des exemples illustratifs, les marges à dégager potentiellement sont modestes à l'échelle du budget régional, mais elles ne pourront l'être que progressivement et dans le cadre d'une vision d'ensemble. D'une façon plus générale, la vocation du PRM est avant tout de donner un cadre à la politique régionale de mobilité, et non de constituer une liste fermée des actions qui doivent être réalisées dans les 10 ans. Il est donc indispensable -en lien avec l'évaluation- de pouvoir adapter la mise en œuvre, de redéfinir les priorités et donc l'affectation des moyens, ce qui implique que, le cas échéant, certaines actions puissent être reportées au-delà des 10 ans de validité du PRM.

D'autre part, les moyens affectés à la mise en œuvre de la politique de mobilité demande aussi d'interroger le volet "recettes" de celle-ci. Une réflexion sur les recettes potentielles liées à l'indexation des tarifs de la STIB, à la tarification routière, aux recettes du stationnement, à la LEZ, etc. est menée pour définir les capacités de mise en œuvre qu'elles permettraient de dégager. Ces recettes sont prioritairement affectées au budget mobilité de la Région et à la mise en œuvre des actions du PRM.

Il conviendra donc, dans le cadre de la mise en œuvre du PRM de :

- développer une vision d'ensemble des budgets régionaux consacrés à la mobilité et à l'aménagement des espaces publics pour assurer une cohérence des actions et renforcer leur efficacité ;
- d'opérer certains glissements dans la répartition de ces budgets par rapport à leur affectation actuelle, en cohérence avec les objectifs du plan.



## Une déclinaison des budgets dans les plans pluriannuels d'investissement et programmes budgétaires régionaux

La capacité à pouvoir réajuster le PRM et ses actions demande de pouvoir inscrire ces dernières dans une perspective pluriannuelle d'affectation des moyens humains et budgétaires, permettant d'assurer une cohérence, une continuité, tout en garantissant une certaine souplesse et la capacité à s'adapter à un contexte en permanente évolution.

Les programmes thématiques ou locaux actuels (PPI Transport Public, PPI "Tunnels", PPI, "Ponts", Contrats de Rénovation Urbaine...) seront regroupés et coordonnés pour couvrir l'ensemble des actions menées par les acteurs, de façon à permettre un suivi des budgets "PRM", qui peuvent ensuite être déclinés par opérateur, par mode, par thème, par zone géographique, etc...

La partie spécifique du PRM et son volet réglementaire (cf partie 5) constitue une première base de cette programmation pluriannuelle. Elle reprend un certain nombre de grands projets d'aménagement, pour lesquels il est indispensable d'assurer la stabilité de la programmation, vu la mobilisation des moyens humains et budgétaires qu'ils nécessitent.

Sur ces grands axes, l'approche retenue est de structurer les projets d'aménagement dans des programmes d'ensemble, afin :

- d'assurer une cohérence des interventions et de la vision sur des axes stratégiques pour la structure spatiale et le développement de la Région, même si la réalisation peut être phasée sur des temps longs voire très longs ;
- de favoriser la transversalité des interventions, aussi bien entre les différents maîtres d'ouvrage des projets "mobilité" qu'entre tous les acteurs de l'aménagement de la Région.

Le principe de structurer les projets de réaménagement de l'espace public dans des programmes cohérents et multi-opérateurs doit être systématisé. Il peut constituer, à terme, une grille de lecture de l'ensemble des actions menées, au moins pour celles qui ont une déclinaison territoriale.

Indépendamment des grands projets de réaménagement, la mise en œuvre du PRM demande aussi, et surtout, des mesures plus ponctuelles ou plus dispersées dans l'espace, mais pour lesquelles il est indispensable de prévoir aussi des enveloppes budgétaires et du personnel. Il s'agit notamment :

- de la mise en œuvre des mailles apaisées en ce compris l'aménagement des réseaux qui les traversent ;
- du traitement des zones à concentration d'accidents - ZACA ;
- de la mise en œuvre du Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics - PAVE ;

Il est essentiel que des budgets conséquents soient prévus de façon structurelle pour permettre la mise en œuvre de ces mesures, qui sont des points clés de la politique de mobilité, et ne doivent pas être mis en œuvre uniquement en fonction des opportunités.

## Un renforcement structurel de l'administration

L'exécution des actions du PRM est conditionnée par l'allocation des ressources budgétaires adaptées mais également à la disponibilité de ressources humaines suffisantes, compétentes et impliquées.

A cet égard, Bruxelles Mobilité, grâce au recours à un personnel renforcé, doit pouvoir faire face à ses missions de mise à disposition d'un réseau et des équipements sûrs et entretenus, d'encadrement adapté des opérateurs offrant des services de mobilité, de pilotage de l'exécution des actions de ce plan en collaboration avec les partenaires intra-, inter- et supra- régionaux et communaux, des actions d'incitation et de sensibilisation.

Au même titre que pour les moyens budgétaires, une vision claire et cohérence des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des actions sera progressivement développée.

A court terme, les moyens affectés spécifiquement pour la maintenance et la gestion des réseaux au développement de projets d'aménagement, aux les actions de sensibilisation et de communication, et au déploiement du MaaS seront renforcés.



## Des principes et prescriptions réglementaires

Les réglementations existantes concernées par la mise en œuvre des différentes actions sont identifiées dans la description de chacune des actions (partie 3).

Conformément à l'Ordonnance de mobilité, le **volet réglementaire (partie 4)** reprend les actions et les instruments de mise en œuvre rédigés sous forme de principes et prescriptions.

Les actions relatives à l'aménagement des voiries et espaces publics de la partie générale du plan se déclinent de manière non exhaustive dans une **partie spécifique** comprenant 3 volets (stratégique, réglementaire et budgétaire), conformément à l'Ordonnance du 26 juillet 2013 (partie 5).

## Une lecture thématique

A la suite du Plan IRIS 2, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'une série de plans stratégiques thématiques : Plan Vélo, Plan Piéton, Plan stratégique pour le Transport de Marchandises, Plan d'actions Sécurité routière, ... Certains de ces plans sont toujours d'actualité et leur mise en œuvre est poursuivie par Bruxelles Mobilité et ses partenaires.

La mise à jour des plans thématiques consistera à décliner l'approche et les programmes d'actions du PRM. L'objectif de donner une lecture thématique aux actions et mesures proposées dans les focus est :

- d'assurer un pilotage et suivi opérationnel spécifique de ces actions ;
- de mener des évaluations spécifiques (comme par exemple le *bypad* pour la politique cyclable) ;
- d'établir des communications ciblées.

## Une méthodologie de suivi et d'évaluation définie

L'Ordonnance<sup>35</sup> impose d'effectuer tous les 30 mois une évaluation de la mise en œuvre du PRM afin d'identifier les actions correctrices à entreprendre pour pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées.

Dans son accord 2014-2019, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à assurer un pilotage précis des politiques publiques bruxelloises notamment via des tableaux de bord. Il prévoit de « *fixer des objectifs quantitatifs et qualitatifs précis* » pour jauger l'efficacité des politiques publiques et de se baser sur ces objectifs pour réaffecter les moyens budgétaires alloués. Dans cette optique, l'Institut Bruxellois de Statistique et d'analyse (IBSA) a publié une note<sup>36</sup> méthodologique relative au suivi des politiques publiques. Celle-ci pose le cadre de l'évaluation et met en évidence les indicateurs et processus à mettre en place pour, d'une part, assurer le suivi de la mise en œuvre du plan d'actions et, d'autre part, évaluer celui-ci.



SUIVI DE LA MISE  
EN ŒUVRE

- Outil d'aide à la décision
- Présente un état d'avancement **continu** en terme de **ressources** allouées, de **réalisations** accomplies, de **résultats** obtenus
- Veille à la cohérence des actions
- Permet le **pilotage des programmes** (ajustements)



ÉVALUATION

- **À un (ou plusieurs) moment déterminé**
- Examen systématique et objectif des **processus**, des **produits** ou des **effets**
- Jugement à l'aide de critères d'appréciation précis (efficacité, efficacité, durabilité, pertinence, ...)
- Permet une redéfinition, une **réorientation des programmes**

<sup>35</sup> 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

<sup>36</sup> Focus 06 - Suivi de politiques publiques : Quels indicateurs construire ? Sabine Cipriano, Perrine Fastré, IBSA. Septembre



Le Gouvernement procède à l'évaluation de la mise en œuvre de sa politique dans le cadre du contrôle de gestion<sup>37</sup>. Celui-ci mesure la réalisation des objectifs stratégiques et opérationnels fixés dans les notes d'orientation, les lettres d'orientation, les contrats de gestion, les plans stratégiques des mandataires des services du Gouvernement et des organismes et dans les plans opérationnels annuels des unités administratives. Il permet une analyse des causes de l'évolution constatée et la prise de mesures correctrices éventuelles.

## Un pilotage assuré et transparent

La mise en œuvre du plan concerne de nombreux acteurs, ce qui implique la mise en place d'un processus de pilotage clairement défini en termes de rapportage et de suivi décisionnel.

Renforcée dans son rôle d'autorité organisatrice des déplacements au service du Gouvernement régional, Bruxelles Mobilité assure le pilotage de la mise en œuvre du plan sous la responsabilité du Ministre de la Mobilité.

À ce titre et sur base d'un tableau de bord de suivi, Bruxelles Mobilité attire l'attention des décideurs politiques sur les adaptations souhaitables des programmes opérationnels et budgétaires des entités concernées pour assurer la mise en œuvre des actions du plan.

Les actions sont formulées au regard des compétences et du périmètre d'action de la Région de Bruxelles-Capitale. Des objectifs de réalisation sont quantifiés et planifiés sur base de l'avancement des réflexions et du potentiel de mise en œuvre des actions.

Les indicateurs de suivi de chacune des actions permettent d'évaluer la réalisation de l'action en termes de ressource et de réalisation :

- les indicateurs de ressource informent sur les moyens financiers, humains, matériels, organisationnels, réglementaires mis à disposition et utilisés pour la mise en œuvre de l'action ;
- les indicateurs de réalisation informent sur la concrétisation de l'action (*par exemple, le nombre de km de piste cyclable réalisés*).

Les tableaux de bord et le suivi de ceux-ci alimentent directement le contrôle de gestion.

Le suivi de la mise en œuvre du plan fait l'objet d'un rapport annuel succinct reprenant notamment ce tableau de bord. Les adaptations programmatiques et budgétaires décidées pour permettre la mise en œuvre des actions sont mises en évidence, ainsi que les points bloquants des actions insuffisamment mises en œuvre.

## Une évaluation cadrée

L'atteinte des objectifs de la Région est évaluée sur la base d'une série de grands indicateurs. Il s'agit de mesurer l'impact du PRM et de vérifier que les évolutions vont bien dans le sens défini par la vision et les objectifs. Le suivi de ces indicateurs<sup>38</sup> est assuré au moyen d'un tableau de bord alimenté en continu par les différents partenaires concernés (Bruxelles Mobilité, les communes, Bruxelles Environnement, STIB et autres opérateurs). Il constitue un des éléments de base de l'évaluation à réaliser tous les 30 mois, permettant d'identifier les mesures correctives et les éventuelles adaptations du PRM.

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

Sur base du rapport d'évaluation, des adaptations correctrices du plan sont proposées au Gouvernement. Ce dispositif permet une souplesse indispensable pour assurer une réelle opérationnalité du plan.

Les échéances, budgets et programmation des actions sont ainsi remis à jour afin de garantir une planification glissante effective à 10 ans.

<sup>37</sup> Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 octobre 2014 concernant les modalités du contrôle de gestion

<sup>38</sup> En raison de la diversité des sources et des méthodologies de récolte des données, il n'est pas possible d'identifier une année de référence commune à tous les indicateurs.



Les indicateurs sont regroupés en 5 grandes catégories :

- les comportements de mobilité et les éléments de demande associés ;
- l'accès et l'utilisation des services de mobilité ;
- la perception de la mobilité ;
- les niveaux de service proposés et mesurés ;
- les indicateurs environnementaux.

<i>Indicateur</i>	<i>Description</i>	<i>Valeur de référence</i>	<i>Cible/Evolution souhaitée</i>
<b>Mobilité active</b>	Part de la population qui marche ou fait du vélo au moins 30 min par jour	A obtenir par enquête	
<b>Distances de déplacements</b>	Distance médiane parcourue par jour à pied ou en vélo en lien avec la RBC (distance totale parcourue à vol d'oiseau / nombre de déplacements ; un jour ouvrable moyen hors congé scolaire)	2.09 km (2018)	2.37 km (2030)
<b>Distances de déplacements</b>	Distance médiane des déplacements effectués en voiture (conducteur) en lien avec la RBC (distance totale parcourue à vol d'oiseau / nombre de déplacements ; un jour ouvrable moyen hors congé scolaire)	11,64 km (2018)	11.57 km (2030)
<b>Utilisation des modes actifs pour se rendre à l'école</b>	Part des élèves de maternelle ou de primaire qui vont à l'école à pied ou en vélo	A calculer	
<b>Utilisation de la voiture</b>	Part des déplacements effectués en voiture en tant que conducteur pour les déplacements en lien avec la RBC (jour ouvrable moyen hors congé scolaire)	33% (2018)	25% (2030)
<b>Utilisation de la voiture</b>	Taux d'occupation moyen des voitures particulière en RBC (voitures + camionnettes)	1,24 (2009)	
<b>Nombre de déplacements</b>	Nombre de déplacements un jour ouvrable moyen hors congé scolaire en lien avec le territoire de la RBC	5,4 millions de déplacements (2018)	5,4 millions de déplacements (2030)
<b>Déplacements liés à la logistique</b>	Kilomètres parcourus chaque année par les véhicules de plus de 3,5 tonnes	Situation 2018 à recaler	



<b>Indicateur</b>	<b>Description</b>	<b>Valeur de référence</b>	<b>Cible/Evolution souhaitée</b>
<b>Taux de motorisation</b>	Voitures (voitures ordinaires et assimilées (minibus, camping-cars, ambulances, corbillards, taxis, voitures mixtes)) par 1000 habitants en Région de Bruxelles-Capitale (pop.au 01/01 de l'année et voitures au 01/08 de l'année)	414 voitures / 1000 (2017)	334 voitures / 1000 habitants (courbe de tendance à l'horizon 2030)
<b>Possession de vélos</b>	Part des ménages bruxellois possédant au moins un vélo	2012-2014 : la question n'est plus posée aux ménages	70% en 2025
<b>Mobilité partagée</b>	Nombre d'usagers des systèmes d'autopartage	25987 (2017)	
<b>Mobilité partagée</b>	Nombres d'usagers des systèmes de vélo-partage	Villo! : 37524 abonnés longue durée (2017)	
<b>Abonnement aux transports en commun</b>	Nombre d'abonnements en lien avec la RBC, tout opérateur confondu	pas communiqué ou pas connu selon l'opérateur	
<b>Densité de la circulation cycliste (utilisation des comptages provélo)</b>	Nombre moyen de cyclistes aux points de comptages représentatifs	Valeur de référence à cacluler	
<b>Utilisation des transports en commun</b>	Nombre de voyages STIB dans les transports en commun sur le territoire de la RBC	417 millions de voyageurs (2018)	
<b>Charges sur le réseau routier</b>	EVP entrants dans la RBC par 24h (semaine moyenne hors congé scolaire) ventilés par type de voirie (Autoroute, Auto Plus, Auto Confort)	En attente des résultats du dernier comptage cordon et/ou des données issues des caméras de la LEZ	-20% entre 2018 et 2030 GM sur le cordon régional (y compris autoroutes)
<b>Charges sur le réseau routier</b>	Trafic journalier moyen aux points de comptages sur le réseau Auto selon les niveaux de spécialisation	Comptages 2017 en cours de traitement	
<b>Stationnement automobile</b>	Nombre de places de stationnement en voirie	264.199 en 2014	Réduire le nombre de places en voirie en-dessous de 200.000 en 2030
<b>Stationnement automobile</b>	Nombre de places de stationnement hors voirie	647.000 emplacements en 2014	Augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains
<b>Stationnement vélo</b>	Nombre de places de stationnement vélo en voirie et hors voirie accessibles à tous (arceaux en voirie + parkings publics hors voirie)	Valeur de référence à cacluler	
<b>Indicateur sur la politique de la mobilité</b>	Indicateur synthétique de satisfaction par rapport à la mobilité en RBC	28% de bruxellois satisfaits (2018) 22% de bruxellois satisfaits (2013)	
<b>Appréciation de la politique cyclable</b>	Niveau de satisfaction par rapport aux conditions de circulation à vélo (distinguer cyclistes et non-cyclistes)	A obtenir via nouvelle enquête de mobilité	
<b>Appréciation du réseau STIB</b>	Indicateur du baromètre de satisfaction STIB (Top4 (%) = part des répondants ayant donné un score supérieur ou égal à 7/10)	75% (2017)	
<b>Sentiment de sécurité</b>	Part de la population qui estime être en sécurité dans l'espace public	A obtenir via nouvelle enquête de mobilité (Enquête du BPS?)	
<b>Sentiment de sécurité</b>	Part des usagers qui estiment être en sécurité sur le réseau de transports en commun de la STIB (Sécurité générale : Top4 (%) = part des répondants ayant donné un score supérieur ou égal à 7/10)	70% (2017)	



<b>Indicateur</b>	<b>Description</b>	<b>Valeur de référence</b>	<b>Cible/Evolution souhaitée</b>
<b>Accessibilité de l'espace public</b>	Part des espaces publics satisfaisants aux critères de l'accessibilité universelle	Méthodologie à définir	
<b>Répartition de l'espace public</b>	Part de l'espace public dédiée au séjour et à la circulation des piéton et cycliste	Méthodologie à définir	
<b>Répartition de l'espace public</b>	Part du réseau de voiries locales en « zone 30 »	En 2018 : 57,9% des voiries de locales (voirie de quartier et collecteur de quartier) sont en zone 30, zone résidentielle ou de rencontre, en piétonnier ou en rue cyclable.	
<b>Occupation de l'espace public par le stationnement automobile</b>	Nombre d'emplacements de stationnement disponibles sur l'espace public	Valeur de référence à cacluler	
<b>Niveau de cyclabilité</b>	Part des voiries répondant au niveau de cyclabilité 3	Situation de référence à construire	
<b>Vitesse sur le réseau de transports en commun</b>	Vitesse planifiée moyenne sur le réseau bus et tram	15,9 km/h (2017)	augmenter de 1 km/h à 3 km/h en fonction des lignes
<b>Accessibilité spatiale par les transports en commun</b>	Temps de parcours moyen entre tous les arrêts du réseau de transport en commun	Méthodologie à définir	
<b>Accessibilité spatiale par les transports en commun</b>	Temps de parcours moyen vers une sélection de grands pôles générateurs de dimension métropolitaine	Méthodologie à définir	
<b>Fiabilité des temps de parcours VP</b>	Variabilité des temps de parcours sur x parcours voiture	Méthodologie à définir	
<b>Sécurité routière</b>	Nombre de victimes d'accidents de la circulation (tués 30J + blessés graves)	Tués 30J : 17 (2016) et 24 (2017) Blessés graves : 158 (2016) et 194 (2017)	0 tué à l'horizon 2030

*Un aménagement de niveau 3 est un aménagement cyclable qui répond aux besoins de tous types de cyclistes : sûr, confortable, rapide et agréable, sur un réseau cohérent. Des enfants de 10 ans peuvent y circuler en autonomie, des cyclistes habitués n'y sont pas ralentis.*



<b>Emissions de gaz à effet de serre</b>	Emissions d'équivalents CO2 sur le périmètre de la RBC - Evolution	émissions de 1990 : 4244 kt CO2 éq. dont 1107 kt CO2 éq. pour le transport soit 26% des émissions totales émissions de 2012 : 3672 kt CO2 éq. dont 981 kt CO2 éq. pour le transport soit 27% des émissions totales	Réduction des émissions régionales de gaz à effet de serre de 30% par rapport aux émissions de 1990 d'ici 2025 : 2970 kt CO2 éq.
<b>Exposition au bruit</b>	Part de la population exposée au bruit des transports durant 24h (pondérée - indicateur Lden)	Lden : 37% de la population est exposée à plus de 65 dB(A)(2016)	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 65dB(A))(objectif à redéfinir sur base des données 2016)
<b>Exposition au bruit</b>	Part de la population exposée au bruit des transports la nuit (indicateur Ln)	Ln : 26% de la population est exposée à plus de 60 dB(A)(2016)	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 60dB(A))(objectif à définir sur base des données 2016)
<b>Exposition au bruit</b>	Part des bâtiments sensibles (écoles, logements et hôpitaux) exposés au bruit des transports durant 24h (pondérée - indicateur Lden)	Lden Habitations : 30% des habitations sont exposés à plus de 65 dB(A)(2016) Lden Ecoles : 19% des écoles sont exposées à plus de 65 dB(A)(2016) Lden Hôpitaux : 21% des hôpitaux sont exposés à plus de 65 dB(A)(2016)	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 65dB(A))(objectif à définir sur base des données 2016)
<b>Exposition au bruit</b>	Part des bâtiments sensibles (logements et hôpitaux) exposés au bruit des transports la nuit (indicateur Ln)	Ln Habitations : 21% des habitations sont exposés à plus de 60 dB(A)(2016) Ln Ecoles : 12% des écoles sont exposées à plus de 60 dB(A)(2016) Ln Hôpitaux : 11% des hôpitaux sont exposés à plus de 60 dB(A)(2016)	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 60dB(A))(objectif à définir sur base des données 2016)
<b>Concentration de NO2</b>	Niveau de concentration moyenne annuelle de NO2 sur 4 stations de mesure (Molenbeek - Uccle - Ixelles - Arts-Lois) observées individuellement	Molenbeek : 35 µg/m3 (1993), 38 µg/m3 (2016) Ixelles : 46 µg/m3 (1993), 48 µg/m3 (2016) Arts-Loi : 76 µg/m3 (1993), - µg/m3 (2016) Uccle : 34 µg/m3 (1993), 21 µg/m3 (2016)	Moyenne annuelle < 40 µg/m³
<b>Concentration en particules fines</b>	Nombre de jours de dépassement de la concentration moyenne journalière en PM10 de 50µg/m³ dans trois stations observées individuellement (Molenbeek-St-Jean, Uccle, Meudon)	Molenbeek : 63 jours (2000), 6 jours (2017) Uccle : 26 jours (2000), 5 jours (2017) Parc Meudon : 32 jours (2000), 6 jours (2017)	Nombre de jours de dépassement de 50µg/m³<35jours/an
<b>Concentration en particules fines</b>	Niveau de concentration moyenne annuelle en PM2,5 dans trois stations observées individuellement (Molenbeek-St-Jean, Uccle, Meudon)	Molenbeek : 23,7 µg/m3 (2006), 16 µg/m3 (2016) Uccle : 17 µg/m3 (2006), 13 µg/m3 (2016) Parc Meudon : 20 µg/m3 (2006), 14 µg/m3 (2016)	Moyenne annuelle < 25 µg/m³
<b>Concentration en Black Carbon</b>	Niveau de concentration moyenne annuelle en BC sur 3 stations de mesure observées individuellement (Molenbeek, Ixelles, Haren)	Molenbeek : 2,02 µg/m3 (2014), 1,78 µg/m3 (2016) Ixelles : 2,57 µg/m3 (2014), 1,81 µg/m3 (2016) Avant-Port (Haren) : 3,36 µg/m3 (2014), 2,44 µg/m3 (2016)	
<b>Consommation énergétique</b>	Consommation énergétique du secteur des transports sur le périmètre de la RBC	Consommation énergétique finale (bilan 1990-2015) En 1990 : 4309 GWH pour le transport (20,9% de la consommation totale) En 2015 : 4108 GWH pour le transport (21,2% de la consommation totale)	Réduction d'1,5%/an
<b>Efficacité du parc de véhicules</b>	Ecoscore moyen du parc de voitures immatriculées en RBC	En 2016: Parc total RBC: 59,1 (privé 57,7 ; entreprises 62,0) - Nouveau : 67,1 (privé 69,3 ; entreprises 66,6)	



# Partie 3

## Le plan d'actions

---





**A.1 - Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur les voiries  
AUTO QUARTIER et CONFORT**

Good Neighbourhood

**L'ambition est** de matérialiser le caractère local de la grande majorité des voiries, d'y réduire les vitesses effectivement pratiquées pour diminuer les nuisances environnementales et de permettre une circulation apaisée, sécurisée et mixte.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Adopter une ordonnance réglementant les vitesses afin de considérer le 30 km/h comme la vitesse par défaut sur l'ensemble du territoire de la Région et les autres limitations de vitesse comme des exceptions (au minimum sur les voiries Auto plus et à préciser pour les autres voiries avec une attention particulière sur les voiries parcourues par le transport public structurant) ;
- Adapter la signalisation sur l'ensemble des voiries régionales et communales ;
- Mettre en place des aménagements adaptés (cf action A2) ;
- Mener une vaste campagne de communication et de prévention visant à renforcer la crédibilité et l'acceptation sociale de cette mesure ;
- Assurer des contrôles renforcés (cf action E7) ;
- Mettre en place le système ISA.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Communes bruxelloises

**Partenaire(s)**

Zones de Police  
Perspective  
Bruxelles Environnement  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Proportion des voiries Auto Quartier où la vitesse réglementaire est de 30 km/h ou moins</b>	Situation de référence à construire	100%	100%
<b>Proportion des voiries Auto Confort où la vitesse réglementaire est de 30 km/h ou moins</b>	Situation de référence à construire	100%	100%
<b>Evolution des vitesses effectivement pratiquées (V85) Nombre de victimes d'accidents de la route</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à renforcer</b> <b>Capacité des Zones de Police à renforcer</b>	Renforcer les moyens des Zones de Police pour le contrôle-sanction	Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles Code de la route	Réseau de caméras Carte digitale des vitesses maximales réglementaires et mise à jour systématique pour assurer l'alimentation d'un système de limitation automatiques de vitesse (ISA)



**L'ambition est** de créer de larges zones apaisées et soulagées du trafic de transit, où la qualité et l'accessibilité de l'espace public aux modes actifs sont privilégiées en collaboration avec les communes (voir fiche E.2).

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Définir une stratégie de mise en œuvre adaptée à chaque maille ;
- Mettre en œuvre les plans de circulation permettant une diminution du trafic automobile, prioritairement en dissuadant le trafic de transit, et l'amélioration des réseaux piétons, cyclables et de transport public ;
- Réaliser, le cas échéant, des aménagements physiques et des projets de réaménagement d'espaces publics apaisés mettant en valeur les centralités locales.

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

Pilote(s)	2020	2025	2030
Communes bruxelloises Bruxelles Mobilité	<b>Nombre de mailles présentant des mesures de dissuasion du transit satisfaisantes</b>	Situation de référence à construire	10  20
<b>Partenaire(s)</b> Bruxelles Pouvoirs Locaux Bruxelles Environnement Urban.Brussels STIB Perspective BMA ...	<b>Nombre de périmètres traités</b>	minimum 5 projets lancés/an	
	<b>Kilométrage de voiries en zone de rencontre</b>		
	<b>Kilométrage de zones piétonnes</b>		

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux pour intervention dans les mailles à restructurer</b>	Equipe BM à renforcer Equipes dans les communes à renforcer	A.G.R.B.C. du 18 juillet 1996 déterminant les règles applicables pour l'octroi de subventions aux communes dans le cadre du contrat de mobilité A prévoir : Arrêté cadre relatif à l'octroi des subventions	Plans Communaux de mobilité Mécanismes de contractualisation des actions régionales et communales (cf action E 2)



**L'ambition est** de renforcer la participation et les initiatives citoyennes dans la réappropriation et la sécurisation des espaces publics et de tester des configurations innovantes en amont du réaménagement de certains lieux.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Faire évoluer le cadre de l'appel à projets Living Brussels pour qu'il soit ouvert aux citoyens pour des projets de test grandeur nature concernant le partage de l'espace ou d'organisation des mobilités à la micro-échelle d'une rue ou d'une placette (pour des projets plus structurants ou emblématiques, voir fiche E5) ;
- Mettre en place un dispositif d'accompagnement d'experts (technique, participation, communication) pour concrétiser les idées, les communiquer et se charger de la mise en œuvre ;
- Intégrer les dispositifs transitoires dans les processus de certains réaménagements plus pérennes ;
- Monitorer des expériences – analyse avant-après – pour en tirer des enseignements sur le processus et la possibilité de généralisation des solutions testées.

**Pilote(s)**

Communes bruxelloises  
Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de living labs mis en place</b>	5	30	100

**Partenaire(s)**

BMA  
Perspective  
Urban.brussels  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter</b>	Equipe existante à	BM /	/



**L'ambition est** de réduire l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public en favorisant un report vers les parkings hors voirie, en cohérence avec le respect de la qualité de vie en intérieur d'îlot et la stratégie globale de stationnement et les autres actions prévues dans le plan (C4 - C9 - D2).

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Mener une réflexion systématique en matière d'offre et de demande de stationnement au sein des quartiers dans le cadre des projets de réaménagement de l'espace public et de projets de développements urbains et la formaliser dans un outil à l'échelle régionale ;
- Réévaluer l'obligation d'un examen systématique des compensations pour toute suppression de place en voirie ;
- Adapter le PRPS pour assurer une tarification supérieure pour le stationnement en voirie au profit du stationnement hors voirie afin d'inciter la réduction de l'emprise du stationnement en voirie (voir action D2) ;
- Encadrer et promouvoir Parking.brussels en tant que gestionnaire du stationnement en et hors voirie (privé et public) et opérationnaliser les opportunités de mutualisation des parkings hors voirie Créer les outils opérationnels et réglementaires rendant cette mutualisation possible;
- Construire, le cas échéant, des parkings hors voirie de quartier.

**Pilote(s)**

Parking.brussels  
Bruxelles Mobilité  
Communes bruxelloises

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre d'emplacements de stationnement non réservés en voirie</b>	265.000	235.000	205.000
<b>Nombre d'emplacements de stationnement hors voirie accessibles au public</b>			
<b>Outil</b>	Exploitation 2022	Exploitation 2022	

**Partenaire(s)**

Bruxelles Environnement  
Urban.brussels  
Perspective  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter (parking.brussels)</b>	Equipes transversales à coordonner	COBRACE à Plan régional de politique du stationnement A.G.R.B.C. du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement.	Cadastre prospectif du stationnement tous modes par quartier/zone (cf action D2)



**A.5 - Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente**

Good Neighbourhood

**L'ambition est** de garantir l'approvisionnement des différentes fonctions urbaines de proximité, d'optimiser globalement les livraisons à l'échelle des quartiers en ce compris l'e-commerce, de réduire les impacts sur la circulation des modes actifs et des TP et de diminuer les nuisances qu'elles génèrent.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Lancer des appels à projets pour la création d'espaces dédiés et de systèmes de consignes dans certains immeubles et parkings ;
- Encourager la mutualisation efficace de la livraison urbaine pour réduire les mouvements de véhicules ;
- Accompagner le développement des modes de livraison plus propres pour la logistique de proximité : véhicules électriques, vélo-cargos, consignes locales, etc. ;
- Améliorer les livraisons en et hors voirie.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
CityDev logement  
Communes bruxelloises

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de projets pilotes accompagnés chaque année</b>	5 /an		

**Partenaire(s)**

Urban.brussels  
Hub.brussels  
Bruxelles Environnement  
Perspective

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux pour l'accompagnement du secteur à renforcer</b>	Equipe existante	BM Code de la route R.R.U. P.A.D. P.R.A.S.	/



**L'ambition est**

de renforcer la qualité d'usage et l'animation urbaine des grands espaces publics régionaux, d'y renforcer les fonctions de séjour, et d'inscrire ces espaces publics dans des ensembles cohérents.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Elaborer un programme de réaménagement des grands espaces publics régionaux en cohérence avec le développement territorial (cf fiche D1) et les actions prévues dans le Focus Good Network.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
BMA  
Communes bruxelloises

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Inscription dans une programmation pluriannuelle</b>	Etablie		
<b>Projets réalisés</b>		Schuman Saintelette	Meiser

**Partenaire(s)**

Perspective  
Urban.brussels  
STIB  
Bruxelles Environnement  
Beliris  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à augmenter Avenants Beliris</b>	Equipe existante	BM /	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1) Mécanismes de gestion de projets et de financement (cf action E4) Lien avec D1



**B.1 - Uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public**

Good Network

**L'ambition est** d'offrir aux acteurs en charge de la planification, de la conception, de la réalisation et de la gestion d'espaces publics en RBC un accès facilité aux connaissances, outils et bonnes pratiques leur permettant de développer des projets d'espace public de grande qualité, en intégrant les enjeux d'accessibilité PMR, de fonction de séjour et d'usage interactif, de sécurité routière, d'accessibilité des véhicules de secours, d'entretien, de qualité environnementale (bruit, eau, maillage vert) et de livraisons.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Compiler un référentiel unique de conception des voiries et des espaces publics sur la base du Guide des Espaces Publics Bruxellois, des vademecum existants, des exigences environnementales et de circulation des véhicules de secours et les services de collecte, en y intégrant les critères de l'espace public de qualité, des fonctions de séjour et d'usage interactif ;
- Décliner ces principes dans les cahiers des charges types d'exécution et d'entretien des aménagements de voiries et d'espaces publics ;
- Diffuser les outils et organiser la formation continue des concepteurs de projet régionaux et communaux.

**Pilote(s)**

BMA  
Bruxelles Mobilité  
Urban.Brussels

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Publication d'un guide unifié d'aménagement des espaces publics</b>	Réalisé en 2022		
<b>Nombre de personnes ayant été sensibilisées/formées</b>			

**Partenaire(s)**

Communes bruxelloises  
Bruxelles Environnement  
STIB  
Perspective  
SIAMU  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe BM à renforcer	R.R.U	/



**L'ambition est** de réaménager les entrées de ville et autres grands axes structurants pour une meilleure intégration dans le contexte urbain, de diminuer l'emprise et les nuisances liées au trafic automobile et de favoriser les modes alternatifs.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Déclasser les autoroutes qui sont sur le territoire de la Région (pénétrantes) et limiter la vitesse de circulation à 90 km/h sur le Ring ;
- Réaménager les grands axes urbains identifiés dans la partie Vision pour y améliorer les conditions de déplacement des piétons et cyclistes et des transports publics et y limiter les nuisances liées à la circulation automobile (voir carte du réseau Auto PLUS projeté) ;
- Réduire la capacité offerte à la circulation automobile sur les grands axes d'accès à la Région notamment en y insérant des voies spécifiques pour le covoiturage ou les transports publics ;
- Réaménager progressivement ces axes en boulevards urbains, en cohérence avec les évolutions de fonctionnement du Ring.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de projets d'axes réalisés</b>	1	18	35

**Partenaire(s)**

Communes bruxelloises  
 Urban.brussels, BMA,  
 Perspective, STIB, Bruxelles  
 Environnement  
 Région flamande, Beliris, ..

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à augmenter</b> <b>Programme Werk aan de Ring</b> <b>Avenants Beliris</b>	Equipe BM à renforcer	A.G.R.B.C. du 7 février 2019 procédant au reclassement de l'autoroute Bruxelles-Boom-Anvers (A12) situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en voirie régionale métropolitaine A.G.R.B.C. du 7 février 2019 procédant au reclassement du tronçon de la voie publique Bruxelles-Aix-la-Chapelle (E40), situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en voirie régionale métropolitaine P.R.A.S. A prévoir : Cadre de collaboration à l'échelle métropolitaine à redéfinir (cf action E3)	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1) Mécanismes de gestion de projets et de financement (cf action E4)



**B.3 - Créer des magistrales piétonnes - projets phares d'une ville invitant à marcher plus** Good Network

**L'ambition est** de créer un réseau d'itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux, notamment les gares et stations de métro et d'agrandir l'hypercentre au-delà du Pentagone. Les magistrales piétonnes permettent de se déplacer à pied sur des distances importantes et offrent des zones de repos.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Réaliser un audit des aménagements existants sur les itinéraires des magistrales, en priorité sur l'aménagement des traversées de carrefours ;
- Adapter le réseau en conséquence en veillant à la mise en application exemplaire du Cahier Go10 et du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
- lancer un appel à projet permettant de développer le concept de magistrale piétonne dans toute la Région

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Communes bruxelloises

**Partenaire(s)**

BMA  
Urban.brussels  
Bruxelles Pouvoirs Locaux  
Perspective  
Beliris  
STIB  
Bruxelles Environnement  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Niveau de mise en œuvre du réseau de magistrales</b>	Situation de référence à construire	30%	60%
<b>Enquête de satisfaction Evolution des comptages piétons</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter</b>	Equipe à renforcer	BM à /	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1) Mécanismes de gestion de projets et de financement (cf action E4)



**L'ambition est** de créer un maillage dense d'itinéraires cyclables pour conforter le rôle du vélo dans la mobilité urbaine pour les deux catégories du réseau cyclable structurant (Vélo Plus et Vélo Confort). Ces itinéraires remplissent les cinq critères de qualité : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Finaliser les ICR (Vélo Confort) inexistants ou incomplets, évaluer les itinéraires réalisés et les adapter au besoin ;
- Aménager les franchissements des grandes barrières urbaines (carrefours complexes, franchissement des grandes infrastructures) qui limitent la continuité des itinéraires ;
- Mettre en œuvre la structure de base du réseau Vélo PLUS (Petite Ceinture, Moyenne Ceinture Est, Avenue Louise, franchissements du Canal,...).

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Communes bruxelloises  
Communes flamandes  
MOW

**Partenaire(s)**

Urban.brussels  
BMA  
Perspective  
Bruxelles Environnement  
STIB  
Infrabel  
Beliris  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Niveau de mise en œuvre du réseau vélo CONFORT</b>	A calculer	100%	/
<b>Niveau de réalisation du réseau vélo PLUS</b>	Valeur de référence à calculer	50%	100%
<b>Nombre de zones à concentration d'accidents de niveau 1 et 2 sur le réseau Vélo PLUS</b>	Valeur de référence à calculer	0	0
<b>Evolution du nombre de cyclistes sur les points de comptages</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à augmenter</b>	Equipe BM à renforcer	P.R.D.D. P.R.A.S.	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1)
<b>Budgets régionaux pour intervention dans les mailles à restructurer</b>			Mécanismes de gestion et de financement des projets (cf action E4)
<b>Avenants Beliris</b>			



**L'ambition est** d'améliorer la vitesse commerciale et surtout la régularité des lignes de surface pour rendre le réseau plus attractif et plus efficient en s'appuyant sur l'ensemble des leviers d'action disponibles.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Mettre en œuvre des programmes d'amélioration des performances, en premier lieu la régularité, du réseau de surface sur des lignes ou des tronçons de lignes cohérents.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Vitesse planifiée du réseau bus et tram</b>	16 km/h	17 km/h	18 km/h
<b>Indicateur de régularité</b>			
<b>Evolution de la vitesse</b>			
<b>Taux de régularité</b>			
<b>Gain de temps pour traitement d'un axe complet</b>			
<b>Evolution du nombre d'alarmes charge</b>			

**Partenaire(s)**

Communes bruxelloises  
Autres opérateurs TP

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b> <b>Budgets régionaux pour intervention dans les mailles à restructurer</b>	Equipe BM à renforcer	Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1) Mécanismes de gestion de projets et de financement (cf action E4) Mécanismes de contractualisation des actions régionales et communales (cf action E2) Système de gestion dynami



**B.6 - Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public** **Good Network**

**L'ambition est** de répondre à l'augmentation attendue de la fréquentation du réseau, d'anticiper les évolutions démographiques et la création de nouveaux quartiers et de renforcer le rôle du réseau de transport public comme épine dorsale du développement urbain.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Optimiser l'utilisation des infrastructures existantes : renforcer les fréquences là où des marges de manœuvre sont encore disponibles ;
- Mettre en œuvre les développements du réseau répondant aux enjeux de développement de la Région tels qu'identifiés dans le Plan de Développement du Réseau Structurant (voir carte du réseau TP PLUS et TP Confort et réseau ferré national et métropolitain et liaisons stratégiques à renforcer) ;
- Analyser et mettre en œuvre, le cas échéant, le potentiel d'un réseau de bus sur le Ring et les entrées de ville ;
- Inscrire les développements des réseaux dans une planification budgétaire glissante, mise à jour régulièrement ;
- Anticiper les besoins de développement du réseau sur le long terme.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB

**Partenaire(s)**

Perspective  
Autres opérateurs TP  
Beliris  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Extensions du réseau réalisées</b>		NOH, Heysel, Nord-Albert l'axe nord-sud	T&T, partie de complet tram diagonale Extension Marcel Thiry - Bordet
<b>Places . km</b>			
<b>Taux de saturation des lignes structurantes</b>			
<b>Fréquentation des lignes structurantes</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux prévoir Avenants Beliris à renégocier</b>	Equipe à existante	BM P.R.A.S A prévoir : cadre de collaboration à l'échelle métropolitaine à redéfinir (cf action E3)	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1) Mécanismes de gestion de projets et de financement (cf action E4) Mécanismes de contractualisation des actions régionales et communales (cf action E2)



**B.7 - Faciliter les accès aux véhicules lourds vers les zones logistiques de la Région** Good Network

**L'ambition est** d'améliorer l'accès pour les véhicules lourds vers les zones logistiques de la Région en créant des itinéraires dédiés et adaptés en conséquence.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Améliorer les conditions de circulation des véhicules lourds pour l'accès aux grands pôles logistiques et industriels bruxellois situés au nord (Schaerbeek-Formation) et au sud (Anderlecht Industrie) de la zone du canal ;
- Diffuser la carte des itinéraires privilégiés aux acteurs du secteur ;

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Mise en place du test</b>	Accès route Sud	Accès route Nord	

**Partenaire(s)**

Urban.brussels  
Perspective  
STIB  
Bruxelles Environnement  
Viapass

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b> <b>Avenants Beliris</b>	Equipe existante	BM Code de la Route	Vademecums, guide de conception des projets sur l'espace public (cf action B1) Système de gestion dynamique du trafic (cf action B10) Système de contrôle



**B.8 - Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, réseaux et équipements (tous modes)** **Good Network**

**L'ambition est** de garantir aux usagers un patrimoine durable d'espaces publics, de cheminements, de réseaux et de voiries et d'assurer une meilleure coordination des interventions sur ce patrimoine en vue de minimiser les impacts de mobilité.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Elaborer un cadre réglementaire de gestion de la voirie et d'exploitation des tunnels routiers ;
- Assurer une gestion structurée et systématique de la maintenance des voiries régionales via un outil d'asset management (inventaire de l'état du patrimoine régional et programme d'entretien préventif) ;
- Développer les outils Smart City permettant d'améliorer la gestion des infrastructures.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Communes bruxelloises  
STIB  
Concessionnaires

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030

**Partenaire(s)**

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter</b>	Equipe renforcer	BM à Nouvelle Loi communale du 24 juin 1988 A finaliser : Ordonnance relative au régime juridique de la voirie	Outil d'asset management à créer



**L'ambition est** d'assurer des niveaux de service satisfaisants dans le fonctionnement et la viabilité quotidiens des différents réseaux de transport via la surveillance et la réactivité d'action des dispatchings, ainsi qu'en assurant la coordination des plus de 5000 chantiers ouverts simultanément sur le territoire bruxellois.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Gérer les flux 24h/7j sur les différents réseaux, y compris dans les ouvrages comme les tunnels, assurer la gestion des incidents perturbant les flux, en intégrant l'ensemble des partenaires dont les zones de police ou le SIAMU. La Région regroupera les activités de dispatching de Mobiris et de la STIB pour gagner en synergie dans la gestion des flux et des incidents ;
- Coordonner et planifier les chantiers conformément à la réglementation en vigueur via la Commission de Coordination des Chantiers et l'outil OSIRIS. Il s'agit de coordonner et programmer les chantiers dans le temps et par périmètre, de développer l'outil de coordination Osiris et de déterminer des zones figées sur lesquelles il n'est pas possible d'intervenir durant une période définie, de développer des zones d'hypercoordination autour de chantiers ayant un impact majeur afin de regrouper les interventions afin de limiter au maximum les perturbations pour les usagers ainsi que la durée des chantiers, tout en permettant de mutualiser, le cas échéant, les coûts afférents aux travaux. Il importe également de développer et d'exécuter un contrôle (voir fiche E.7), de fournir une communication saisonnière générale (voir action D.6) et d'assurer un observatoire des chantiers (voir action F.2) ;
- Etablir des plans de déviation assurant le cheminement du trafic, des transports publics et des autres usagers en toute sécurité pour les travaux pilotés par la Région, concerter les usagers et communiquer les conditions de circulation liées à chaque chantier ;
- Adapter les services de transport public aux conditions de chantier et programmer les interventions sur le réseau de transport public de manière à minimiser les perturbations du service.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB

**Partenaire(s)**

Zones de Police  
Concessionnaires  
Hub.brussels, ...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>A déterminer</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter</b>	Equipe BM à renforcer, notamment contrôleurs de chantiers	à Ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie de A.G.R.B.C du 26 janvier 2012 relatif à la Commission de coordination des chantiers instituée par l'Ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie, et portant désignation de ses membres A.G.R.B.C. du 11 juillet 2013 relatif à l'exécution des chantiers en voirie A.G.R.B.C. du 30 janvier 2014 relatif à la coordination des chantiers en voirie Ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique	Outil Osiris de coordination des chantiers Dispatching Mobiris de gestion des réseaux de voiries et tunnels Dispatching STIB
<b>Dotation de fonctionnement de la STIB</b>			



**L'ambition est** de maîtriser le trafic sur l'ensemble du réseau bruxellois via une gestion dynamique en temps réel conformément à la vision Good Move et en intégrant les incidents et évènements ainsi que la fluctuation de la demande de trafic au cours du temps.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Equiper les axes et carrefours stratégiques d'outils d'observation du trafic : installation de caméras intelligentes et télésurveillance en temps réel ;
- Accélérer le raccordement des différents carrefours à la centrale de contrôle à distance et l'équiper d'un système de dosage de trafic ;
- Assurer le transfert à la Région de l'ensemble des carrefours à feux, à minima pour ceux situés sur les réseaux PLUS et Confort ;
- Etudier les variations et comportements des flux de trafic ;
- Définir et implémenter des scénarios de programmation des carrefours à feux et réaménager au besoin certains carrefours en vue de simplifier leur fonctionnement ;
- Observer les anomalies (fuite de trafic contraire à la vision du PRM et des PCM) et travailler à les résoudre avec les communes (fiche A2) et opérateurs GPS ;
- Evaluer le système et le faire évoluer au regard des développements technologiques.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de carrefours stratégiques gérés dynamiquement</b>	5 carrefours	20 carrefours	50 carrefours
<b>Nombre d'axes stratégiques gérés dynamiquement</b>	2 axes	10 axes	15 axes

**Partenaire(s)**

Zones de police  
Communes  
STIB  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter</b>	Equipe existante à renforcer	BM / à	- Centrale des feux (à finaliser) - Réseau de caméras (à développer) - Module de gestion (à développer)



**L'ambition est** d'améliorer et de simplifier l'accès pour tous les usagers à l'offre de mobilité, intégrant l'ensemble des fournisseurs, privés et publics, ainsi que les spécificités particulières de l'utilisateur (son âge, le fait d'être accompagné, le besoin de transporter des marchandises, etc.) ou autre (la météo, etc.). Le développement des services de mobilité et des outils d'accès à ceux-ci doit se faire dans le respect des objectifs de la politique de mobilité régionale. Le rôle de l'autorité publique et le cadre assurant le déploiement du MaaS doivent donc être définis puis appliqués, y compris la mise à disposition des données dans le cadre d'un data market.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Etablir un projet de cadre MaaS de la Région de Bruxelles-Capitale, en concertation avec les opérateurs et partenaires concernés ;
- Fixer le cadre dans lequel s'inscrit le MaaS en concertation permanente avec les opérateurs ;
- Développer et opérer une plateforme back-end publique régionale en y intégrant les opérateurs de mobilité régionaux, tant publics que privés ;
- Étendre la plateforme à la zone métropolitaine ;
- Assurer le contrôle de l'application du cadre MaaS.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB

**Partenaire(s)**

De Lijn  
TEC  
SNCB  
Parking.brussels  
Sociétés de taxis  
Opérateurs de services partagés  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

		2020	2025	2030
<b>Etablissement réglementaire</b>	<b>cadre</b>	2020		
<b>Plateforme fonctionnelle</b>	<b>MaaS</b>	2021		

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budget régional dédié à dégager à court terme</b>	Equipe BM à créer	A prévoir : cadre réglementaire pour l'ensemble des opérateurs de mobilité	Système "back-end" public à créer, via un prestataire extérieur



## C.2 - Mettre en place des points d'information et de services intégrés de la mobilité Good Service

**L'ambition est** de créer 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, d'avoir la possibilité d'acheter ou de s'abonner à ces services. Une information sur les enjeux liés au transport de marchandises par et pour des particuliers est également offerte, qu'il s'agisse de l'usage de la voiture pour aller faire ses courses à l'impact des livraisons à domicile sur la mobilité. Les boutiques de la 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.

### L'action se décline en mesures concrètes :

- Mener une analyse du fonctionnement actuel des points d'information sur les services de mobilité (points vélo, bootik STIB, guichets SNCB, guichets parking.brussels) et du profil des utilisateurs de ces points d'information, afin d'identifier les possibilités de synergie et de renforcement de ces points d'information existants ;
- Soutenir et accompagner le développement de nouveaux points d'information et de services de proximité au sein des communes, quartiers touristiques et pôles générateurs (identité, formations, partage d'expérience, supports d'information, unités mobiles...).

### Pilote(s)

Bruxelles Mobilité

Parking.brussels

STIB

Communes

### Partenaire(s)

Visit.brussels

Hub.brussels

De Lijn / TEC / SNCB

Sociétés de taxis

Opérateurs de services

partagés

...

### Ressources

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de boutiques dispensant une information et des services intégrés</b>	1	5	20

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Synergies budgétaires à coordonner avec les opérateurs de services publics et privés</b>	Equipe BM à créer	/	/



**C.3 - Développer les services en lien avec le vélo et les nouvelles formes de mobilité**

Good Service

**L'ambition est** de soutenir et d'accompagner le développement de services liés à la pratique du vélo, de la trottinette et autres moyens légers de déplacements, y compris pour le transport de marchandises.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Intégrer le mode vélo dans les interface du Maas (action C1) afin d'offrir des propositions d'itinéraires adaptés à la pratique du vélo dans les outils de recherche ;
- Développer des services de recharge, de stationnement sécurisé et d'entretien des vélos et trottinettes électriques ;
- Accompagner le développement des offres de vélos électriques et trottinettes électriques en libre service afin d'assurer des services de qualité adaptés aux besoins et contraintes régionaux et fournir des conseils de sécurité routière adaptés aux nouveaux services ;
- Renforcer les dispositifs de sécurisation et les services permettant de retrouver un vélo volé ;
- Encourager le développement de la location de vélos et autres moyens légers de déplacement pour des courtes, moyennes et longues durées ;
- Confier la gestion du stationnement vélo sécurisé à un opérateur unique, conformément au masterplan stationnement vélo ;
- Créer les conditions de développement de la logistique à vélo.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Parking.brussels  
Communes bruxelloises

**Partenaire(s)**

Zones de Police  
Secteur associatif  
Hub.brussels  
Bruxelles Environnement  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre d'emplacements de stationnement vélo sécurisés aux gares et station de métro/pré-métro</b>	Situation de référence à construire	25.000	50.000

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants renforcer</b>	Equipe existante à Equipe Parking.brussels à renforcer	BM /	/



C.4 - Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service) Good Service

**L'ambition est** d'offrir les conditions et services qui permettent une mutualisation du stationnement pour diverses fonctions et assurent un stationnement adapté aux besoins des particuliers et des professionnels.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Intégrer les parkings publics aux outils MaaS ;
- Faire évoluer les parkings publics (y compris les P+R) vers des pôles de services : stationnement et entretien vélo, autopartage, vélopartage, zones de livraison, consignes automatiques, etc. ;
- Adapter la gestion du stationnement dans son ensemble pour qu'elle privilégie les usages partagés et les utilisateurs professionnels : nombre, dimensionnement et disponibilité des espaces de livraison, stationnement des taxis, des cars, des bus scolaires, des poids lourds, stationnement des usagers professionnels ;
- Développer des services en lien avec le stationnement tous modes (alertes, post-paiement, capteurs, applications, etc.).

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Parking.brussels

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Intégration du stationnement dans les plateformes MaaS</b>	En cours	Réalisé	

**Partenaire(s)**

Communes bruxelloises  
Zones de Police  
Opérateurs de service de stationnement

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à allouer</b>	Equipe existante Equipe Parking.brussels à renforcer	BM /	/



**L'ambition est** de rendre l'espace public accessible à tous et d'améliorer le confort des déplacements à pied en partant des besoins des usagers ayant les plus grandes exigences selon le concept d'universal design. Il s'agit d'avoir une politique proactive de création d'aménagements piétons de qualité pour pouvoir optimiser le recours tant à la marche qu'au transport public.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Définir une méthode et un planning permettant la mise en accessibilité de 60 à 70 arrêts de transport public par an, en ce inclus leurs abords, parmi ceux prévus dans le plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB 2019-2029 ;
- Conforter les normes et référentiels en matière d'accessibilité de l'espace public ;
- Planifier et réaliser les travaux de mise en accessibilité prévus dans le PAVE sur les voiries régionales des réseaux piéton PLUS et piéton CONFORT ;
- Assurer la prise en compte de l'accessibilité physique dans tout projet d'aménagement de l'espace public, en veillant à rencontrer, au minimum, les préconisations du PAVE ;
- Intégrer une évaluation des traversées piétonnes menant aux transports publics pour en assurer la sécurité.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Communes bruxelloises  
STIB

**Partenaire(s)**

Urban.brussels  
Bruxelles Pouvoirs Locaux  
Beliris  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre d'arrêts de transport public mis en accessibilité (y compris leurs abords)</b>	120	420	700

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter</b>	Equipe BM à / renforcer dans les communes à renforcer		Plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB 2019-2029



**C.6 - Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service** **Good Service**

**L'ambition est** de rendre plus lisible la structure du réseau de transport public en faisant abstraction du mode et de l'opérateur. Cette lisibilité doit se retrouver dans l'ensemble des aspects du service : la fréquence et le cadencement, l'amplitude horaire, le matériel roulant, l'aménagement des arrêts, la communication.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Identifier les critères de segmentation du réseau et définir le ou les produit(s) associé(s) à chaque catégorie ;
- Mettre en place des projets pilotes pour chacune des catégories identifiées ;
- Décliner progressivement l'identité à l'ensemble du réseau.

**Pilote(s)**

STIB

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>A déterminer</b>			

**Partenaire(s)**

Bruxelles Mobilité  
De Lijn/TEC/SNCB

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à ré-allouer</b>	Equipe existante	STIB /	/



**C.7 - Développer le concept de transport à la demande en intégrant l'offre de transport publique et privée**

**Good Service**

**L'ambition est** de développer des offres de transport flexibles et d'assurer leur complémentarité avec l'offre de transport public régulier en termes de couverture géographique et/ou temporelle et de public cible (PMR). Ces services s'intègrent dans l'offre existante et permettent de la compléter et de la diversifier.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Définir le champ de pertinence des systèmes de transport à la demande et les modalités d'intégration dans l'offre de mobilité, en lien avec la structuration de l'offre de transport public (cf action C6) ;
- Tester des systèmes sur des cas spécifiques (sites particuliers, événements, compléments horaires à l'offre classique, etc.) sous la forme de living labs associant fournisseurs de services et usagers, en s'appuyant sur et en renforçant le système Collecto.

**Pilote(s)**

STIB  
Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>A déterminer</b>			

**Partenaire(s)**

Sociétés de taxis

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipes STIB et BM existantes	Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs	/



**L'ambition est** de renforcer les possibilités de déplacements intermodaux par la requalification des pôles d'échanges en veillant à la qualité des services, à l'accessibilité universelle, au niveau de confort et à la lisibilité des cheminements. Ces lieux doivent être mieux intégrés dans le tissu urbain, particulièrement les gares du réseau S.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Définir un référentiel commun d'aménagement des pôles d'échanges ;
- Créer de nouveaux pôles d'échanges en lien avec le développement du réseau de transport public et le développement territorial ;
- Lancer un programme d'aménagement des gares et points d'arrêts, et de leurs abords ;
- Poursuivre et renforcer le programme de rénovation des stations de métro et de leurs abords.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB  
Beliris  
SNCB / Infrabel

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de pôles d'échanges réaménagés selon les standards définis</b>	1	5	15
<b>Suivi des flux et usagers par pôle d'échanges</b>			
<b>Enquêtes de satisfaction auprès des usagers</b>			

**Partenaire(s)**

Urban.brussels  
BMA  
Parking.brussels  
Communes bruxelloises  
Perspective  
De Lijn  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b> <b>Avenants Beliris</b> <b>PPI SNCB</b>	Equipes à renforcer /	/	/



**C.9 - Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P+R Good Service métropolitaine**

**L'ambition est** de proposer une offre de stationnement (automobile et vélo) en rabattement sur les axes structurants du réseau de transport public, le plus en amont possible de la chaîne de déplacement, dans le but de réduire les flux automobiles entrant dans la Région. Cette offre est complémentaire avec celle qui existe déjà ou serait créée à l'échelle métropolitaine, et elle est intégrée dans la gestion du stationnement public à l'échelle régionale.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Construire et exploiter les parkings identifiés comme pertinents sur le territoire régional (voir carte "pôles d'échanges existants et à créer" de la partie stratégique). Assurer l'attractivité du stationnement en P+R par rapport au centre-ville ;
- Assurer une gestion proactive de l'offre et son évolutivité vers d'autres usages potentiels (réaffectation) ;
- Y développer le stationnement des véhicules partagés (autopartage et covoiturage), l'implantation de microhubs logistiques au rez-de-chaussée, des parkings sécurisés pour vélos et des bornes électriques.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Parking.brussels

**Partenaire(s)**

Région flamande  
Région wallonne  
Communes bruxelloises  
Communes flamandes  
Communes wallonnes  
STIB / De Lijn / TEC / SNCB  
Perspective  
SAU  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de places gérées à usage P+R</b>	à calculer		10.000
<b>Taux d'occupation des P+R (stationnement vélo et automobile)</b>	à calculer	65%	80%

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à ré-allouer</b>	Equipe existante	P.R.A.S	/



**L'ambition est** d'accompagner le développement de l'offre de cars moyenne et longue distance, en proposant un site d'accueil confortable et attractif pour les opérateurs et les voyageurs.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Elaborer un projet architectural ambitieux d'aménagement d'un pôle d'échanges à part entière, bien intégré dans son environnement urbain sur le site d'Erasmus ;
- Dans une phase transitoire, améliorer les conditions d'accès et de stationnement des autocars sur les pôles Midi et Nord.
- Identifier des itinéraires préférentiels d'accès pour les autocars moyenne et longue distance sur base des critères définis dans le présent plan.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Parking.brussels

**Partenaire(s)**

BMA  
Perspective  
SAU  
Opérateurs autocars de ligne  
FBAA  
Opérateurs TP  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Création d'une gare internationale</b>		2022	
<b>Amélioration Midi et Nord</b>	2020		

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budget régional existant à ré-allouer</b>	Equipe existante	/	/



**L'ambition est** de créer un réseau de points de mobilité à l'échelle des quartiers, regroupant différents services (véhicules partagés, station de gonflage, de recharge, livraisons de colis) et permettant une mutualisation maximale de l'offre proposée. Renforcer la complémentarité avec le transport public pour crédibiliser la diminution de la possession automobile. Intégrer ces points d'accès à la mobilité dans les centralités de quartier, en s'appuyant sur d'autres fonctions urbaines existantes : commerces, équipements culturels, écoles. Développer des actions de crédibilisation du "partage de véhicules" auprès des publics cibles.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Analyser l'ensemble des offres de services de mobilité partagée existantes et identifier les synergies potentielles ;
- Rendre visibles et crédibles ces services partagés, notamment au travers d'actions ciblées participatives favorisant l'usage (en coopération avec les opérateurs de sharing) ;
- Identifier les besoins (modes, nombre, programme de déploiement, modalités de stationnement, etc) ;
- Renforcer l'offre de services partagés, en privilégiant les localisations hors voirie ;
- Etablir un cadre de déploiement de l'offre de véhicules partagés (voir fiche C1) ;
- Evaluer la pertinence de regrouper les services sous un label unique, de type "MobiPunt".

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Partenaire(s)**

Opérateurs de mobilité partagée

Communes bruxelloises

STIB

Acteurs immobiliers publics et privés

SNCB

Parking.brussels

...

**Ressources**

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de mobility points opérationnels</b>	5	50	200
<b>Etude des besoins</b>	réalisée		
<b>Actions de crédibilisation</b>	de réalisées	réalisées	

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budget régional existant à ré-allouer</b>	Equipe à créer	/	/



## C.12 - Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux

**L'ambition est** de disposer des espaces nécessaires pour organiser plus efficacement et plus proprement la logistique des biens et des services liée aux activités urbaines bruxelloises et de réduire les flux routiers entrant dans la Région.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Au centre TIR : développer une gestion du site favorisant la distribution urbaine en intégrant les principes de l'économie circulaire, ceci impliquant une conversion de l'infrastructure régionale existante ;
- A Schaerbeek-Formation : développer le site comme pôle logistique trimodal au service de la Région de Bruxelles-Capitale et de son aire métropolitaine ;
- Soutenir le développement de petites plateformes logistiques (max. 1.000 m<sup>2</sup>) pour organiser des livraisons mutualisées à l'aide de véhicules propres.

### Pilote(s)

Bruxelles Mobilité  
Citydev  
Port de Bruxelles  
Perspective

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>A déterminer</b>			

### Partenaire(s)

Bruxelles Environnement  
Urban.brussels

...

### Ressources

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipes existantes	P.R.A.S	/



**D.1 - Définir des conditions minimales d'accessibilité visant à articuler les développements urbains et l'offre de mobilité**

Good Choice

**L'ambition est** de permettre la mise en œuvre de la ville multipolaire et multifonctionnelle, de garantir une accessibilité optimale aux principales fonctions urbaines de la Région (services et équipements, pôles d'emplois, touristiques et commerciaux) et d'assurer l'approvisionnement de la Région. Il s'agit également de garantir une bonne accessibilité des différents quartiers, notamment en transport public, pour maintenir la cohésion spatiale et sociale de la Région. Ces ambitions nécessitent de coordonner les stratégies de mobilité et le développement territorial, ce qui implique de concentrer les développements dans des zones déjà bien accessibles en transport public, mais également d'anticiper les développements urbanistiques en termes d'infrastructures et de services de transport.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Etablir les conditions de définition de l'accessibilité régionale (production de cartes d'accessibilité) déclinée de façon à proposer des grilles de lecture complémentaires : par échelle géographique, par temporalité, par mode, etc. Les différents acteurs et réglementations concernés pourront alors s'en s'inspirer et/ou y faire référence ;
- Définir les principes et balises réglementaires pour accompagner le développement des zones régionales prioritaires ainsi que la densification éventuelle de certaines parties de la ville et implémenter ces balises au sein des différents documents réglementaires et programmatiques de la Région ;
- Etablir une liste de points d'attention "mobilité" à intégrer systématiquement dans les réflexions de développement de nouveaux quartiers ou de nouveaux projets afin de garantir l'intégration de l'enjeu mobilité le plus en amont possible de la conception (cheminements piétons vers les arrêts de transport public, renforcement de la desserte en transport public, services à intégrer, mutualisation du stationnement et des livraisons).

**Pilote(s)**

Perspective  
Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>A déterminer</b>			

**Partenaire(s)**

Urban.brussels  
Bruxelles Environnement  
STIB, ...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipes existantes à coordonner	R.R.U. P.R.A.S. P.A.D.	Cartes d'accessibilité



**D.2 - Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité** Good Choice

**L'ambition est** de compléter et renforcer les outils techniques et réglementaires permettant d'utiliser le stationnement comme facteur de report modal tout en réduisant son emprise sur l'espace public.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Réviser le PRPS pour, au minimum, réglementer et tarifer le stationnement afin de le dissuader en voirie, limiter les possibilités de dérogation à la réglementation du stationnement en voirie (rationaliser le nombre de cartes de stationnement, augmenter les tarifs, sectorisation et principes des quotas) pour inciter à une diminution de la possession automobile ;
- Assurer des contrôles renforcés (cf action E7) ;
- Evaluer la mise en œuvre du COBRACE en tant qu'outil permettant de dissuader l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail et l'adapter si nécessaire.

Pilote(s) Bruxelles Mobilité Parking.brussels Bruxelles Environnement	Indicateur(s) et objectif(s) A définir et compléter en cours de mise en œuvre	2020	2025	2030
		<b>Révision du PRPS</b>	Etablie	
<b>Partenaire(s)</b> Perspective Communes bruxelloises ...	<b>Nombre de places en voirie rapporté au nombre de places hors voirie</b>			
	<b>Taux d'occupation (parking public, ...)</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipes existantes à coordonner Equipe existante Parking.brussels à renforcer	Plan régional de politique du stationnement Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale A.G.R.B.C. du 29 novembre 2012 fixant les modalités de répartition finale et les modalités de versement du produit des recettes du stationnement A.G.R.B.C. du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement A.G.R.B.C. du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation	/



### D.3 - Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile

Good Choice

**L'ambition est** de dissuader la possession de véhicules individuels ou de véhicules d'entreprise pour faire du transport pour compte propre, afin d'éviter un recours systématique à l'usage de la voiture et de libérer l'espace public de voitures en stationnement longue durée. Outre le développement et l'intégration des modes et services alternatifs à l'usage de la voiture individuelle développés dans les autres actions du plan, il s'agit de mettre en place et d'activer plusieurs outils économiques et fiscaux.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Concevoir une réforme de la fiscalité automobile (taxe de circulation et taxe de mise en circulation) qui décourage la possession automobile (en plus de son usage) ;
- Mettre en place de nouvelles primes et incitants financiers visant à dissuader la possession automobile (refonte et renforcement de la prime Bruxell'Air, primes d'aide à l'acquisition de vélo à assistance électrique, vélo-cargo, trottinette, ...)
- Développer un outil permettant au citoyen et aux petites entreprises de calculer leurs coûts de mobilité, y compris pour leurs livraisons ;
- Soutenir le système de "budget mobilité" au sein des entreprises et appuyer une réforme dans le régime des voitures de société auprès du fédéral, en vue de réduire voire supprimer l'avantage fiscal accordé à celles-ci (voir action E2).

**Pilote(s)**

Bruxelles Fiscalité  
Bruxelles Mobilité  
Bruxelles Environnement

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Outil disponible pour évaluer les coûts de mobilité</b>	0	1	1
<b>Nombre de primes octroyées</b>	à compléter A déterminer		

**Partenaire(s)**

Hub.brussels

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe renforcer	BM à Ordonnance du 15 décembre 2017 portant reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation A.G.R.B.C. du 7 septembre 2006 relatif aux conditions d'octroi de la prime Bruxell'Air en échange de la radiation de la plaque d'immatriculation et la destruction des véhicules polluants.	/



**L'ambition est** de susciter une prise de conscience de chaque usager quant à ses habitudes de déplacement (choix du mode, moment du déplacement...) pour le pousser à rationaliser et à maîtriser ses choix de mobilité et encourager l'usage de mode(s) de déplacement adéquat(s) au bon moment et au bon endroit.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Introduire, de façon progressive, flexible et concertée à l'échelle nationale ou européenne, un système de tarification routière intelligente, permettant de moduler le prélèvement au nombre de kilomètres parcourus, à l'heure du déplacement et au type de voiries empruntées (ainsi qu'en fonction de l'impact environnemental du véhicule) ;
- Développer et exploiter l'ensemble des technologies disponibles et à venir (LEZ au niveau régional, Viapass au niveau interrégional...) pour implémenter une fiscalité intelligente qui opère notamment une modulation de la tarification en fonction de l'utilisation du véhicule, en remplacement total ou partiel de la fiscalité applicable à leur possession, ou toute autre mesure concourant aux objectifs précités ;
- Equilibrer les dépenses pour les Bruxellois par des mesures d'accompagnement fiscales appropriées (subsidés, primes au logement, incitants immobiliers pour les entreprises, primes pour livraisons à vélo) afin de contrebalancer les impacts socio-économiques non désirés ;
- Développer une tarification intégrée des réseaux de transport public en vue d'optimiser l'intermodalité et l'usage combiné des différents réseaux de transport public, d'optimiser l'utilisation des ressources (infrastructure, matériel roulant).

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
 Bruxelles Environnement  
 Bruxelles Fiscalité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Mise en œuvre d'un système de tarification</b>	Etude des modalités	Mise en œuvre	

**Partenaire(s)**

CIRB  
 SPF / Région flamande /  
 Région wallonne  
 STIB/SNCB/DE LIJN/TEC  
 ...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Assurer une réutilisation budgétaire des recettes dans les actions de renforcement des offres et des services alternatifs à l'usage de la voiture</b>	Equipes existantes / au sein des administrations pour les phases d'études mais équipe transversale à créer pour assurer la mise en œuvre		Réseau de caméras et d'analyse du contrôle LEZ Réseau de caméras et d'analyse VIAPASS



## D.5 - Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques

Good Choice

**L'ambition est** d'assurer que la mise en œuvre de cette action - dont l'objectif est de faire évoluer le parc automobile vers des technologies moins dommageables pour l'environnement - s'inscrive dans l'objectif d'une diminution du parc automobile et de réduction de l'usage de la voiture en général.

### L'action se décline en mesures concrètes :

- Mener une étude concertée sur les impacts socio-économiques et de mobilité suite à l'augmentation des niveaux d'exigence de la LEZ ;
- Analyser la disponibilité des alternatives aux moteurs thermiques et aux carburants diesel/essence pour les camionnettes, poids lourds, bus et autocars dans l'optique d'une sortie du diesel à l'horizon 2030 ;
- Evaluer la temporalité de l'évolution du parc compte tenu de la durée de vie des véhicules en service actuellement ;
- Renforcer les mesures en matière d'exemplarité des pouvoirs publics ;
- Réévaluer les tarifs de la taxe kilométrique poids lourds (VIAPASS) afin de décourager l'usage des véhicules les plus polluants ;
- Encourager le développement à court et moyen terme des technologies alternatives (véhicules électriques, hybrides et roulant au CNG) et de l'hydrogène, ainsi que leurs infrastructures de recharge ;
- Adapter les législations permettant d'évoluer vers une sortie des moteurs thermiques ;
- Etablir des mesures d'accompagnement des automobilistes (participation, communication, etc.) pour exploiter le potentiel que constitue la mesure de sortie du diesel en faveur du transfert modal.

### Pilote(s)

Bruxelles Environnement  
Bruxelles Mobilité  
Bruxelles Fiscalité  
Bruxelles Econ. et Emploi

### Partenaire(s)

CIRB / STIB / De Lijn / TEC  
Bruxelles Propreté  
Brugel / Sibelga, ...

### Indicateur(s) et objectif(s) – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Part des véhicules diesel dans le parc de véhicules</b>	à compléter		
<b>Part des véhicules thermiques dans le parc de véhicules</b>			
<b>Nombre de bornes de recharge accessibles au public</b>			

### Ressources

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budget conséquent à prévoir pour le remplacement des flottes publiques</b>	Equipes existantes au sein des administrations	Ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette A.G.R.B.C. du 24 septembre 2015 relatif à l'exécution de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette A.G.R.B.C. du 28 mai 2009 relatif à l'introduction de véhicules plus respectueux de l'environnement dans les flottes des autorités régionales A.G.R.B.C. du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés A.G.R.B.C. du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions	Réseau de caméras et d'analyse du contrôle LEZ Réseau de bornes de recharge électrique



**D.6 - Assurer une sensibilisation systémique auprès de publics cibles spécifiques** Good Choice

**L'ambition est** d'assurer une démarche globale d'information, formation, persuasion, initiation et accompagnement qui soutiendra la majorité des ambitions en matière de mobilité et de sécurité routière en privilégiant les actions concrètes d'expérimentation et d'appropriation. En parallèle des actions centrées sur les pôles générateurs de déplacements (détaillées dans l'action D.7), des actions ciblées doivent être menées auprès des citoyens.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

Auprès du public adulte :

- Etablir un plan de communication annuel définissant et programmant les éléments à communiquer (thématiques, public-cibles, messages et outils) ;
- Soutenir et développer des lieux et des événements d'expérimentation de nouvelles formes de mobilité ;
- S'appuyer sur la communication autour des grands chantiers pour lancer des campagnes d'expérimentation et de changement ;
- Mener des actions et campagnes annuelles par zone géographique (abords de gares, zonings d'entreprises, ...) et par catégorie d'usagers pour encourager la multimodalité, le respect des autres usagers et la sécurité routière ;

Auprès du public scolaire :

- Développer des outils d'information et de sensibilisation à la mobilité et à la sécurité routière (Optimove, tapis de jeux, opération cartable et brevet piéton).

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de campagnes et d'actions par public cible et zone géographique mises en place</b>	10	15	20

**Partenaire(s)**

Bruxelles Formation  
 Bruxelles Environnement  
 Communautés  
 Communes bruxelloises  
 STIB  
 Autres opérateurs TP  
 Secteur associatif

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter fortement</b>	Equipe BM à / renforcer	à /	/



**D.7 - Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives) Good Choice**

**L'ambition est** de cibler des déplacements quotidiens ou des déplacements de masse vers un lieu spécifique, pour lesquels des mesures, expérimentations ou services structurels (ponctuels ou pérennes) peuvent être mis en place.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Former et responsabiliser des coordinateurs de mobilité (Mobility Managers et Référents éducation mobilité et sécurité routière) au sein des pôles générateurs de déplacements ;
- Animer des réseaux de collaboration et valoriser les bonnes pratiques entre les coordinateurs de mobilité (salons, campagnes, rencontres, awards) ;
- Développer des aides matérielles et financières pour l'accompagnement des générateurs de déplacements dans la mise en place de leurs plans d'actions dans le cadre des plans de déplacements scolaires et d'entreprises (exemples en entreprise : The Bike Project, Maestromobile, pendelfonds à développer, services mobilité y compris carsharing à développer ; exemples dans les écoles : parkings vélos, rangs scolaires ...) ;
- Faire preuve d'exemplarité des autorités publiques en matière de gestion de la mobilité et encourager les communes dans ce sens ;
- Rendre obligatoire la réalisation d'un plan de mobilité pour les activités via un arrêté d'application du Cobrace ;
- Envisager des actions sur une zone géographique regroupant plusieurs générateurs de déplacements pour créer des synergies et tester des initiatives de désynchronisation des horaires avec de grands pôles générateurs de déplacements.;
- Collaborer avec les fédérations professionnelles pour accompagner et encourager les actions de sensibilisation encourageant les employés à se rendre au travail autrement qu'en voiture.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Bruxelles Environnement

**Partenaire(s)**

Féd professionnelles  
Communautés  
Communes, Entreprises  
Ecoles, Hub.brussels  
STIB, ...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre d'écoles en PDS</b>	390	400	550
<b>Nombre d'élèves des écoles en PDS qui se déplacent autrement qu'en voiture au moins 1 jour sur 2</b>	50%	60%	

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe BM à renforcer	COBRACE A.G.R.B.C. du 20 juin 2013 relatif aux plans de déplacements scolaires A.G.R.B.C. du 1er juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises A prévoir : A.G.R.B.C relatif aux Plans de déplacements d'activités	/



D.8 - Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons

Good Partner

**L'ambition est** de généraliser la prise de conscience des entreprises quant aux flux de marchandises qu'elles génèrent (livraisons et marchandises exportées) par un accompagnement sur mesure, et ainsi maîtriser la demande de transport en optimisant leurs processus d'achats, de commandes et de livraisons.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Diffuser le concept des Plans de Livraisons d'Entreprise (PLE) ;
- Rendre obligatoire la réalisation d'un PLE pour tous les OIP, les Communes et les CPAS pour 2025 ;
- Accompagner davantage d'entreprises et développer des aides pour accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des mesures ;
- Valoriser les bonnes pratiques (awards, portail d'information) et renforcer le networking entre responsables achats et gestionnaires des livraisons ;
- Faire preuve d'exemplarité de l'administration régionale en matière de livraisons et soutenir les communes ; en ce sens, intégrer par exemple les livraisons par vélos-cargos dans les clauses des cahiers des charges ;
- Développer des projets pilotes dans des zones d'entreprises.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Partenaire(s)**

Bruxelles Environnement

Brulocalis

Fédérations professionnelles

CityDev

Hub.brussels

...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre d'entreprises accompagnées en "PLE Projects"</b>	15/ an		
<b>Nombre de communes accompagnées</b>	2/ an		
<b>Nombre de livraisons en vélo-cargo en RBC</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à ré-allouer</b>	Equipe existante	BM	Etablir l'obligation du PLE dans les OIP, Communes et CPAS



## D.9 - Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction

Good Partner

**L'ambition est** d'intégrer la gestion logistique dans l'économie circulaire et de favoriser de meilleures pratiques logistiques comme la consolidation des flux et une mutualisation des véhicules pour les livraisons afin de générer moins de nuisances sur les routes.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Favoriser le ré-emploi des matériaux dans une logique d'économie circulaire ;
- Développer des outils de gestion logistique pour les professionnels de la construction et pour les décideurs publics (permis) ;
- Soutenir la création de projets logistiques dédiés à la construction ;
- Etudier l'opportunité de rendre obligatoire un plan logistique ainsi que l'analyse du recours à la voie d'eau pour l'approvisionnement du chantier et pour l'évacuation des terres et des déblais de chantier.

### Pilote(s)

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Outils créés à destination des professionnels</b>	1	3	
<b>Obligation de mise en place d'un plan logistique</b>		2025	
	3/ an	3/ an	

### Ressources

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à ré-allouer</b>	Equipe existante	BM /	/



## E.1 - Renforcer le rôle de la Région comme Autorité Organisatrice de la Mobilité Good Partner

**L'ambition est** d'assurer une cohérence et une continuité structurelle dans la mise en œuvre de la politique de mobilité par les différents opérateurs publics et privés. Cela nécessitera notamment de poser le cadre permettant le développement de services combinés au profit des usagers (voir action C.1).

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Mandater clairement et renforcer Bruxelles Mobilité dans son rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité ;
- Uniformiser et consolider les réglementations encadrant les opérateurs publics et privés et garantir leur application ;
- Établir et assurer le suivi des contrats de gestion des opérateurs régionaux ;
- Gérer les budgets régionaux alloués aux opérateurs pour la mise en œuvre de la politique de mobilité ;
- Mettre en place des processus décisionnels univoques et transparents entre Bruxelles Mobilité, les organes de gestion des opérateurs régionaux, le Ministre de tutelle et le Gouvernement.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Partenaire(s)**

STIB

Parking.brussels

Port de Bruxelles

...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Institution d'un processus décisionnel univoque, transparent et fonctionnel</b>	satisfaisant	satisfaisant	satisfaisant
<b>Adaptation et mise en cohérence des réglementations</b>	satisfaisant	satisfaisant	satisfaisant

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques	
<b>Budgets régionaux existants coordonner</b>	Equipe existante à renforcer	BM à	Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile A.G.R.B.C. du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés A.G.R.B.C du 13 juillet 2017 portant un règlement d'agrément des systèmes de partage de voitures pour les particuliers A.G.R.B.C. du 17 janvier 2019 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture	/



**L'ambition est** de soutenir et d'accompagner les communes dans une mise en œuvre concertée et cohérente des actions qui les concernent en créant lorsque c'est possible des synergies et des économies d'échelle.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Cofinancer (intervention régionale de 50%) et co-construire avec les communes leurs Plans Communaux de Mobilité qui traduisent, au niveau local, le Plan Régional de Mobilité et assurent la cohérence avec les communes voisines à l'échelle des mailles et des rues locales ;
- Créer un dispositif de partenariat Région-communes sous la forme d'un contrat local de mobilité. Il s'agit d'un nouvel outil de soutien régional à la mise en œuvre de parties d'un ou plusieurs PCM, à l'échelle de mailles de rues locales délimitées par les grands axes de trafic structurants. L'objectif est de réaliser progressivement des grands quartiers apaisés (voir action A.2) et d'assurer la qualité et la sécurité des cheminements actifs et services de transport public au sein des mailles (voir actions B4 et B6) ;
- Encadrer et simplifier le soutien régional financier, technique et logistique.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
 Communes bruxelloises  
 Bruxelles Pouvoirs Locaux  
 Brulocalis  
**Partenaire(s)**  
 STIB  
 Autres opérateurs TP  
 DRU  
 Perspective  
 Bruxelles Environnement  
 ...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de PCM réalisé</b>	3	19	19
<b>Nombre de contrats de mobilité réalisés ou en cours de mise en œuvre</b>	3	15	30

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants coordonner</b>	Equipe BM à renforcer à Equipes dans les communes renforcer	à Ordonnance du 26 juillet 2013 / les à modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité Volet réglementaire du P.R.M.	/



**L'ambition est** de mettre en œuvre les projets et actions qu'il importe de piloter par plusieurs entités fédérées et le fédéral au service de la mobilité supra-régionale, y compris du transport de marchandises. Une meilleure collaboration permet aussi de mutualiser certaines ressources, de renforcer les expertises et de montrer une cohérence des acteurs publics vis-à-vis des citoyens et des milieux socio-économiques pour inspirer la confiance.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Définir les actions prioritaires qui doivent être pilotées par le fédéral et plusieurs entités fédérées ;
- Formaliser les principes de collaboration et de décision ;
- Instituer un nouvel organe de pilotage à présidence tournante ;
- Co-piloter les projets transrégionaux ;
- Analyser la possibilité de constituer un Conseil Métropolitain de la Mobilité, organe métropolitain de gestion de la mobilité en ce compris le transport de marchandises et la logistique.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
**Partenaire(s)**  
 STIB  
 SPF M&T / SPW / MOW  
 SNCB / Infrabel  
 Infrabel  
 SPW  
 TEC / De Lijn  
 ...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de projets co-pilotés</b>			
<b>Institution d'un processus décisionnel univoque, transparent et fonctionnel</b>	satisfaisant	satisfaisant	satisfaisant

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à coordonner</b> <b>Avenants Beliris PPI SNCB</b> <b>Co-financements interrégionaux</b>	Equipe existante	BM	Loi spéciale du 19 juillet 2012 / complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles Loi du 30 décembre 2005 portant assentiment de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles. Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles



**E.4 - Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie et diversifier les possibilités de financement**

**Good Partner**

**L'ambition est** d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties prenantes pour la mise en œuvre des actions.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Clarifier et uniformiser les processus d'élaboration des projets communs entre les institutions régionales et/ou entre institutions d'autres niveaux en définissant systématiquement en concertation les ambitions poursuivies préalablement au lancement proprement dit du projet ;
- Pour chacun de ces projets transversaux, créer les mécanismes de mise en œuvre : pilotage, partage des coûts et de la maîtrise d'ouvrage ;
- Etablir des objectifs opérationnels et des programmations budgétaires cohérentes pour chaque partenaire des projets transversaux ;
- Systématiser la recherche de financements européens ;
- Intégrer les possibilités de co-financement avec le secteur privé.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Perspective

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

		2020	2025	2030
<b>Montant des interventions européennes dans les projets de mobilité menés sur la Région</b>	<b>des</b>	A	doubler	tripler
	<b>européennes dans les projets de mobilité menés sur la Région</b>	déterminer (FEDER, ...)		

**Partenaire(s)**

Beliris  
STIB  
SAU  
SNCB  
Infrabel  
Communes bruxelloises  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants coordonner</b>	Equipe BM à renforcer	à /	/



**E.5 - Créer une charte de la participation citoyenne pour accompagner les projets de mobilité et d'espace public** **Good Partner**

**L'ambition est** d'assurer l'implication des citoyens et associations citoyennes dans la mise en œuvre des actions du PRM afin d'augmenter leur acceptabilité.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Définir les étapes d'un projet pour lesquelles une participation citoyenne est pertinente ;
- Etablir les modalités de participation et les formaliser dans une charte de la participation citoyenne ;
- Mettre en place les outils pour assurer la participation (plateforme informatique, panels, tables rondes, rencontres structurelles, tests et living labs ...).

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Perspective

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de projets réalisés ou en cours faisant l'objet d'une participation citoyenne</b>	2	5	10

**Partenaire(s)**

Secteur associatif  
Bruxelles Environnement  
STIB  
Communes bruxelloises  
BMA  
Hub.brussels  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants à coordonner</b>	Equipe existante	BM /	/



**E.6 - Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine** **Good Partner**

**L'ambition est** d'encourager le recours à des entreprises de transport qui proposent des services adaptés au contexte urbain par un système incitatif reconnu.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Mettre en place un Cluster Distribution urbaine pour stimuler l'innovation entrepreneuriale (voir action F.4) ;
- Définir les modalités de mise en œuvre d'un label et les mesures incitatives liées à son obtention (intégration dans les tarifs de la taxe kilométrique, octroi de réduction tarifaire pour les entreprises labélisées sur les propriétés régionales (Port et Citydev), mise en place des formations spécifiques, utilisation comme critère d'autorisation d'accès dans des zones à circulation restreinte) ;
- Promouvoir l'obtention d'un label par des mesures incitatives pour les entreprises ;
- Intégrer dans les marchés privés et publics des critères de sélection des prestataires labélisés.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Partenaire(s)**

Hub.brussels

Citydev

Bruxelles Environnement

Port de Bruxelles

Fédérations professionnelles

...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Degré de mise en œuvre de FORS</b>			
<b>Nombre d'entreprises labélisées par niveau (bronze, argent ou or)</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants coordonner</b>	Equipe existante à	BM /	/



**L'ambition est** de contrôler le respect des règles qui garantissent la sécurité routière (vitesse, circulation), de la réglementation du stationnement et des services de mobilité (Maas, taxis, poids lourds, VLL, ...) ainsi que des règles de viabilité de la voirie et de la bonne exécution des chantiers.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Identifier les actions nécessitant un renforcement du contrôle et déterminer les modalités de contrôle et de sanctions pour chacune d'elles (installation technique, présence humaine, suivi administratif, sanctionneur) ;
- Déployer et maintenir un réseau d'outils de contrôle des règles de circulation (points de contrôles fixes et de contrôles-tronçon, radars répressifs et préventifs) ;
- Assurer un partenariat avec les zones de police et le parquet fin de déterminer, entre autres, des actions, des modes opératoires et une politique préventive et pour assurer l'équipement des zones de police, le renforcement des brigades cyclistes et la mise sur pied d'un Centre régional de traitement des infractions ;
- Renforcer le contrôle des règles de stationnement et le respect des zones réservées (livraisons, taxis, sites propres) ;
- Contrôler les opérateurs des services de mobilité (véhicules, applications, modalités, ...) notamment via l'acquisition de matériel spécifique (balance poids lourds) ;
- Contrôler la bonne exécution des interventions sur les voiries régionales (ordonnance voirie).

**Pilote(s)**

BPS  
Bruxelles Mobilité  
Parking.Brussels

**Partenaire(s)**

Parquet  
Zones de Police  
Communes bruxelloises  
STIB

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de dispositifs de contrôle</b>			
<b>Taux de sanction</b>	pas de cible fixée		
<b>Nombre d'infractions sanctionnées ou part des infractions identifiées qui sont sanctionnées</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe BM à renforcer Moyens humains des Zones de Police à renforcer pour les cellules radars / circulation	A finaliser : Ordonnance relative au régime juridique de la voirie	Réseau de dispositifs de contrôle (radar, caméra ANPR, lidar, ...) et de matériel spécifique (balance poids lourds, détecteurs spécifiques pour les VLL, ...)



**L'ambition est** de mettre en place les outils et processus adéquats pour assurer, en toute transparence, la mise en œuvre et l'adaptation continue et cohérente du programme d'actions.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Elaborer les tableaux de bord de suivi de la mise en œuvre des actions (indicateurs de réalisation), les mettre à jour mensuellement et identifier les mesures à engager pour assurer l'exécution des actions ;
- Définir, suivre et mesurer les indicateurs de résultat des actions de Good Move en vue d'adapter et mettre à jour le plan ;
- Calculer et analyser les indicateurs d'impact de la politique de mobilité (voir action F.2) ;
- Elaborer des rapports d'évaluation et les publier tous les 30 mois.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

**Partenaire(s)**

Tous les acteurs de la mise en œuvre (pilotes et partenaires)

	2020	2025	2030
<b>Production d'un rapport annuel de suivi de la mise en œuvre</b>	1	6	10
<b>Production d'un rapport d'évaluation</b>	0	2	4

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe existante	BM /	/



**L'ambition est** de calculer les indicateurs de suivi et d'évaluation du plan de façon continue, afin d'assurer une pérennité et une comparabilité maximale. Il importe également d'alimenter les études prospectives et stratégiques et de rendre disponibles les données consolidées.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Collecter, consolider et analyser les données publiques de mobilité ;
- Acquérir et analyser des données privées ;
- Calculer et analyser des indicateurs de réalisation et d'impact de la politique de mobilité ;
- Partager et diffuser les données et indicateurs.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
Perspective (IBSA)

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

		2020	2025	2030
<b>Nombre diffusés</b>	<b>d'indicateurs</b>	à compléter		
<b>Proportion des indicateurs du PRM mis à jour tous les 30 mois</b>		50%	75%	100%

**Partenaire(s)**

STIB  
Parking.brussels  
Communes bruxelloises  
Opérateurs de mobilité  
Hub.brussels  
Bruxelles Environnement  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe BM à renforcer	A prévoir : Renforcer le cadre relatif au partage de données dans le cadre de marchés, concessions ou subsides publics	/



**F.3 - Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers** Good Knowledge

**L'ambition est** de compléter les données collectées dans le cadre de l'action F.2 par des données comportementales et de perception, idéalement au niveau métropolitain.

Ces données sont indispensables pour ajuster les politiques publiques en fonction des attentes de l'utilisateur.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Etablir des baromètres de satisfaction auprès de l'ensemble des usagers se déplaçant sur le territoire de la Région ;
- Constituer un panel d'utilisateurs et de citoyens afin de réaliser des sondages réguliers ;
- Réaliser une enquête auprès des citoyens sur les déplacements permettant de produire des indicateurs annuels.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

**Partenaire(s)**

Régions flamande et wallonne  
SPF  
STIB  
...

	2020	2025	2030
<b>Fréquence de recours au panel</b>	2 x/ an	4 x/ an	10 x/ an
<b>Nombre de mises à jour des indicateurs comportementaux</b>	1	5	10

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe renforcer	BM à /	/



**L'ambition est** de mener une veille proactive permanente sur les évolutions du secteur de la mobilité des biens et des personnes, et d'encourager l'expérimentation de nouveaux concepts, en tirant profit des recherches menées en Belgique et à l'étranger par d'autres acteurs publics mais également par les secteurs privé et académique.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Opérationnaliser le financement et le fonctionnement d'un Innovation Hub en matière de mobilité ;
- Piloter et alimenter les recherches de l'Innovation Hub.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

Innoviris

**Partenaire(s)**

Secteur académique

CIRB

BECI

Hub.brussels

STIB / SNCB

Perspective

Bruxelles Environnement

...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants</b>	Equipe existante	BM /	/

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre d'études prospectives menées</b>	3	6	9
<b>Nombre de tests pilotes mis en place</b>	1	5	10



**L'ambition est** de développer une vision stratégique sur l'automatisation progressive des véhicules pour pouvoir anticiper les impacts (y compris sur le plan socio-économique), orienter et adapter au besoin les politiques publiques concernées.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Mener une veille active et prospective : suivre les évolutions, organiser des échanges et rencontres entre acteurs, analyser et évaluer les impacts de façon transversale sur la mobilité ainsi que sur les autres politiques publiques ;
- Lancer un dialogue structurel entre autorités publiques et acteurs privés ;
- Accueillir des tests et projets pilotes ;
- Identifier les actions publiques à anticiper : définition d'un cadre réglementaire, adaptations du Code de la Route.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité  
STIB

**Partenaire(s)**

Parking.brussels  
Urban.brussels  
Innoviris  
Secteur académique  
Perspective  
Febiac  
...

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>voir F.4</b>			

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>voir F.4</b>	Equipe existante	BM Code de la route	/



**L'ambition est** de garantir l'appropriation des enjeux et des actions par l'ensemble des parties prenantes et d'assurer une communication cohérente et un retour régulier sur la mise en œuvre des actions et sur l'atteinte des objectifs du plan tant auprès du grand public que des parties prenantes.

**L'action se décline en mesures concrètes :**

- Etablir un plan de communication annuel définissant et programmant les éléments à communiquer (thématiques, public-cibles, messages et outils) ;
- Organiser des formations et de colloques vers les professionnels ;
- Alimenter le site internet de BM et diffuser une newsletter auprès des parties prenantes de la mise en œuvre du plan dans l'objectif de valoriser leurs réalisations, projets et actions et de les informer sur le suivi de la mise en œuvre et la poursuite des objectifs du plan ;
- Organiser des campagnes de communication vers le grand public visant à informer sur le suivi de la mise en œuvre et la poursuite des objectifs du plan et valoriser les actions mises en œuvre ;
- Valoriser et renforcer un portail presse actualisé centralisant les messages et les éléments à communiquer sur la mise en œuvre de la politique de mobilité.

**Pilote(s)**

Bruxelles Mobilité

**Indicateur(s) et objectif(s)** – A définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
<b>Nombre de colloque organisés par an</b>	3	5	5

**Partenaire(s)**

Brulocalis  
Communes bruxelloises  
STIB  
...

**Ressources**

Budgétaires	Humaines	Réglementaires	Techniques
<b>Budgets régionaux existants augmenter fortement</b>	Equipes existantes à coordonner	BM / à	Outils infographiques, de gestion de bases de données et de portails Web dynamiques

# Partie 4

# Le volet réglementaire

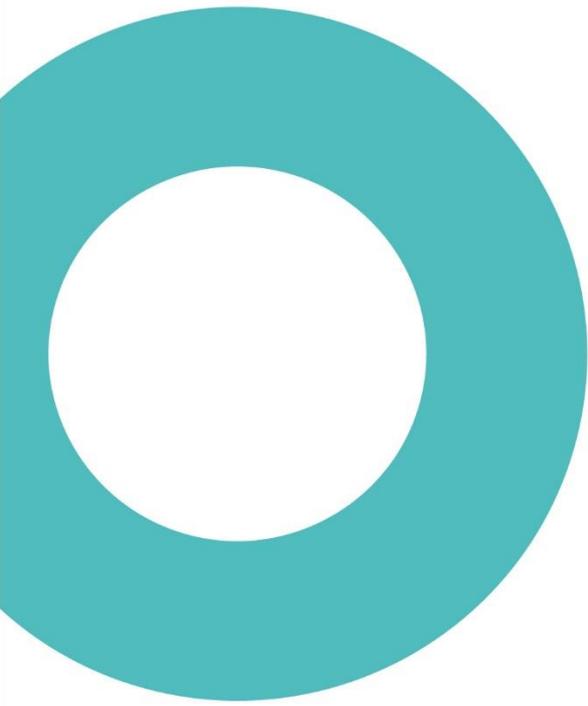
L'Ordonnance du 26 juillet 2013 précise le contenu du volet réglementaire du PRM. Celui-ci « comprend :

- *les objectifs, chiffrés et situés dans le temps, que le Plan Régional de Mobilité poursuit ;*
- *les instruments que le Gouvernement fixe pour poursuivre ces objectifs, et notamment les mesures juridiques, financières, fiscales et procédurales ;*
- *les actions concrètes visant à réaliser la politique régionale de mobilité, à savoir les mesures, les modalités opérationnelles et les priorités. »*

Le volet réglementaire se décline en 3 chapitres :

- Les principes généraux et objectifs à la base de la politique régionale de mobilité ;
- Les prescriptions réglementaires qui reprennent les modalités opérationnelles de la mise en œuvre et les instruments permettant cette mise en œuvre ;
- Les actions et mesures (juridiques, financières, fiscales et procédurales) concrètes.

*Pour une meilleure cohérence du document, les principes généraux ont été repris dans le volet réglementaire de la partie générale, bien que repris dans le contenu du volet réglementaire de la partie spécifique par l'Ordonnance du 26 juillet 2013*





# Les principes généraux

La mise en œuvre de la politique de mobilité s'appuie sur les principes généraux développés ci-après.

Ces principes généraux s'intègrent les uns aux autres et forment un ensemble cohérent. Ils ne peuvent être interprétés de manière à entrer en contradiction les uns avec les autres.

1. La politique de mobilité contribue au développement durable de la Région :
  - a. Elle garantit et améliore les conditions d'accessibilité aux principales fonctions urbaines de la Région (services et équipements, pôles d'emplois, touristiques et commerciaux) et assure l'approvisionnement de la Région ;
  - b. Elle améliore significativement le cadre de vie des habitants de la Région et son écosystème ;
  - c. Elle vise à rationaliser la demande de déplacement ;
  - d. Elle diminue les impacts des déplacements sur l'environnement en contribuant à une réduction de 30% des émissions régionales de gaz à effet de serre d'ici 2025 par rapport à 1990 et de 35% des émissions belges en 2030 par rapport à 2005 ;
  - e. Elle assure que chaque usager se déplace efficacement, agréablement, en toute sécurité et vise un objectif de 0 tué lié à la mobilité à l'horizon 2030 ;
  - f. Elle contribue à diminuer les dépenses des ménages pour leurs déplacements et vise une diminution de 12% (en 2015) à 8% à l'horizon 2030 ;
  - g. Elle encourage les comportements de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale et limitent les émissions nuisibles à la santé, notamment en matière d'air et de bruit ;
  - h. Elle met en œuvre des solutions de mobilité qui optimisent les ressources.
2. Les services de secours doivent pouvoir accéder à l'ensemble du territoire bruxellois dans un temps limité.
3. La politique de mobilité s'appuie sur la politique d'aménagement du territoire pour limiter le besoin de se déplacer et spécifiquement sur de longues distances. La distance moyenne sera réduite de 3% à l'horizon 2030.
4. La politique de mobilité oriente le système de mobilité à l'échelle métropolitaine de manière à limiter l'usage et la possession d'une voiture individuelle au sein de la Région.
  - a. L'usager est au centre du système de mobilité, il se déplace en sécurité dans l'espace public à pied et en vélo et dispose d'un éventail de services de mobilité intégrés, adaptés à chacun de ses déplacements ;
  - b. Une meilleure répartition des déplacements dans le temps et dans l'espace est encouragée.
5. La politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP. Elle vise à assurer des conditions de déplacements satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture.
6. La politique de mobilité met en œuvre des réseaux de mobilité cohérents et performants :
  - a. Le trafic dans les quartiers est apaisé en vue de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des déplacements à pied et à vélo dans les quartiers ;
  - b. Les flux de trafic sont régulés sur les axes structurants de rocade et de pénétration ;
  - c. Les réseaux pour chaque mode sont continus et catégorisés selon leur fonctionnalité ;
  - d. La couverture géographique de chaque réseau est équilibrée sur l'ensemble de la Région et continue avec la zone métropolitaine :



- e. Le maillage des différents réseaux varie suivant le principe STOP : le réseau piéton est le réseau le plus dense, le réseau Auto est le réseau le moins dense ;
  - f. La capacité des réseaux est adaptée à la demande visée sur chacun d'eux ;
  - g. Les niveaux de service des différents réseaux sont garantis par une gestion préventive, un entretien régulier et un service réactif en cas de perturbation ;
  - h. La qualité de service pour l'ensemble des lignes de transport public doit être garantie en termes de régularité, de fréquence, d'accessibilité et d'amplitude horaire ;
  - i. Les infrastructures existantes sont valorisées au mieux et compte tenu des objectifs de mobilité ;
  - j. En site mixte, le règlement d'exploitation tram est adapté en fonction des règles de circulation applicables aux autres usagers de la voirie.
7. La politique de mobilité met en œuvre des aménagements d'espaces publics de qualité :
- a. L'accessibilité universelle de l'espace public, des bâtiments publics et du transport public doit être garantie ainsi qu'une réelle qualité d'usage pour tous les aménagements piétons ;
  - b. Les espaces publics sont conçus de manière à limiter le risque d'accident de la circulation ;
  - c. Les aménagements sont conçus pour mettre en œuvre la spécialisation des réseaux. En cas d'arbitrage nécessaire pour répondre aux principes développés par mode, l'emprise dédiée dans l'espace public au stationnement de véhicules privés est la première à être réduite tandis que la continuité, la cohérence et la sécurité des cheminements piétons et cyclistes et des transports publics sont privilégiées ;
  - d. La qualité paysagère et écologique est intégrée dans les réflexions sur l'aménagement des espaces publics ;
  - e. L'aménagement des espaces publics contribue à la protection et à l'amélioration des zones de confort acoustique ;
  - f. Les aménagements et infrastructures doivent favoriser l'intermodalité et à l'accessibilité des véhicules de secours ;
  - g. La rénovation des espaces publics emblématiques fait l'objet d'un processus de conception qui comprend, au moins, une définition programmatique concertée et partagées par les parties prenantes, en amont du projet ;
  - h. Lorsqu'un projet d'aménagement de l'espace public fait l'objet d'un concours ou d'un appel à projets, le cahier des charges prévoit un volet mobilité et décrit les contraintes techniques ;
  - i. L'aménagement des pôles d'échanges et des gares facilite l'intermodalité en lien avec les gares et les points d'arrêt. Il assure l'accessibilité PMR et le confort piéton dans les correspondances par des cheminements de qualité, continus et les plus directs possibles.
8. L'implantation des nouvelles fonctions urbaines est coordonnée avec les conditions d'accessibilité existantes et à venir.
9. En fonction des terrains régionaux disponibles, de préférence hors voirie, des espaces nécessaires aux développements des services de transport sont prévus dans la programmation des projets urbains. Il s'agit par exemple des services suivants : terminus et dépôts pour le transport public, pôles d'échanges, stationnement mutualisé, centre logistique.
10. La politique de stationnement contribue à la politique de mobilité :
- a. Elle contribue à orienter les comportements en matière de mobilité vers un moindre usage et une moindre possession de la voiture individuelle. Elle vise notamment à réduire le stationnement à destination ;



- b. Elle vise, via la tarification, les règles de dérogation et l'aménagement de l'espace public, à une diminution de l'emprise du stationnement dans l'espace public et une meilleure utilisation des emplacements hors voirie (moins 65.000 places à l'horizon 2030);
  - c. Elle favorise l'utilisation partagée de la voiture et celle des modes alternatifs ;
  - d. Elle développe le stationnement de véhicules au niveau des pôles d'échanges (en ce compris les vélos, poids lourds et autocars) ;
  - e. Elle contribue à offrir un service aux usagers de la Région (elle privilégie les professionnels, les livraisons, les publics cibles (PMR, recharge électrique, car sharing,...), etc).
11. La politique de mobilité prévoit un approvisionnement de la Région optimisé réduisant les déplacements de véhicules encombrants et polluants :
- a. Les mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la Région doivent être réduits et optimisés en groupant les flux. Les distances parcourues par les poids lourds seront réduites de 10% à l'horizon 2025 par rapport à 2016 ;
  - b. La part de la route pour le transport de marchandises doit être réduite en suscitant le report modal vers la voie d'eau et le rail pour les longues distances et en encourageant l'utilisation de véhicules les plus respectueux de l'environnement pour les trajets dans l'agglomération.
12. La Région élabore une programmation pluriannuelle des projets de développement des infrastructures de transport et des réaménagements de l'espace public :
- a. cette programmation garantit une stabilité de la programmation à l'échelle de zones géographiques cohérentes, en particulier les axes structurants du PRAS ;
  - b. elle assure, à l'échelle régionale, la coordination de ces investissements avec le développement urbain.
13. La fiscalité régionale en matière de transport contribue à la politique de mobilité :
- a. Elle contribue à orienter les comportements en matière de mobilité vers un moindre usage et une moindre possession de la voiture individuelle ;
  - b. Elle contribue à orienter le parc de véhicules vers un parc plus léger, moins émetteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et plus économe en énergie ;
  - c. Elle contribue à la réalisation d'une sortie des motorisations à carburants fossiles.
14. La Région met en place des primes et/ou incitants financiers visant à diminuer la possession et l'usage automobile.



# Les prescriptions

## TITRE I - DEFINITIONS

Pour l'application du présent plan, on entend par :

1. « Ministre » : le Ministre qui a la mobilité dans ses attributions.
2. « Bruxelles Mobilité » : l'administration bruxelloise de la Mobilité du Service public régional de Bruxelles.
3. « Autorité organisatrice des Transports et de la Mobilité » : organisation qui agit dans l'intérêt public et qui est responsable du bon fonctionnement du système de transport sur son territoire. Elle est responsable de la planification, de l'organisation, du financement, de la tarification et de la qualité de tous les services de transport sur son territoire.
4. « Fonctionnaire de référence » : le fonctionnaire désigné par le Gouvernement pour assurer la coordination de l'élaboration du Plan Régional de Mobilité et pour veiller à la conformité des plans communaux de mobilité avec le Plan Régional de Mobilité.
5. "Commission consultative" : commission consultative visée par l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière;4. "Centre de recherches routières (CRR)" : institut de recherche privé d'utilité publique reconnu par l'arrêté royal du 5 mai 1952 accueillant la requête introduite par la Fédération des Entrepreneurs de Voirie tendant à la reconnaissance du " Centre de Recherches routières " et à l'agrément de ses statuts ;
6. "Règlements complémentaires" : règlements visés par l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;
7. « PAVE » - Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics : plan reprenant l'inventaire, tant pour les voiries communales que régionales, de toutes les non-conformités des trottoirs et des espaces publics concernant l'accessibilité PMR et piétonne ainsi que des recommandations d'aménagement. Ce plan reprend, par commune, le réseau structurant piéton servant à hiérarchiser la mise en œuvre des recommandations. Ce réseau est celui qui sert pour déterminer la spécialisation des voiries pour les piétons.
- 8 « Mobility as a Service » (MaaS) : intégration et combinaison de différents modes de transport, publics et privés, au sein d'une plateforme technologique au moyen de laquelle l'utilisateur peut accéder à l'ensemble de l'offre de mobilité intégrée, calculer et gérer les itinéraires les plus efficaces pour ses déplacements sur base de critères prédéterminés ainsi que réserver et payer les différents modes de transport.
9. "Aménagements cyclables séparés": Aménagements cyclables séparés physiquement de la chaussée, soit les pistes cyclables munies d'un signal D7, D9 ou D10
10. « Magistrale piétonne » : voie piétonne à grand gabarit et d'une qualité d'usage irréprochable permettant le déplacement de nombreux piétons et leur séjour dans son périmètre et qui relie des centralités urbaines entre elles
11. « Zone à concentration d'accidents » : zone identifiée par une méthode statistique comme concentrant un nombre anormalement élevé d'accidents avec lésions corporelles.
12. « Maille » : périmètre délimité par les voiries composant le réseau AUTO PLUS et AUTO CONFORT.
13. « Mise en accessibilité PMR » : travaux et aménagements qui répondent au minimum aux préconisations du Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics.
14. « Site propre » : site réservé aux seuls véhicules de transport en commun;
15. « Site protégé » : partie de la voie publique réservée à l'usage des véhicules de transport public, et visant à les faire circuler de manière performante, sans la gêne provoquée par la cohabitation avec la circulation générale. Le cas échéant, un site protégé peut être partagé avec un nombre restreint d'autres utilisateurs de l'espace public, à



la discrétion du gestionnaire de voirie et en conformité avec les dispositions du code de la route et du code du gestionnaire.

16. « Voie lente » : chemin, raccourci, venelle, drève, espace entre bâtis qui ne fait pas partie de la voirie mais offre une assiette aux déplacements à pied ou à vélo. Les voies lentes constituent une extension et un affinement appréciable du réseau pour les cyclistes et les piétons.

## TITRE II – PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA GOUVERNANCE

### Chapitre 1 – Autorité organisatrice des Transports et de la Mobilité

1. La Région est l’Autorité Organisatrice des Transports et de la Mobilité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

2. A ce titre, la Région est notamment chargée :

1°de définir une stratégie politique en matière de mobilité et de transport et de proposer une planification des actions à entreprendre pour la mettre en œuvre ;

2°de veiller à la coordination de l’offre des différents opérateurs de transport publics et privés actifs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;

3°d’assurer une cohérence et une continuité structurelle dans la mise en œuvre de la politique de mobilité ;

4°de définir et de faire appliquer un cadre général applicable aux opérateurs de mobilité présents sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale concernant, notamment, leur agrément, l’offre de service, la sécurité, la tarification, l’évaluation du service et le partage de données ;

5°de veiller à renforcer, via les différents contrats de gestion, le rôle et les missions des opérateurs publics.

3. Les missions exercées dans ce cadre par la Région sont mises en œuvre d’une part par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et, d’autre part, par Bruxelles Mobilité.

A ce titre, Bruxelles Mobilité assure, notamment, l’évaluation et le pilotage de la mise en œuvre du présent plan sous la responsabilité du Ministre ainsi que l’élaboration et le suivi des réglementations et des contrats de gestion.

### Chapitre 2 – Les contrats locaux de mobilité

4. Le contrat local de mobilité est conclu entre la Région et une ou plusieurs communes.

5. Le contrat local de mobilité porte sur un périmètre correspondant à une maille ou une partie de maille.

6. Le contrat local de mobilité a pour objectif de mettre en œuvre la politique de mobilité définie dans le présent plan et/ou les Plans Communaux de Mobilité et notamment de dissuader le trafic de transit au sein de la maille ou partie de maille pour :

- améliorer le cadre de vie :
  - réduire les nuisances dues au trafic ;
  - améliorer la qualité de l’espace public ;
  - assurer la sécurité de tous les modes de déplacements;
- assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux piétons, vélo et transport public définis dans la spécialisation des voiries.

7. Le contrat local de mobilité cadre, pour la maille ou partie de maille sur laquelle il porte, l’ensemble des interventions régionales et communales sur la voirie. Le contrat local de mobilité comprend :

- un plan d’actions qui précise les interventions prévues,
- le calendrier de mise en œuvre,
- le budget prévisionnel,



- les engagements respectifs des parties contractantes.

8. La Région assure la coordination de la mise en œuvre du contrat local de mobilité.

### **TITRE III – PRESCRIPTIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DU MAAS**

9. La Région encadre le développement des outils MaaS sur son territoire par la création d'une plateforme publique sur laquelle s'intègrent les différents opérateurs de services de mobilité tant publics que privés.

10. La Région fixe les conditions que les opérateurs devront remplir pour s'inscrire dans la plateforme publique de service, pour y opérer et en sortir.

11. Le MaaS propose à l'utilisateur des services de mobilité intégrés en termes d'offres, de réservation, de tarification et d'information.

12. Le MaaS sert l'intérêt public, il intègre les objectifs de mobilité de la Région et garantit l'absence de discrimination.

13. Le MaaS propose des solutions de déplacements adaptées aux besoins de l'utilisateur en mettant en avant la marche, le vélo, les micro-mobilités, le transport public et les véhicules partagés, comme premières propositions, avant le covoiturage, les services taxis et l'autopartage.

### **TITRE IV – PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ**

#### **Chapitre 1 – Spécialisation multimodale des voiries**

14. La spécialisation des voiries vise à offrir un réseau performant pour chaque mode tout en facilitant les arbitrages nécessaires lors de la conception des voiries et espaces publics.

15. La spécialisation des voiries est articulée selon les 3 niveaux PLUS, CONFORT et QUARTIER, et ce pour chacun des modes suivants : piéton, vélo, transport public (TP), auto et poids lourds (PL).

Les réseaux PLUS sont constitués d'itinéraires principaux, rapides, performants et confortables destinés aux déplacements de longues distances au sein de la zone métropolitaine et de la Région,

Les réseaux CONFORT sont constitués d'itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional.

Les réseaux QUARTIER assurent une desserte de proximité des quartiers.

16. Lorsqu'ils empruntent des voiries communales, les réseaux PLUS et CONFORT constituent des voiries communales d'intérêt régional.

17. Les réseaux incluent les carrefours et traversées.

18. La localisation précise des réseaux Piéton PLUS, Vélo PLUS, Transport Public PLUS, Auto PLUS et Poids lourd PLUS figure à titre réglementaire sur les "cartes de la spécialisation multimodale des voiries" reprises en annexe. Les autres réseaux figurent à titre indicatif sur ces mêmes cartes

N. B : Les cartes des réseaux sont soumises à concertation avec les communes avant la 2<sup>ème</sup> lecture

19. Dans le cadre des procédures d'urbanisme visant des tronçons des réseaux Piéton PLUS, Vélo PLUS et TP PLUS, il est possible de déroger aux tracés figurant sur les cartes de la spécialisation multimodale des voiries, à la condition de préserver la continuité et la cohérence de l'ensemble du réseau. La dérogation :

1°est soumise à l'accord préalable du fonctionnaire de référence ;

2°est clairement indiquée et justifiée dans le dossier lié à la procédure d'urbanisme, y compris dans l'évaluation des incidences environnementales de celle-ci.



20. A la condition de préserver la continuité et la cohérence de l'ensemble du réseau, les réseaux CONFORT peuvent être ponctuellement modifiés en fonction de contraintes techniques ou urbanistiques locales.

21. Une version coordonnée des cartes des réseaux est mise à disposition annuellement au 1er janvier, ainsi qu'à chaque évaluation du présent plan, sur le portail de données de Bruxelles Mobilité en fonction des adaptations identifiées notamment dans le cadre de la définition des Plans Communaux de Mobilité, des Plans d'Aménagements Directeurs et des projets définis ou mis en œuvre.

22. La spécialisation des voiries se décline de la manière suivante pour les différents modes :

● 1° Réseau piéton :

Le réseau Piéton PLUS est constitué des itinéraires structurant tels qu'identifiés dans le PAVE

Le réseau Piéton CONFORT est constitué des itinéraires de liaison définis par le PAVE.

Toute autre voirie accessible aux piétons est reprise au réseau Piéton QUARTIER.

● 2° Réseau Vélo

Le réseau Vélo PLUS est le réseau principal, y compris les itinéraires permettant des liaisons inter-régionales.

Le réseau Vélo CONFORT est constitué des itinéraires intra-régionaux balisés et continus desservant les quartiers par des voiries apaisées autant que possible.

Toute autre voirie accessible aux cyclistes est reprise au réseau Vélo QUARTIER.

● 3° Réseau Transport Public (TP)

Le réseau TP PLUS est constitué du réseau ferroviaire et des axes structurants et performants du réseau de transport public urbain et interurbain. Il comprend 2 rocadés régionales et des axes radiaux.

Le réseau TP CONFORT est constitué de lignes fiables et régulières reliant des pôles d'ampleur régionale sur des itinéraires lisibles et assurant les déplacements intra-urbains.

Le réseau TP QUARTIER assure la desserte des quartiers et leur connexion avec les centralités de quartiers et le réseau structurant.

● 4° Réseau Auto

Le réseau Auto PLUS est constitué des grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer.

Le réseau Auto CONFORT est constitué du réseau intermédiaire assurant la mobilité intra-urbaine des véhicules automobiles et motorisés.

Le réseau Auto QUARTIER assure la desserte fine des quartiers pour les véhicules automobiles et motorisés.

● 5° Réseau Poids lourd (PL)

Le réseau Poids lourd PLUS est constitué des sections d'autoroutes situées sur le territoire de la Région, ainsi que des grands axes assurant l'approvisionnement en marchandises des principales zones d'industries urbaines et zones d'activités portuaires et de transport.

*Le réseau Poids lourd CONFORT est constitué du réseau intermédiaire canalisant la distribution urbaine des marchandises au sein de la Région ainsi que la circulation des autocars vers les gares routières et les zones touristiques.*

*Le réseau Poids lourd QUARTIER assure l'accessibilité de chaque voirie aux véhicules d'urgence, aux services de collecte des déchets et aux mouvements ponctuels de marchandises à destination des quartiers.*



## Chapitre 2 - Qualité des réseaux de mobilité

### o Section 1 : les principes généraux

23. Les espaces publics sont conçus en cohérence avec la spécialisation multimodale des voiries et avec le guide régional des espaces publics (Publicspaces.brussels) en vue d'améliorer la qualité de vie en Région de Bruxelles-Capitale, de trouver un bon équilibre entre les fonctions de passage, de desserte et de séjour de chaque espace public et d'y assurer une grande qualité paysagère et écologique
24. Les espaces publics et les actes et travaux relatifs aux différents réseaux sont conçus et réalisés en priorisant la sécurité routière de l'ensemble des usagers et assurent à tout moment une bonne fluidité pour les véhicules de secours.
25. Les actes et travaux de voiries contribuent à assurer une continuité, une cohérence et une bonne performance des réseaux PLUS et CONFORT.
26. Les principes d'aménagement d'un réseau PLUS prévalent sur les principes d'aménagement d'un réseau CONFORT et les principes d'aménagement d'un réseau CONFORT prévalent sur les principes d'aménagement d'un réseau de QUARTIER.
27. En cas d'arbitrage nécessaire pour répondre aux principes développés par mode, l'emprise dédiée dans l'espace public au stationnement des véhicules privés est la première à être réduite tandis que la continuité, la cohérence et la sécurité des cheminements piétons, cyclistes et des transports publics sont privilégiées.
28. Les actes et travaux de voiries ne diminuent en aucun cas les performances concernant la régularité et la sécurité des transports publics et des cheminements piétons et cyclistes.
29. Lorsque des places de stationnement à destination des personnes handicapées sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées au plus proche.
30. Lorsque des places de stationnement à destination des taxis sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées vers une autre localisation proche et adaptée concernant la visibilité notamment.
31. Lorsque les réseaux PLUS de plusieurs modes empruntent la même voirie, les actes et travaux relatifs à ces voiries contribueront à séparer chacun de ces modes dans l'espace public afin de leur assurer les meilleures performances possibles.
32. Lorsque les standards d'aménagement définis dans les guides de bonnes pratiques régionaux ne peuvent être rencontrés en suivant les principes ci-dessus, une révision locale de la spécialisation du réseau peut être envisagée conformément à l'article 19 tout en garantissant la cohérence globale du réseau.
33. Dans le cadre d'un aménagement de voirie, le gestionnaire de voirie utilise des revêtements et dispositifs qui limitent le bruit et qui intègrent la gestion des eaux pluviales de façon à éviter le ruissellement et favoriser l'infiltration après traitement selon les principes du maillage pluie.
34. Les gestionnaires de projets de réaménagement de voiries concernant un réseau PLUS ou CONFORT, sur voiries tant régionales que communales, sollicitent l'avis du fonctionnaire de référence (tel que défini par l'Ordonnance du 26 juillet 2013) avant l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme. Il en est de même lors de travaux de minime importance ne nécessitant pas de permis d'urbanisme.

### o Section 2 : le réseau piéton

#### o Sous-section 1 : principes

35. *Les aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux.*
36. *Les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne des quartiers.*



37. Les actes et travaux relatifs aux voiries des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé et respectent les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité-confort, adhérence, dévers et autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR.

38. Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voies piétonnes et les espaces piétons des voies des réseaux piétons PLUS et piétons CONFORT ainsi que sur les magistrales piétonnes sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum huit sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise d'auscultation agréée par le CRR.

Pour les autres voiries, les matériaux de revêtements utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise d'auscultation agréée par le CRR.

- **Sous-section 2 : le réseau Piéton QUARTIER**

39. Afin de maximiser le réseau communal utile aux piétons et aux cyclistes, chaque commune reprend dans son Plan Communal de Mobilité la cartographie des voies lentes en y ajoutant les extensions qu'elle s'engage à mettre en œuvre. Les traversées y sont également reprises.

40. Chaque commune veille à un entretien régulier des voies lentes en application du « Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale ».

- **Sous-section 3 : Magistrales piétonnes et réseau d'itinéraires piétons**

41. Une magistrale piétonne est une voie continue de minimum 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées, sauf si les conditions locales ne le permettent pas.

42. Une magistrale piétonne permet des activités de séjour sur son parcours grâce à des bancs et à des activités commerciales.

43. La présence d'arbres et de plantations est assurée tout au long des magistrales piétonnes, permettant d'y intégrer la gestion des eaux pluviales

44. Une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le Plan Piéton Stratégique (cahier GO10), à savoir, notamment :

- 1° Un itinéraire direct et continu,
- 2° Une expérience à vivre,
- 3° Plus d'espace,
- 4° Un excellent confort physique,
- 5° Un design universel,
- 6° Une desserte des centralités urbaines,
- 7° Un balisage.

- **Section 3 : le réseau vélo**

45. Toutes les voiries, à l'exception des tunnels, des autoroutes et des routes pour automobiles, accueillent les cyclistes dans de bonnes conditions de sécurité, soit dans un aménagement adapté, soit en leur permettant de prendre leur place dans un trafic apaisé.

46. Les actes et travaux relatifs aux voiries des réseaux Vélo PLUS et Vélo CONFORT assurent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort.

47. Les itinéraires Vélo PLUS offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers.

48. Lorsqu'un itinéraire du réseau Vélo PLUS ou Vélo CONFORT emprunte une voirie du réseau Auto PLUS ou Auto CONFORT, celle-ci est équipée d'un aménagement cyclable séparé, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas.

49. La conception des aménagements cyclables séparés inclut les insertions de et vers les aménagements cyclables à proximité.



50. Les itinéraires du réseau Vélo CONFORT qui empruntent le réseau Auto QUARTIER sont aménagés de manière telle que le trafic automobile y soit fortement limité afin qu'il ne constitue pas une entrave à la circulation fluide et sécurisée des cyclistes.

51. Un audit de la qualité d'usage du réseau Vélo PLUS et Vélo CONFORT est réalisé tous les cinq ans.

52. Le réseau Vélo QUARTIER offre un niveau de cyclabilité fluide et sécurisé.

53. Le gestionnaire de voirie veille à l'entretien des itinéraires cyclables régionaux, et ce, en prenant notamment les mesures suivantes :

- 1° le rafraîchissement des marquages lors de la campagne annuelle de rafraîchissement des peintures ;
- 2° le remplacement du balisage enlevé par des travaux réalisés sur la voirie ;
- 3° le déneigement et le nettoyage réguliers surtout sur les parties soumises à la chute des feuilles ou à la croissance de la végétation.

En outre, le gestionnaire de voirie communal :

- 1°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut de balisage ou toute destruction de balisage ;
- 2°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut relatif à des aménagements tels que plateaux, îlots ou autres ralentisseurs ou aménagements en voirie établis par la Région ;
- 3°sollicite l'avis de Bruxelles Mobilité lors de tout changement de règles du Code de la route s'appliquant à une voirie communale.

#### • Section 4 : le réseau TP

54. Les actes et travaux relatifs au réseau TP PLUS et TP CONFORT contribuent à améliorer la régularité et la vitesse commerciale du réseau de transport public, notamment par la création de sites protégés.

55. Afin de garantir au mieux l'accessibilité universelle et la sécurité au point d'arrêt, la création d'arrêt en courbe sera évitée.

56. Tout gestionnaire de voirie soumet pour approbation ses plans de mise en accessibilité ou de sécurisation d'un arrêt au service « arrêts » de la STIB. Le gestionnaire convoque également le service « arrêts » de la STIB lors de la réception des travaux relatifs à l'arrêt.

57. Le contrôle effectif et la sanction du stationnement des véhicules sur les bandes bus ou les pistes cyclables sont assurés par les agents de police ainsi que, pour les bandes bus, par les agents assermentés de la STIB.

58. Le gestionnaire de voirie veille à l'entretien des sites propres et bandes réservées au transport public, et ce, en prenant notamment les mesures suivantes :

- 1° le rafraîchissement des marquages lors de la campagne annuelle de rafraîchissement des peintures ;
- 2°le remplacement de la signalisation enlevée par des travaux réalisés sur la voirie ;
- 3° le déneigement et le nettoyage réguliers surtout sur les parties soumises à la chute des feuilles ou à la croissance de la végétation.

En outre, le gestionnaire de voiries communal :

- 1°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut de signalisation ou toute destruction de signalisation ;
- 2°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut relatif à des aménagements tels que plateaux, îlots ou autres ralentisseurs ou aménagements en voirie établis par la Région ;
- 3°sollicite l'avis de Bruxelles Mobilité lors de tout changement de règle de signalisation routière s'appliquant à une voirie communale ;
- 4°signale à Bruxelles Mobilité les modifications envisagées dans la programmation des feux de signalisation.



#### o **Section 5 : le réseau Auto**

59 Les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT contribuent à accueillir le trafic motorisé de transit éliminé du réseau QUARTIER tout en s'inscrivant dans une réduction globale de la circulation automobile/motorisée à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ils contribuent à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement destinées à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains, notamment en matière de bruit, de qualité de l'air ou de coupure urbaine.

60. Les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT contribuent également à réduire l'insécurité routière pour tous les modes, notamment par la réduction des vitesses pratiquées et leur maîtrise.

61. Les voiries du réseau Auto PLUS sont traitées en boulevards urbains.

62. L'objectif des actes et travaux sur le réseau Auto QUARTIER est de limiter le trafic de transit motorisé et les vitesses de circulation dans les mailles afin d'apaiser les quartiers et de permettre la traversée de ces mailles par les modes actifs et les lignes TP CONFORT et QUARTIER. Le réseau Auto QUARTIER est notamment aménagé en zone 30, en zone de rencontre, en rue cyclable ou sous une autre forme d'aménagement apaisé et s'inscrit dans une logique de circulation en boucles de manière à renvoyer autant que possible le trafic vers les réseaux supérieurs le trafic supra-local.

#### o **Section 6 : le réseau Poids lourds**

63. Les actes et travaux relatifs aux réseaux Poids lourds PLUS et Poids lourds CONFORT permettent la circulation des poids lourds.

64. Les voiries situées sur le réseau Poids lourds PLUS offrent au minimum une bande de circulation d'une largeur adaptée à la circulation des poids lourds, et une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci.

#### o **Section 7 : sécurité routière**

65. Les gestionnaires de projets de réaménagements de voiries concernant un réseau PLUS ou CONFORT, sur voiries tant régionales que communales, soumettent leur projet à la procédure d'évaluation de la gestion de la sécurité routière.

66. Les actes et travaux relatifs aux voiries ou carrefours repris en zone à concentration d'accidents visent en priorité à réduire les risques d'accident de la circulation pour tous les modes.

67. Les traversées piétonnes et cyclistes sont sécurisées, en particulier :

- 1°lorsque les usagers sont amenés à franchir des voiries de minimum deux bandes de circulation dans le même sens,
- 2°lorsque les usagers sont amenés à franchir un axe présentant un site propre de transport en commun.

#### o **Section 8 : Signalisation et marquage sur les voiries communales d'intérêt régional**

68. Sur des voiries des réseaux PLUS et Confort, lorsque des actes et travaux de signalisation verticale ou de marquage, ou bien l'absence délibérée d'actes et travaux de signalisation ou de marquage par le gestionnaire communal, mettent en péril la sécurité des usagers ou la continuité des réseaux, le Ministre peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose.

## **TITRE V – PRESCRIPTIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

### **Chapitre 1 – Plans de livraisons d'entreprises**

69. La Région accompagne les entreprises qui souhaitent réaliser un Plan de Livraisons d'Entreprise.

Cet accompagnement comprend, notamment, :

- 1°La mise à disposition d'une boîte à outils,



- 2° L'organisation de formations,
- 3° La promotion des bonnes pratiques.

70. En vertu de l'exemplarité des pouvoirs publics, tous les organismes publics régionaux élaborent et adoptent un Plan de Livraisons d'Entreprise au plus tard en 2025.

Ce Plan de Livraisons d'Entreprise comprend, notamment, :

- 1° Un diagnostic portant sur :
  - a) L'accessibilité des bâtiments pour les mouvements de marchandises,
  - b) Les processus de commandes,
  - c) Les mouvements de marchandises entrant et sortant des différents bâtiments.
- 2° Les objectifs de durabilité poursuivis par l'organisme public,
- 3° Le plan d'actions tendant vers une logistique plus durable de l'organisme public.
- Ce plan d'actions comprend, notamment, des actions portant sur :
  - a) L'intégration, dans les marchés publics, de clauses relatives à la logistique durable,
  - b) Le regroupement de commandes,
  - c) L'utilisation de véhicules plus propres pour les mouvements inter-sites.

71. Les Plans de Livraisons d'Entreprises sont mis à jour tous les trois ans.

## TITRE VI – PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX DONNÉES

### Chapitre 1 : Indicateurs fournis par les opérateurs publics

#### ○ Section 1 : indicateurs fournis par les opérateurs publics lié à la Région par un contrat de gestion

72. Les opérateurs publics transmettent à Bruxelles Mobilité les données permettant le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité selon les modalités définies dans leur contrat de gestion.

#### ○ Section 2 : indicateurs fournis par les autres opérateurs régionaux

73. Les administrations disposant de données utiles au pilotage et à l'évaluation de la mise en œuvre du plan transmettent ces données sur demande de Bruxelles Mobilité.

#### ○ Section 3 : indicateurs fournis par les communes

74. Les communes transmettent à Bruxelles Mobilité les données permettant le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité telles que les données relatives aux éléments suivants :

- 1° L'état des zones apaisées (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne, rue scolaire),
- 2° Les sens de circulation,
- 3° Les aménagements cyclables.

### Chapitre 2 : Indicateurs fournis par les opérateurs privés de services de mobilité

75. Afin de permettre à Bruxelles Mobilité de vérifier le respect des principes fixés par le présent plan, tout opérateur de service privé de mobilité fournit, tous les six mois, au fonctionnaire de référence de Bruxelles Mobilité un rapport reprenant une série d'indicateurs.

Il s'agit, notamment, des indicateurs suivants :

- 1° Le nombre de voyages,
- 2° Le nombre de clients,
- 3° Le nombre de clients actifs (minimum une utilisation durant la période d'évaluation concernée par le rapport),
- 4° Le nombre de clients par voyage,
- 5° Le nombre total de kilomètres parcourus (y compris sans clients),



- 6° Le nombre de stations,
- 7° Le nombre de départs par code postal,
- 8° Le pourcentage de réservations satisfaites,
- 9° La répartition en pourcentage des différents canaux de réservation (appel téléphonique, application smartphone, site internet,...),
- 10° La distance moyenne et médiane des voyages,
- 11° La durée moyenne et médiane des voyages en minutes,
- 12° Le prix moyen et médian par voyage,
- 13° La répartition horaire des voyages (heure de début) par histogramme,
- 14° La zone géographique,
- 15° Le nombre de véhicules,
- 16° L'âge moyen des véhicules,
- 17° La consommation moyenne des véhicules,
- 18° L'Ecoscore des véhicules (voitures et utilitaires légers), tel que disponible sur le site internet Ecoscore.be,
- 19° Le carburant des véhicules,
- 20° Le nombre et le type d'accidents ou incidents seuls,
- 21° Le nombre et le type d'accidents ou incidents impliquants des tiers
- 22° Le nombre de véhicules vandalisés.
- 23° Le type de plaintes enregistrées sur leurs services (sur les usagers et autres)

*Les opérateurs de parkings fournissent, les données suivantes :*

- 1° Taux d'occupation,
- 2° Nombre de véhicules en stationnement,
- 3° Durée de stationnement,
- 4° Nombre d'abonnés.

Bruxelles Mobilité peut solliciter d'autres indicateurs auprès des opérateurs.

Le rapport relatif à la période écoulée du 1er janvier au 30 juin est rendu au plus tard le 1er septembre. Le rapport relatif à la période écoulée du 1er juillet au 31 décembre est rendu au plus tard le 1er mars.

76. Bruxelles Mobilité détermine le format standard ainsi que les modalités de transmission de ces indicateurs.

77. Afin de respecter les aspects commerciaux, Bruxelles Mobilité ne partage pas et ne diffuse pas les indicateurs fournis par les prestataires de services de mobilité. Toutefois, Bruxelles Mobilité est autorisée à diffuser les indicateurs agrégés.

78. Bruxelles Mobilité peut réaliser des contrôles sur la qualité des indicateurs fournis, grâce à des données obtenues par d'autres moyens.

79. La Région détermine les sanctions applicables en cas de non-transmission des indicateurs par un opérateur.

81. Ce titre s'applique sans préjudice des obligations de transfert de données découlant d'autres instruments, notamment, les ordonnances et arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les conventions et les concessions de service public.



# Les actions

Les actions suivantes seront mises en œuvre en vue de réaliser la politique régionale de mobilité.

Identifiant	Action	Organisme(s) chargé(s) de la mise en œuvre
A.1	Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur les voiries AUTO QUARTIER et CONFORT	Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises
A.2	Apaiser les quartiers	Communes bruxelloises - Bruxelles Mobilité
A.3	Accompagner la mise en place de living labs pour se réapproprier l'espace public	Communes bruxelloises - Bruxelles Mobilité
A.4	Valoriser et mutualiser du stationnement hors voirie	Parking-brussels - Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises
A.5	Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente	Bruxelles Mobilité - CityDev logement - Communes bruxelloises
A.6	Rénover de grands espaces publics emblématiques	Bruxelles Mobilité - BMA - Communes bruxelloises
B.1	Uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public	BMA - Bruxelles Mobilité - Urban.Brussels
B.2	Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale	Bruxelles Mobilité
B.3	Créer des magistrales piétonnes - projets phares d'une ville invitant à marcher plus	Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises
B.4	Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés	Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises - Communes flamandes - MOW
B.5	Améliorer les performances du transport public de surface	Bruxelles Mobilité - STIB
B.6	Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public	STIB
B.7	Faciliter les accès aux véhicules lourds vers les zones logistiques de la Région	Bruxelles Mobilité - STIB
B.8	Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, réseaux et équipements (tous modes)	Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises - STIB - Concessionnaires
B.9	Garantir les conditions d'exploitation des réseaux	Bruxelles Mobilité - STIB
B.10	Renforcer le système de gestion dynamique du trafic	Bruxelles Mobilité
C.1	Accompagner le développement du Maas	Bruxelles Mobilité - STIB
C.2	Mettre en place des points d'informations et de services intégrés de la mobilité	Bruxelles Mobilité - Parking-brussels - STIB - Communes
C.3	Développer les services en lien avec le vélo et les nouvelles formes de mobilité	Bruxelles Mobilité - Parking-brussels - Communes bruxelloises
C.4	Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service)	Bruxelles Mobilité - Parking-brussels
C.5	Accélérer la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de transport public	Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises - STIB
C.6	Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service	STIB
C.7	Développer le concept de transport à la demande en intégrant l'offre de transport publique et privée	STIB - Bruxelles Mobilité
C.8	Aménager les gares et pôles d'échanges	Bruxelles Mobilité - STIB - Beliris - SNCB / Infrabel
C.9	Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P-H métropolitaine	Bruxelles Mobilité - Parking-brussels - Communes flamandes



Identifiant	Action	Organisme(s) chargé(s) de la mise en œuvre
C.10	Créer une gare routière internationale	Bruxelles Mobilité - Parking.brussels
C.11	Renforcer les services de mobilité partagée	Bruxelles Mobilité
C.12	Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux	Bruxelles Mobilité - Citydev - Port de Bruxelles - Perspective
D.1	Définir des conditions minimales d'accessibilité visant à articuler les développements urbains et l'offre de mobilité	Perspective - Bruxelles Mobilité
D.2	Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité	Bruxelles Mobilité - Parking.brussels - Bruxelles Environnement
D.3	Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile	Bruxelles Fiscalité - Bruxelles Mobilité - Bruxelles Environnement
D.4	Moduler la tarification des déplacements à l'usage	Bruxelles Mobilité - Bruxelles Environnement - Bruxelles Fiscalité
D.5	Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques	Bruxelles Environnement - Bruxelles Mobilité - Bruxelles Fiscalité Bruxelles Economie et Emploi
D.6	Assurer une sensibilisation systémique auprès de public cible spécifique	Bruxelles Mobilité
D.7	Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)	Bruxelles Mobilité - Bruxelles Environnement
D.8	Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons	Bruxelles Mobilité
D.9	Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction	Bruxelles Mobilité
E.1	Renforcer le rôle de la Région comme Autorité Organisatrice de la Mobilité	Bruxelles Mobilité
E.2	Établir un partenariat constructif avec les 19 communes	Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises - Bruxelles Pouvoirs Locaux Brutocalis
E.3	Collaborer avec les autorités Fédérales et Régionales	Bruxelles Mobilité
E.4	Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie et diversifier les possibilités de financement	Bruxelles Mobilité - Perspective
E.5	Créer une charte de la participation citoyenne pour accompagner les projets de mobilité et d'espace public	Bruxelles Mobilité - Perspective
E.6	Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine	Bruxelles Mobilité
E.7	Assurer un contrôle-sanction adapté	BPS - Bruxelles Mobilité - Parking.Brussels
F.1	Évaluer la politique régionale de mobilité	Bruxelles Mobilité
F.2	Acquérir, analyser et mettre à disposition les données de mobilité	Bruxelles Mobilité - Perspective (BSA)
F.3	Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers	Bruxelles Mobilité
F.4	Créer un centre de connaissance régional sur les innovations en matière de mobilité	Bruxelles Mobilité - Innoviris
F.5	Anticiper l'automatisation des véhicules	Bruxelles Mobilité - STIB
F.6	Communiquer et sensibiliser sur la politique de mobilité	Bruxelles Mobilité





# Partie 5

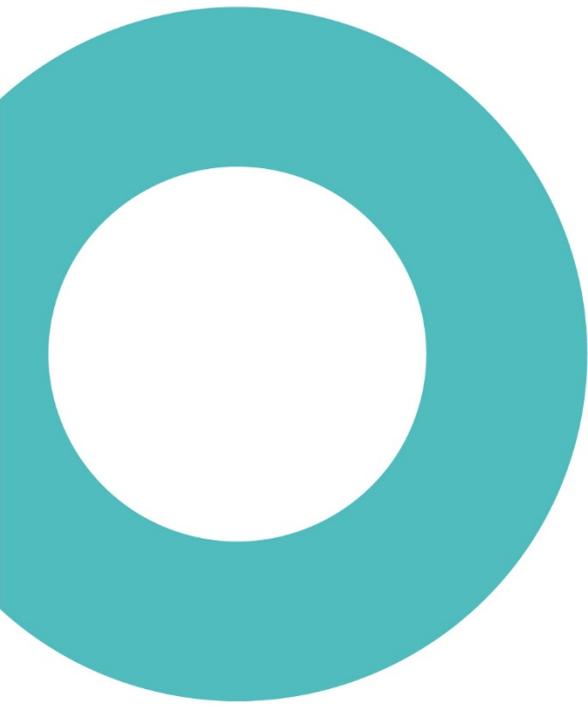
## La partie spécifique

---

### Le Plan d'aménagement des voiries

Cette partie concerne exclusivement, comme le prévoit l'article 5 de l'Ordonnance du 26 juillet 2013, le plan d'aménagement des voiries - P.A.V, soit une liste des projets d'aménagement à réaliser sur les voiries régionales et, pour ce qui concerne les projets d'intérêt régional en matière de mobilité, sur les voiries communales.







# Volet stratégique

Le PAV est une déclinaison de la vision et des actions du PRM : il identifie une série de projets d'aménagement ou d'infrastructure à réaliser pour concrétiser la politique de mobilité régionale. Ces projets peuvent concerner la mise en œuvre des actions suivantes :

- aménagement des espaces publics emblématiques (A6)
- mise en œuvre de certaines portions des différents réseaux (B2, B3, B4, B5, B6, C5) ;
- aménagements des pôles d'échanges (C8, C9, C10).

Il n'a pas vocation à être exhaustif et ne se substitue pas à l'établissement d'une planification pluriannuelle cohérente des projets par les différents organismes susceptibles de réaliser des projets d'aménagement de l'espace public ou des infrastructures en RBC : Bruxelles Mobilité, la STIB, les communes, Beliris, la SNCB/ Infrabel et les impétrants.

## Méthodologie d'identification de l'évolution souhaitable des voiries régionales et de la place de chaque mode

La spécialisation multimodale des voiries (voir chapitre 3.4) permet d'identifier, pour chacun des 5 réseaux du PRM, la fonction souhaitée pour chacune des voiries.

Le niveau d'adéquation entre la fonction souhaitée pour chacune des voiries et l'aménagement existant permet d'identifier le niveau de réalisation des différents réseaux du PRM, et donc l'évolution potentielle de l'aménagement des différentes voiries.

Trois niveaux de réalisation ont été définis, chaque niveau correspondant à un score, pour mesurer l'écart entre l'aménagement existant sur le terrain et la fonction souhaitée :

- l'aménagement existant est adapté ;
- l'aménagement existant doit être amélioré ;
- l'aménagement est inexistant ou doit être refait entièrement.

La méthode a été appliquée aux magistrales piétonnes et aux catégories PLUS et CONFORT des réseaux cyclables, TP et AUTO. Le réseau AUTO est traité de manière distincte des 3 autres puisque sa mise en œuvre consiste à le rationaliser plus qu'à le développer.



### Magistrales piétonnes

- Existe -> 0
- N'existe pas -> 10



### Réseau vélo

- Pas « d'aménagement » -> 10
- Aménagement existant à améliorer -> 5



### Réseau TP

- Infrastructure à modifier/créer -> 10
- Amélioration des performances -> 5



### Réseau Auto

- Capacité à adapter -> 10
- Voirie à déclasser -> 5

*Définition des niveaux de réalisation de chaque réseau et score correspondant*

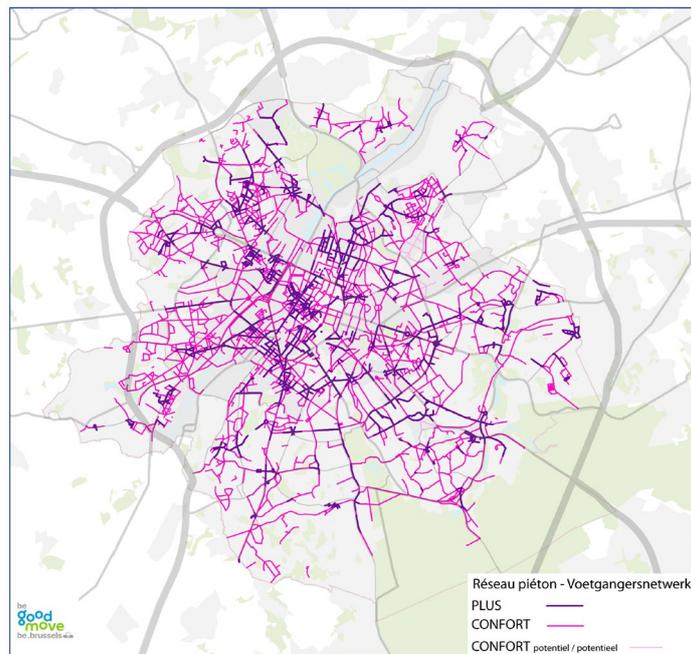


Le réseau Poids Lourds, au même titre que les itinéraires prioritaires pour le SIAMU ou les itinéraires des convois exceptionnels, sont des éléments qui s'intègrent dans la conception des projets.

Le niveau de réalisation actuel du réseau piéton peut être identifié via le diagnostic du PAVE, qui relève toutes les non-conformités en termes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La base de données existante ne peut être représentée ici.

Différentes lectures des résultats sont possibles :

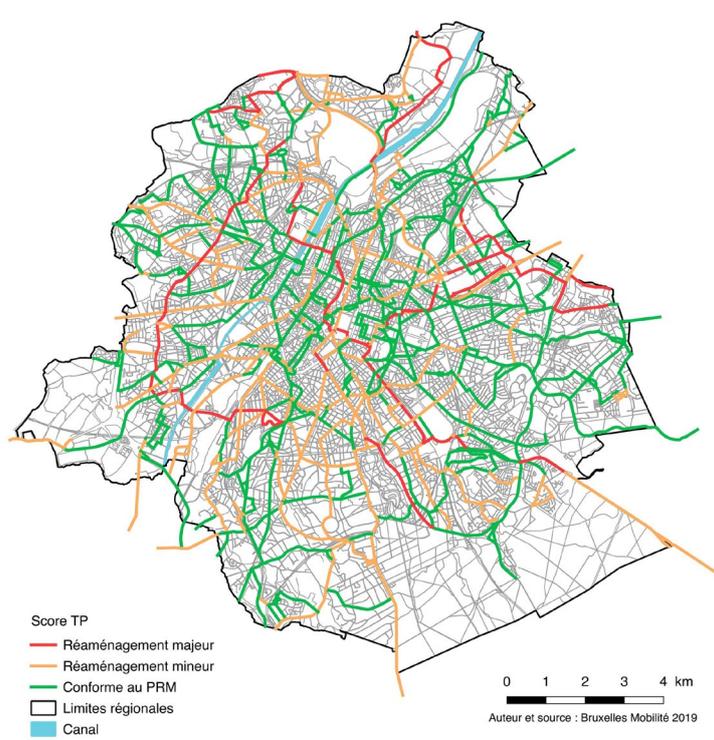
- un niveau de réalisation pour chacun des réseaux, avec possibilité de distinguer celui-ci par catégorie PLUS/CONFORT/QUARTIER. Il s'agit d'un indicateur d'évaluation de la mise en œuvre du PRM, il peut se décliner en programmes d'actions spécifiques par réseau ou catégorie de réseau (programme spécifique pour le réseau Vélo CONFORT par exemple) ;
- par cumul des "scores", une identification des tronçons qui présentent les enjeux multimodaux les plus importants qui demandent d'envisager un réaménagement complet.



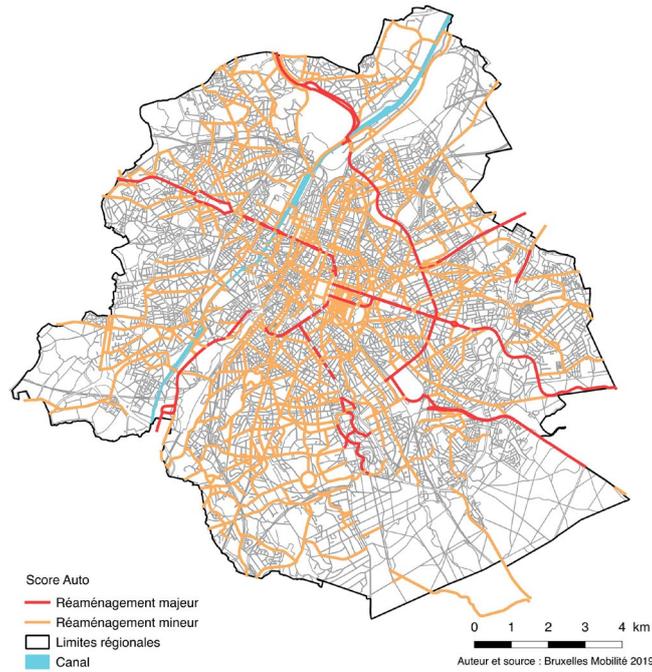
*Réseau piéton projeté*



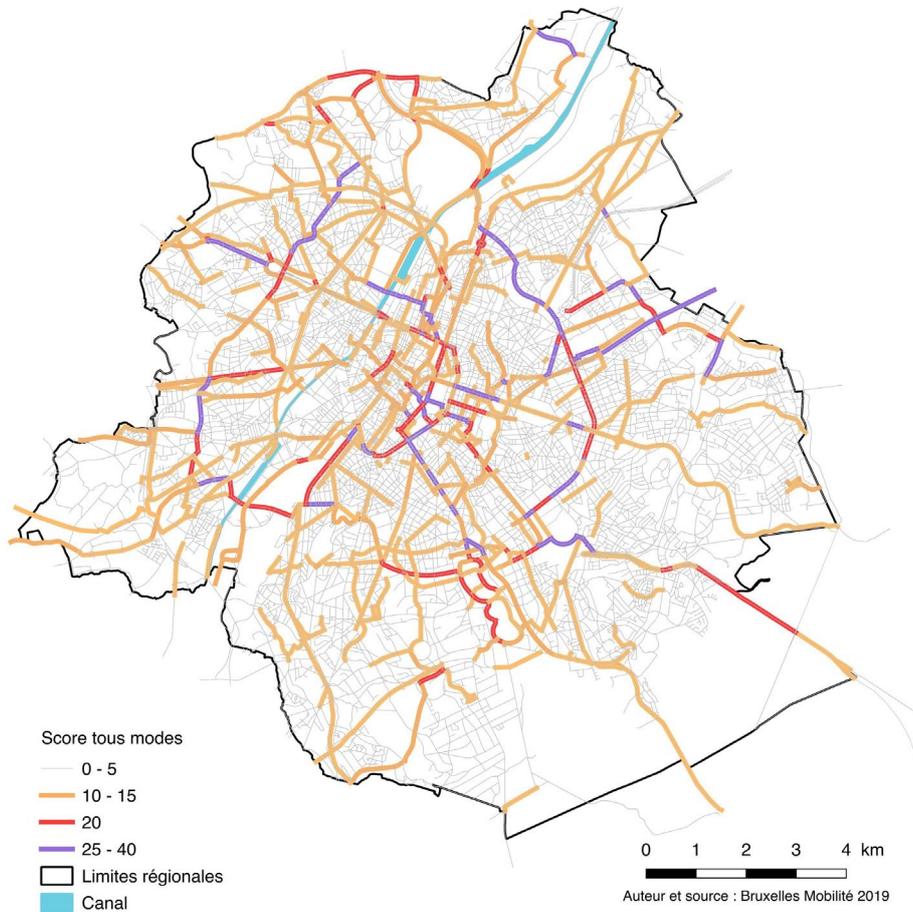
*Evaluation du niveau de réalisation du réseau VÉLO (PLUS et CONFORT)*



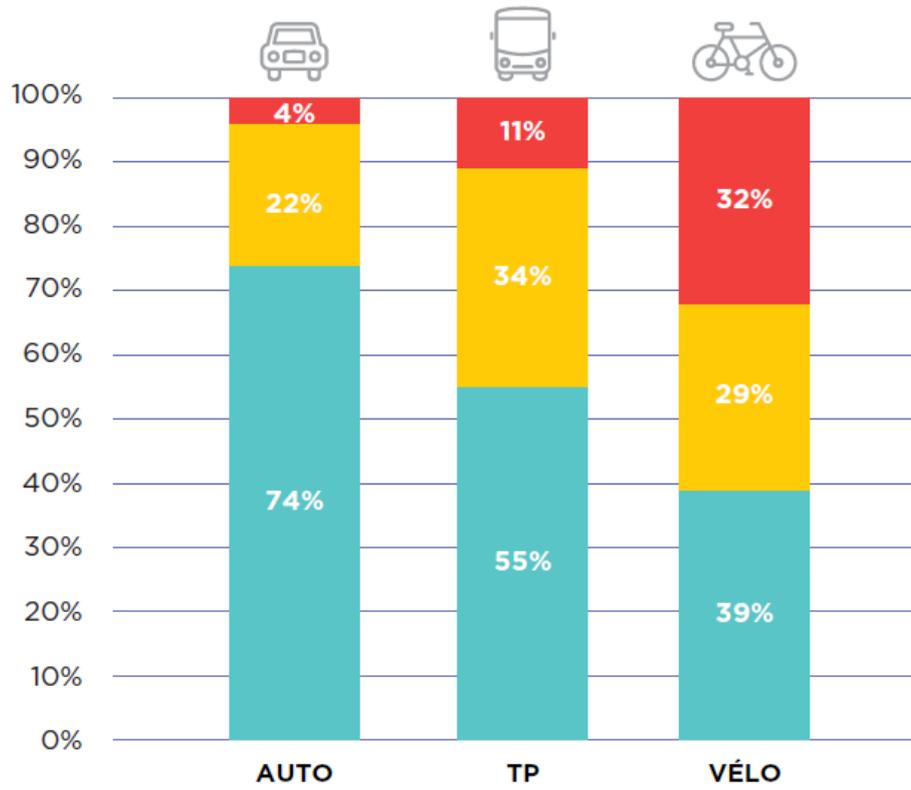
*Evaluation du niveau de réalisation du réseau TP (PLUS et CONFORT)*



*Evaluation du niveau de réalisation du réseau AUTO (PLUS et CONFORT)*



*Identification des potentiels d'évolution des différentes voiries de la RBC*



 Conforme  
Good Move

 Réaménagement  
mineur nécessaire

 Réaménagement  
majeur nécessaire

*Synthèse des différents potentiels d'évolution des voiries, par mode*



# Volet réglementaire

## Priorisation et planification

L'identification systématique des endroits à réaménager pour qu'ils puissent jouer la fonction identifiée dans le PRM donne un nombre de tronçons trop important, avec une répartition trop hétérogène dans l'espace impliquant un risque de dispersion des efforts de mise en œuvre. La définition de cette sélection, qui précède la planification de la réalisation dans le temps, intègre les critères suivants :

### ● Opportunité :

- éléments essentiels de mise en œuvre du PRM et de la déclinaison de la vision ;
- concordance avec la planification territoriale : noyaux d'identité locale, zones de développement prioritaires, axes structurants, qualité urbanistique et paysagère ;
- concordance avec d'autres enjeux environnementaux : points noirs de bruit routier.

### ● Faisabilité :

- moyens budgétaires et humains disponibles ;
- délais d'élaboration et de réalisation d'un projet d'aménagement ;
- coordination des chantiers.

Les projets ayant déjà fait l'objet d'une décision politique via les outils de programmation existants (PPI transports publics, PPI tunnels, opérations des CRU) ne sont pas repris.

## Structuration par grands programmes

Sur cette base, il est proposé de retenir, pour le volet réglementaire, les interventions à réaliser sur les grands axes, pour lesquels il est indispensable d'assurer la stabilité de la programmation, vu la mobilisation des moyens humains et budgétaires qu'ils nécessitent.

Sur ces grands axes, l'approche retenue est de structurer les projets d'aménagement dans des programmes d'ensemble, afin :

- d'assurer une cohérence des interventions et de la vision sur des axes stratégiques pour la structure spatiale et le développement de la Région, même si la réalisation peut être phasée sur des temps longs voire très longs ;
- de favoriser la transversalité des interventions, aussi bien entre les différents maîtres d'ouvrage des projets "mobilité" qu'entre tous les acteurs de l'aménagement de la Région.

Indépendamment des grands projets de réaménagement, la mise en œuvre du PRM demande aussi, et surtout, des mesures plus ponctuelles ou plus dispersées dans l'espace, mais pour lesquelles il est indispensable de prévoir aussi des enveloppes budgétaires et du personnel. Il s'agit notamment :

- de la mise en œuvre des mailles apaisées en ce compris l'aménagement des réseaux qui les traversent ;
- du traitement des zones à concentration d'accidents - ZACA ;
- de la mise en œuvre du Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics - PAVE ;

Il est essentiel que des budgets conséquents soient prévus de façon structurelle pour permettre la mise en œuvre de ces mesures, qui sont des points clés de la politique de mobilité, et ne doivent pas être mis en œuvre uniquement en fonction des opportunités.

Les programmes retenus à l'horizon du PRM sont les suivants, avec une description indicative des objectifs à poursuivre dans le cadre des projets d'aménagement.

**Petite Ceinture** : poursuite des projets d'amélioration des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes pour traiter l'ensemble de l'axe, réduction de l'effet de coupure de l'infrastructure routière par l'amélioration des



continuités piétonnes, notamment en lien avec le quartier de la Gare du Midi, le Quartier Européen, le quartier Nord, traitement des carrefours problématiques en matière de sécurité routière ;

**Moyenne Ceinture Est** : accompagnement des projets de développement urbain (Josaphat, Mediapark, Casernes,...) par un réaménagement plus qualitatif de l'axe, création d'aménagements cyclables continus et traitement spécifique des grands carrefours-barrières (Meiser, Montgomery), renforcement de l'axe de transport public, réduction de l'emprise consacrée à la circulation automobile et notamment remise en question du maintien de certaines infrastructures (tunnels Boileau, Georges-Henri) ;

**Louise** : amélioration de la qualité des aménagements pour les piétons et les cyclistes sur les voies latérales et création de la continuité entre la Petite Ceinture et la Moyenne Ceinture Est, renforcement de l'axe de transport public et des conditions de franchissement de l'axe Louise pour les lignes est-ouest, réflexion sur les infrastructures routières existantes, à supprimer éventuellement (tunnel Vleurgat) ou à utiliser pour un aménagement réellement qualitatif de la surface (Bailli, Goulet Louise) ;

**Canal** : réaménagement progressif de l'ensemble des points de franchissement du Canal, actuellement problématiques en termes de sécurité routière. En lien avec les projets de développement urbain, traitement plus complet de certains axes de franchissement du Canal (bd Paepsem, axe Bolivar-Picard), réaménagement des quais et de certains axes Nord-Sud ;

**Entrées de Ville** : requalification des différents axes pour mieux les intégrer dans leur contexte urbain, diminution de l'espace dédié à la circulation automobile, mise en place du système de gestion dynamique des flux.

Chaque entrée de ville devra, dans le cadre de la mise en œuvre, se décliner dans un programme dédié, l'aménagement pouvant regrouper plusieurs projets et pouvant notamment devoir se décliner par des interventions en Flandre.



## Projets à mettre en œuvre dans les différents programmes

### Programme Petite Ceinture

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
Saintelette	BM	X	
Boulevard Baudouin/Anvers - Rogier	BM	X	
Rogier - Botanique - Madou	BM	X	
Madou - Porte de Namur	BM	X	
Porte du Namur - Louise (hors place)	BM		X
Louise (hors place) - Terre Neuve	BM	X	
Boulevard du Midi (Terre Neuve - Lemonnier)	BM		X

### Programme Moyenne Ceinture Est

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
Lambermont - Meiser (hors place)	BM	X	
Meiser (Place-Halte SNCB)	Beliris/SNCB		X
Boulevard Reyers	BM	X	
Boulevard Brandt Whitlock	BM		X
Montgomery (station + surface)	BM		X
Boulevard Louis Schmidt	BM		X
Boulevard Général Jacques+Gare d'Etterbeek	BM/SNCB	X	

### Programme Louise

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
Place Louise	BM		X
Goulet Louise - Place Stephanie	BM		X
Avenue Louise	BM		X
Avenue De Mot	BM		X



## Programme Canal

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
Van Praet	BM		X
Square De Trooz	BM		X
Avenue du Port	BM	X	
Rue Picard	Beliris/BM	X	
Boulevard Bolivar	BM	X	
Porte de Flandre	BM	X	
Square Vandervelde	BM		X
Boulevard Paepsem	BM		

## Programmes "Entrées de Ville"

Projets	Maître d'ouvrage	Mise en œuvre 2020-2025	Mise en œuvre 2025-2030
A12 -Avenue Van Praet	BM	X	
Chaussée de Louvain	BM		X
Parkway - Accès Mediapark	BM		X
Boulevard de la Woluwe	BM		X
Boulevard Industriel	BM	X	
Chaussée de Mons (Bizet-Vandervelde)	BM	X	
Chaussée de Ninove Ouest (Ring-Gare de l'Ouest)	BM	X	
Chaussée de Ninove Centre (Gare de l'Ouest-Canal)	BM		X
Charles Quint	BM		X



## Volet budgétaire

L'évaluation des moyens nécessaires pour la mise en œuvre des différents programmes du PAV est reprise ci-dessous. Les montants identifiés ne concernent ici que les parties directement à charge de la Région.

<b>Programme Petite ceinture</b>	<b>Budget 2020-2025</b>	<b>Budget 2025-2030</b>
Total par période	38 850 000 €	13 400 000 €
Total programme	<b>52 250 000 €</b>	

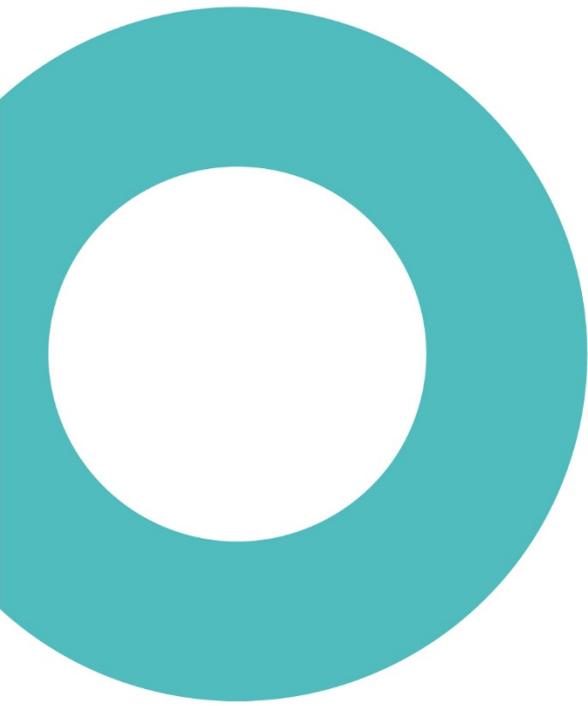
<b>Programme Moyenne ceinture est</b>	<b>Budget 2020-2025</b>	<b>Budget 2025-2030</b>
Total par période	46 500 000 €	27 200 000 €
Total programme	<b>73 700 000 €</b>	

*Hors aménagement en souterrain à Meiser*

<b>Programme Louise</b>	<b>Budget 2020-2025</b>	<b>Budget 2025-2030</b>
Total par période	0 €	30 000 000 €
Total programme	<b>30 000 000 €</b>	

<b>Programme Canal</b>	<b>Budget 2020-2025</b>	<b>Budget 2025-2030</b>
Total par période	40 500 000 €	9 100 000 €
Total programme	<b>49 600 000 €</b>	

<b>Programmes "Entrées de ville"</b>	<b>Budget 2020-2025</b>	<b>Budget 2025-2030</b>
Total par période	53 000 000 €	68 850 000 €
Total programme	<b>121 850 000 €</b>	





Pour tout renseignement sur le document et le processus Good Move,  
vous pouvez contacter Bruxelles Mobilité ou consulter le site internet :

[www.goodmove.brussels](http://www.goodmove.brussels)