



# Projet de Plan Régional de Mobilité

## Plan stratégique et opérationnel

Synthèse

Avril 2019

*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)*

# Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCTION - UN GOOD MOVE POUR LA MOBILITÉ.....</b> | <b>3</b>  |
| <b>ENJEUX ET OBJECTIFS.....</b>                          | <b>5</b>  |
| LA CITY VISION.....                                      | 5         |
| LA MOBILITY VISION .....                                 | 8         |
| LES PRINCIPES .....                                      | 19        |
| <b>CONDITIONS DE RÉUSSITE .....</b>                      | <b>22</b> |
| <b>LE PLAN D' ACTIONS.....</b>                           | <b>24</b> |

# Introduction - Un Good Move pour la mobilité

La vision développée dans le projet de ville du nouveau Plan Régional de Développement Durable<sup>1</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'usager 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.

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 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.

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 ;

---

<sup>1</sup> Le PRDD a été adopté par le Gouvernement le 12 juillet 2018.

- **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.

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
- Une déclinaison opérationnelle de la vision en 50 actions réparties dans 6 programmes d'actions
- Le volet réglementaire
- La partie spécifique

# Enjeux et objectifs

## La CITY VISION

Le Projet de PRM s'appuie sur la politique de développement régionale exprimée dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Les ambitions auxquelles la politique de mobilité doit répondre ont été catégorisés au sein de 8 enjeux urbains.



### CITY : Accompagner le développement régional

- Améliorer la **qualité de vie** dans les quartiers en apaisant le trafic et en offrant des espaces publics de qualité pour contribuer à la fonction habitante de la Région ;
- Garantir les **conditions d'accessibilité** optimales aux principales fonctions urbaines de la RBC (services et équipements, 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.

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

- **Diminuer les vitesses et les distances parcourues** par les véhicules à moteur thermiques (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 ;
- Renforcer le **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

- Assurer une offre publique de service de mobilité **pour l'ensemble des quartiers et lieux de vies** ;

- Garantir l'autonomie des individus dans leurs déplacements suivant le principe de « **l'accessibilité universelle** » de l'espace public, des bâtiments publics et du transport public ;
- **Réduire les dépenses des ménages** en matière de déplacements et **assurer une tarification équitable** des services de transport en fonction du niveau de revenus.

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

- Privilégier les cheminements naturels des modes actifs et spécifiquement des piétons, leur assurant la meilleure **perméabilité piétonne des quartiers** ;
- Repenser les espaces publics en privilégiant les **zones piétonnes animées par la vie de quartier** ;
- **Réduire l'emprise de la circulation automobile et du stationnement** sur l'espace public ;
- Améliorer et créer des **zones de confort acoustique** dans l'espace public (parcs, places, cheminements) et dans des quartiers à prédominance résidentielle ;
- Intégrer la **qualité paysagère et écologique** dans les réflexions sur l'aménagement des espaces publics.

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

- Augmenter sensiblement **l'activité physique de la population** ;
- **Diminuer les impacts négatifs du stress** lié aux déplacements ;
- **Améliorer la qualité de l'air** en réduisant les émissions nuisibles à la santé.

### **PERFORMANT : Concevoir des mobilités favorables au développement socio-économique de la Région**

- Assurer un **temps d'accès** acceptable aux principales fonctions urbaines de la RBC (zones économiques, touristiques et commerciales) en transport public à partir de l'ensemble de la Région, ainsi que depuis les pôles d'échanges métropolitains, nationaux et internationaux ;
- Viser une circulation routière fluide mais plus lente sur un réseau structurant donnant accès aux différentes fonctions du territoire ;
- Garantir l'accessibilité de l'ensemble du territoire bruxellois dans un temps limité pour les **services de secours** ;
- 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, de fréquence et d'amplitude horaire ;
- Assurer des itinéraires cyclables efficaces et continus ;
- Assurer des aménagements piétons accessibles, confortables, agréables et continus ;
- 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**

- Diminuer fortement le nombre de tués et de blessés ;
- Faire baisser les vitesses de circulation moyennes sur l'ensemble des voiries, tous réseaux confondus ;
- 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.

### **EFFICIENT : Développer des mobilités qui optimisent les ressources**

- 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 ;
- Encourager la concentration des fonctions urbaines sur les nœuds d'accessibilité renforcé ;
- Valoriser les infrastructures de transport existantes en optimisant les services ;
- Encourager le co-voiturage ;
- Optimiser les ressources budgétaires de la Région en investissant dans des projets offrant le meilleur ratio coût-efficacité ;
- Optimiser les aménagements de voirie pour valoriser au mieux l'espace disponible.

## 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>2</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.



Source: Arthur D. Little

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.

<sup>2</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

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.
  
- 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.

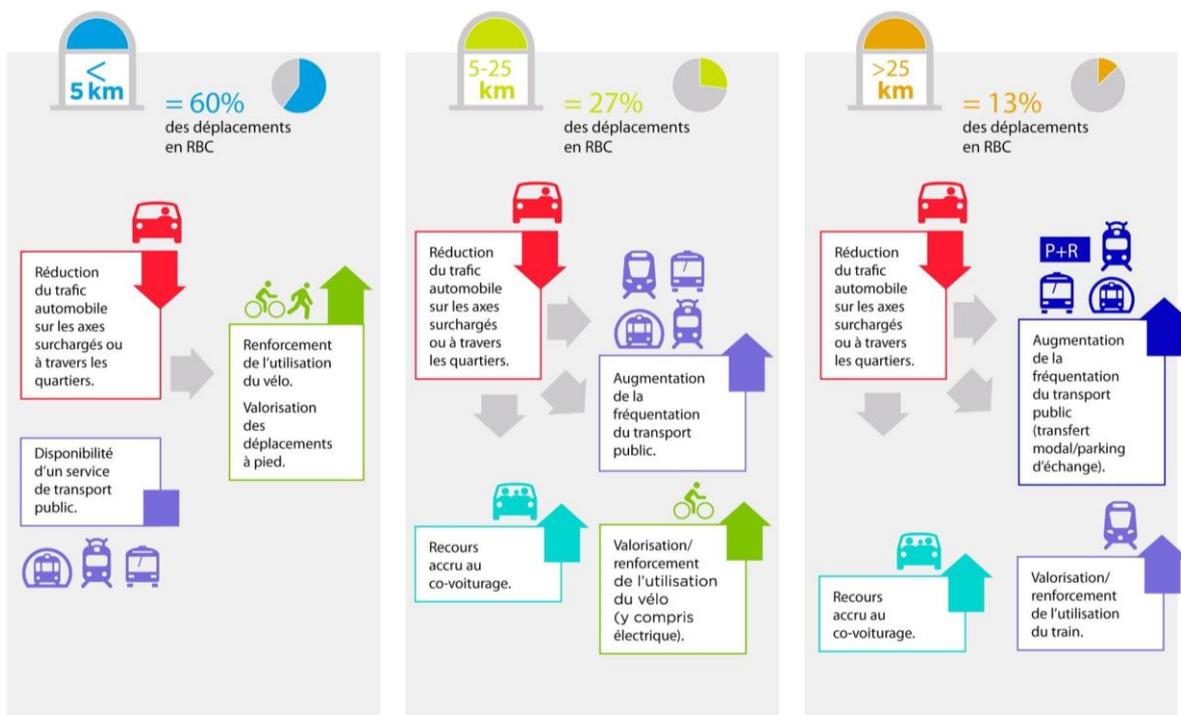
|   |   |
|---|---|
|  | <b>3.1 Influencer sur la demande globale de déplacements</b>                |
|  | <b>3.2 Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle</b>       |
|  | <b>3.3 Assurer un développement de services intégrés pour l'utilisateur</b> |
|  | <b>3.4 Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces</b>   |
|  | <b>3.5 Optimiser la logistique urbaine</b>                                  |
|  | <b>3.6 Mener une politique volontariste de stationnement</b>                |

## Influer sur la demande globale de déplacement

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

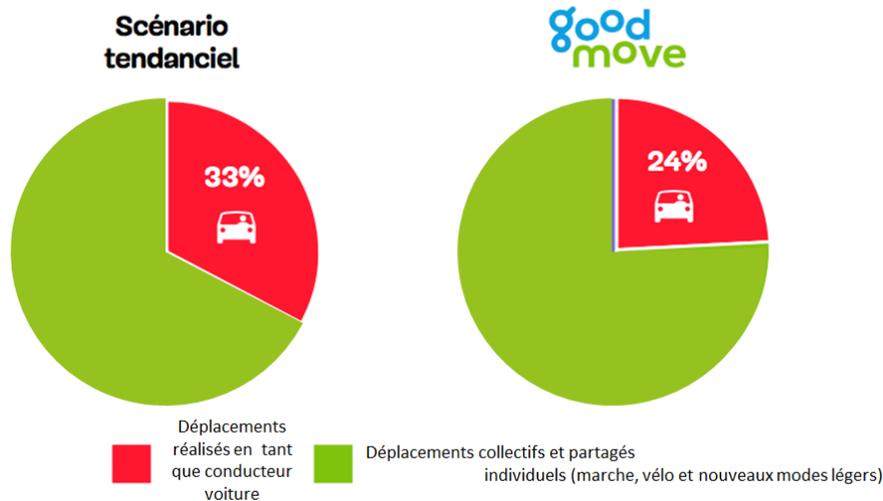
## Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle

Il s'agit de 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.



*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)*

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>3</sup>, avec **56% des déplacements pour les distances de moins de 2km effectués à pied ou en 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.

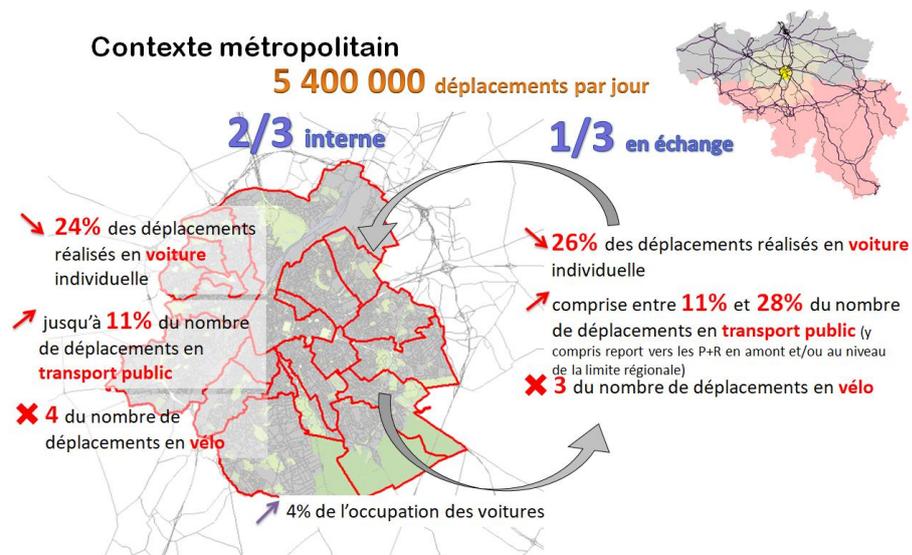
Les ambitions pour le vélo sont d'atteindre rapidement plus de 10% de part modale pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région, et plus de 15% pour les déplacements courts. En nombre de déplacements, cette augmentation de la part modale représente une majoration de +300% par rapport à 2018 pour les déplacements internes. Il est visé de **trippler 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

<sup>3</sup> PRDD p144

- de la Région de Bruxelles-Capitale pour des déplacements compris entre 2 et 10 kilomètres;
- 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>4</sup> est de **quintupler** la part modale du train pour les trajets intra-bruxellois à l'horizon 2030.



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

## Renforcer la mobilité servicielle

Progressivement se développe une offre de mobilité davantage présentée comme un service. Cette tendance a vocation évidente à se renforcer 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

<sup>4</sup> Voir PRDD p145

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.

Un cadre doit rapidement être défini et 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.

Il s'agira également pour l'autorité publique d'assurer que l'essor des nouvelles pratiques de mobilité 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.

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 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).

Les déplacements pour lesquels les modes actifs ou le transport public ne peut répondre, il s'agit de viser le **partage** plutôt que la possession d'un véhicule automobile via l'autopartage, le service de taxi et le covoiturage.

## 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 :

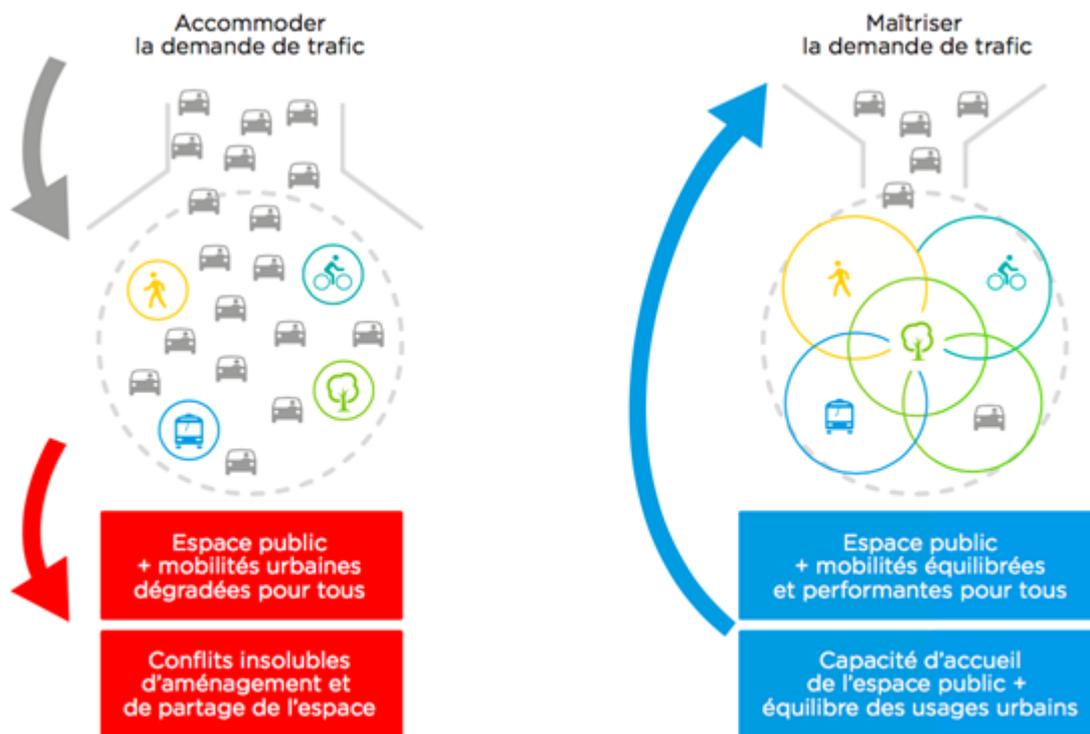
1. **PLUS** : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer ;
2. **CONFORT** : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux ;

3. **QUARTIER** : des “maillages” apaisés 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 forment 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>5</sup>.



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

<sup>5</sup> voir PRDD p 150

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.

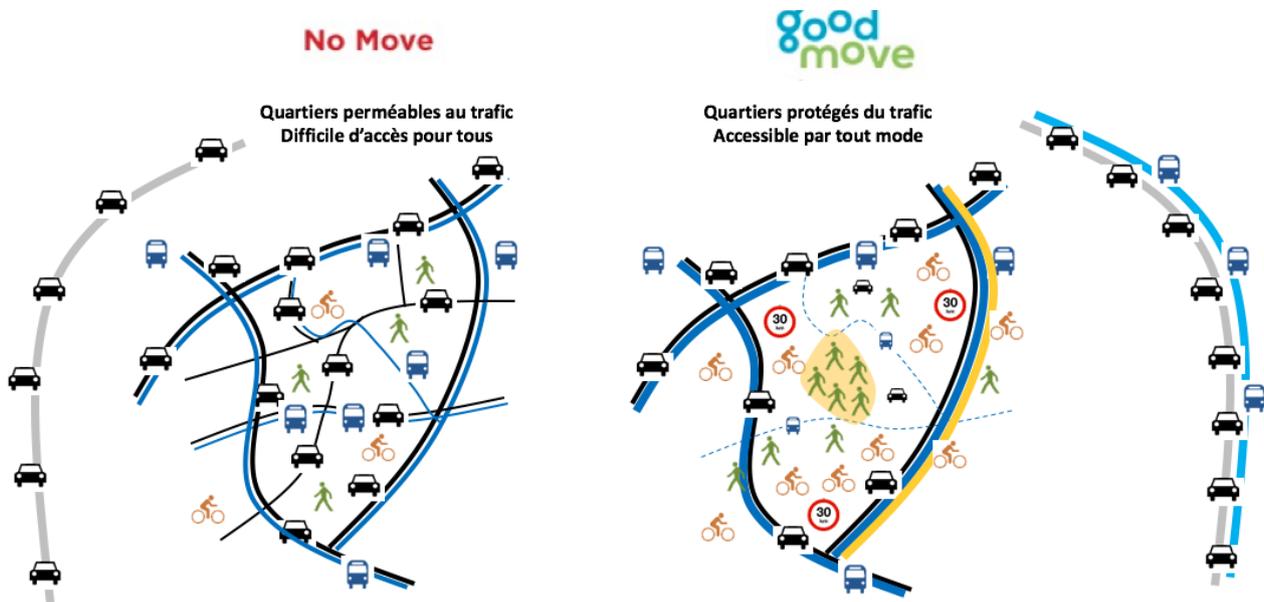
Le principe général développé est celui de report "en cascade" qui permet de soulager les quartiers en orientant prioritairement les flux de circulation motorisée, d'abord réduits via le transfert modal, vers les voiries CONFORT, PLUS et les axes métropolitains, dont le Ring.

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>6</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 par contre fortement découragé. Le PRM s'inscrit dans les ambitions du PRDD, qui vise, à l'horizon 2030, la création de 250 km<sup>7</sup> de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.

---

<sup>6</sup> Telles que les noyaux d'identité locale (NIL) définis dans le PRDD p65.

<sup>7</sup> Un objectif de 400 km est mentionné pour l'horizon 2040 (PRDD p144)



*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.

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

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.

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.

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.

Pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif régional<sup>8</sup> est de réduire de 10% les distances parcourues par la route pour les livraisons à l'horizon 2025.

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.

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 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 :

---

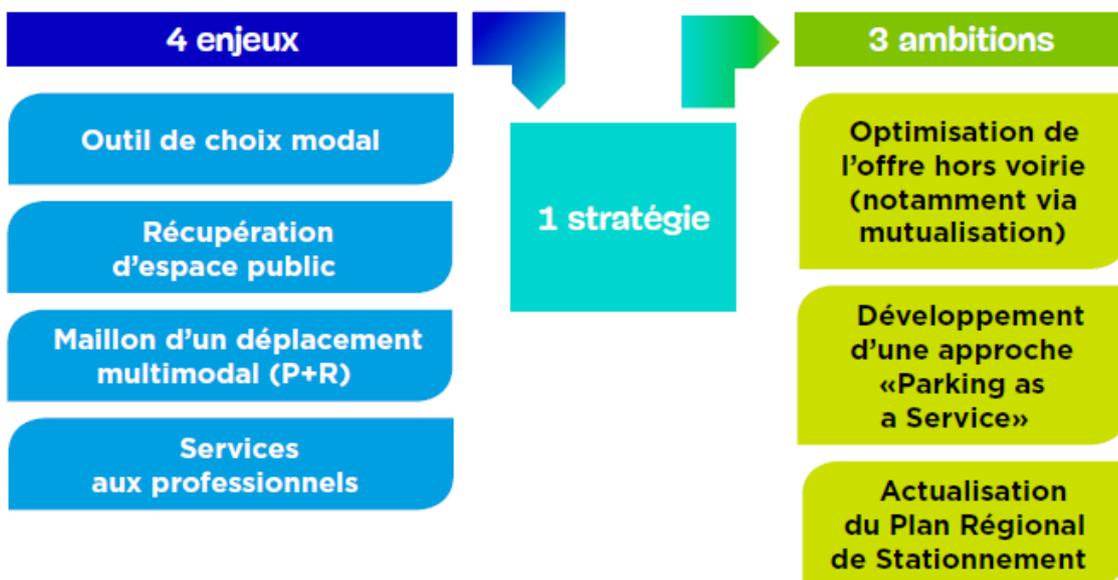
<sup>8</sup> Voir PRDD p141

- 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.



## Les principes

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.

# 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 **cadre, 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.

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 et spécifiquement :

- l'établissement d'un partenariat constructif avec les communes ;
- les modalités de coopération avec les autres entités fédérées.

En outre une synergie d'interventions entre acteurs régionaux (et communaux) se traduit par des principes de gouvernance visant à rationaliser les budgets et les interventions, il importe de planifier des programmes d'actions combinées sur des zones à enjeux stratégiques en termes de développement urbain, d'aménagement de l'espace public et de développement de l'offre.

La vision et 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 régionaux des 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...

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 réallocations 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.

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. Des 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*).

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. Un rapport d'évaluation, réalisé tous les 30 mois, 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.

# Le plan 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.

## Mobility vision



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.

TABEAU 1 : UN PLAN DE MOBILITÉ EN 6 FOCUS ET 50 ACTIONS

| 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 invitante 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+R 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<br>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         | Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes   | Bruxelles Mobilité - Communes bruxelloises - Bruxelles Pouvoirs Locaux<br>Brulocalis               |
| 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         | Evaluer la politique régionale de mobilité  | Bruxelles Mobilité   |
| F.2         | Acquérir, analyser et mettre à disposition les données de mobilité  | Bruxelles Mobilité - Perspective (IBSA)  |
| 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   |