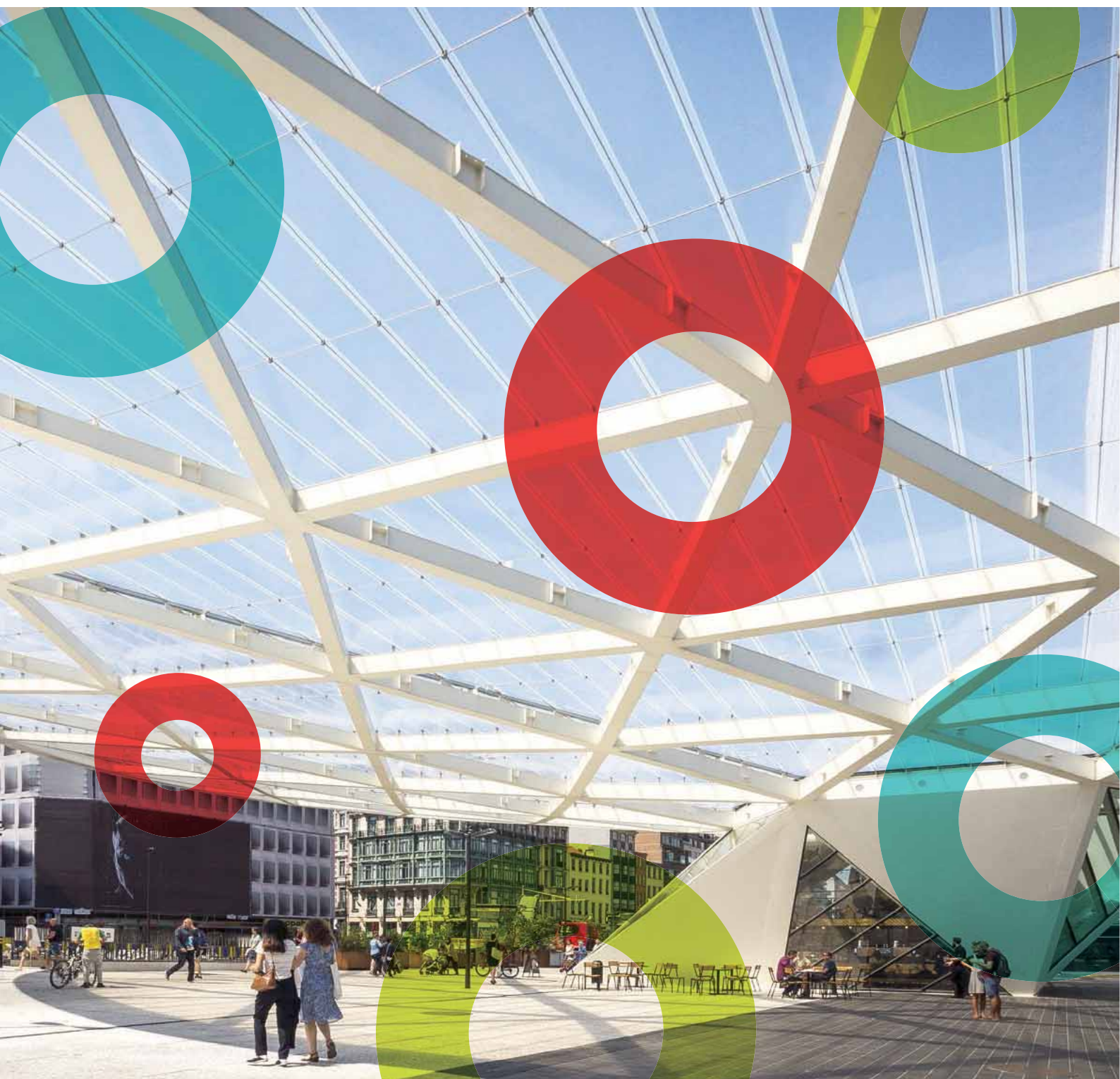


Plan régional de mobilité 2020-2030

Plan stratégique et opérationnel







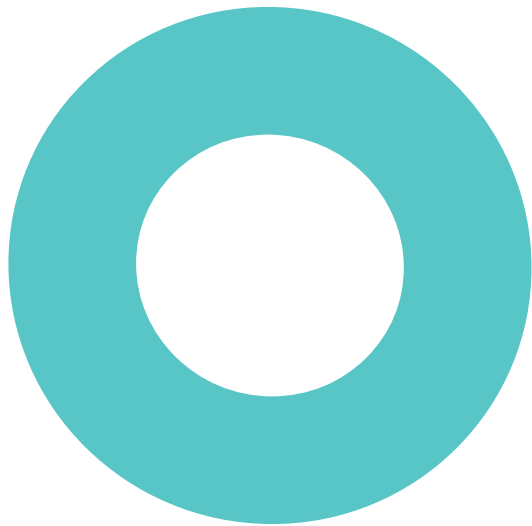
Ce document est la version du Plan régional de mobilité 2020-2030, approuvée en 3^{ème} lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 25 mars 2021. Il a été réalisé par les équipes de Bruxelles Mobilité avec l'aide du consortium *Smarteam*. Ce document est le reflet d'un processus collaboratif qui a démarré en octobre 2016 et qui a associé la majeure partie des acteurs bruxellois et belges, tant publics que privés ou associatifs. Il a été soumis à enquête publique du 17 juin au 17 octobre 2019.

Ce plan a gagné le prestigieux prix européen « *SUMP Award* » (*Sustainable Urban Mobility Plan*) dans le cadre du concours annuel de la Commission européenne. Ce prix était décerné en 2020 au regard de la thématique de la marche et du vélo en toute sécurité (« *Safe Walking and Cycling* »).

Tous les documents de travail liés au processus d'élaboration participatif **Good Move** mentionnés dans ce plan sont disponibles sur demande auprès de Bruxelles Mobilité.

www.mobilite-mobiliteit.brussels
numéro vert : 0800 94 001





07	1. PARTIE GÉNÉRALE
09	1.A Introduction
31	1.B Le volet stratégique
33	1.B.1 La City Vision
34	1.B.1.1 CITY Accompagner le développement régional
39	1.B.1.2 GREEN Diminuer les impacts des différentes formes de mobilité sur l'environnement
42	1.B.1.3 SOCIAL Offrir des formes de mobilité qui permettent à tous de se déplacer efficacement et agréablement
44	1.B.1.4 PLEASANT Concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants
47	1.B.1.5 HEALTHY Promouvoir des formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale
48	1.B.1.6 PERFORMANT Concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique de la Région
51	1.B.1.7 SAFE Assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes
55	1.B.1.8 EFFICIENT Développer des formes de mobilité qui optimisent les ressources
57	1.B.2 La Mobility Vision
59	1.B.2.1 Influencer sur la demande globale de déplacements
63	1.B.2.2 Permettre un moindre usage de la voiture individuelle
68	1.B.2.3 Renforcer la mobilité servicielle
74	1.B.2.4 Des réseaux de transport bien structurés et efficaces
106	1.B.2.5 La distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence
108	1.B.2.6 Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité
113	1.B.3 Les programmes d'action
114	1.B.3.1 GOOD NEIGHBOURHOOD
116	1.B.3.2 GOOD NETWORK
118	1.B.3.3 GOOD SERVICE
120	1.B.3.4 GOOD CHOICE
122	1.B.3.5 GOOD PARTNER
124	1.B.3.6 GOOD KNOWLEDGE
127	1.B.4 Les conditions de réussite
127	1.B.4.1 Des coopérations renforcées
130	1.B.4.2 La déclinaison de la vision de mobilité régionale dans la définition des missions des opérateurs publics et dans les programmes budgétaires
132	1.B.4.3 Des moyens budgétaires et humains traduisant les ambitions
136	1.B.4.4 Des principes et prescriptions réglementaires
136	1.B.4.5 Une lecture thématique
137	1.B.4.6 Une méthodologie de suivi et d'évaluation définie

Sommaire



149	1.C Le plan d'action (voir page suivante)
251	1.D Le volet réglementaire
253	1.D.1 Définitions
255	1.D.2 Prescriptions générales
258	1.D.3 Prescriptions particulières
258	1.D.3.1 Titre I - Prescriptions relatives à la gouvernance
258	1.D.3.2 Titre II - Prescriptions relatives au développement du MaaS
259	1.D.3.3 Titre III - Prescriptions relatives à la qualité des réseaux de mobilité
264	1.D.3.4 Titre IV - Prescriptions relatives aux données
267	2. PARTIE SPÉCIFIQUE PLAN D'AMÉNAGEMENT DES VOIRIES
269	2.A Le volet stratégique
272	2.A.1 Identification de l'évolution souhaitable des voiries régionales et de la place de chaque mode
274	2.A.2 Priorisation et planification
275	2.A.3 Structuration par grand programme
277	2.B Le volet réglementaire
281	2.C Le volet budgétaire
285	ANNEXE : LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

149	1.C Le plan d'action
151	A. GOOD NEIGHBOURHOOD
151	A.1 Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur le territoire régional
153	A.2 Apaiser les quartiers
155	A.3 Accompagner la mise en place de Living Labs pour se réappropriier l'espace public
157	A.4 Valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie
159	A.5 Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente
161	A.6 Rénover de grands espaces publics emblématiques
163	B. GOOD NETWORK
163	B.1 Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics
165	B.2 Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale
167	B.3 Créer des magistrales piétonnes – projets phares d'une ville invitante à marcher plus
169	B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés
171	B.5 Améliorer les performances du transport public de surface
173	B.6 Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public
175	B.7 Faciliter l'accès des poids lourds vers les zones logistiques de la Région
177	B.8 Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, des réseaux et des équipements (tous modes)
179	B.9 Garantir les conditions d'exploitation des réseaux
181	B.10 Renforcer le système de gestion dynamique du trafic
183	C. GOOD SERVICE
183	C.1 Accompagner le développement du MaaS
185	C.2 Mettre en place des points d'information et de services intégrés liés à la mobilité
187	C.3 Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement
189	C.4 Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service)
191	C.5 Accélérer la mise en accessibilité des services de mobilité, en ce compris le transport public
193	C.6 Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service
195	C.7 Développer les services de transport rémunéré de personnes en tant que solution alternative à la possession et à l'utilisation d'un véhicule privé
197	C.8 Aménager les gares et les pôles d'échange
199	C.9 Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P+R métropolitaine
201	C.10 Créer une gare routière internationale
203	C.11 Renforcer les services de mobilité partagée
205	C.12 Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux



- 207 D. GOOD CHOICE**
- 207 D.1** Articuler les développements urbains et l'offre de mobilité
- 209 D.2** Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité
- 211 D.3** Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage
- 213 D.4** Moduler la tarification des déplacements à l'usage
- 215 D.5** Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques
- 217 D.6** Assurer une sensibilisation ciblée auprès de publics spécifiques
- 219 D.7** Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)
- 221 D.8** Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons
- 223 D.9** Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction
- 225 E. GOOD PARTNER**
- 225 E.1** Renforcer le rôle de la Région comme Autorité organisatrice de la Mobilité
- 227 E.2** Établir un partenariat constructif avec les 19 communes
- 229 E.3** Collaborer avec les autorités fédérales et régionales
- 231 E.4** Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie, diversifier les possibilités de financement et uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public
- 233 E.5** Renforcer les mécanismes permettant de co-construire les projets de mobilité et d'espace public avec les citoyens et le secteur économique et social
- 235 E.6** Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine
- 237 E.7** Assurer un contrôle-sanction adapté
- 239 F. GOOD KNOWLEDGE**
- 239 F.1** Évaluer la politique régionale de mobilité
- 241 F.2** Acquérir, analyser et mettre à disposition les données de mobilité
- 243 F.3** Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers
- 245 F.4** Créer un centre de connaissances régional sur les innovations en matière de mobilité
- 247 F.5** Anticiper l'automatisation des véhicules
- 249 F.6** Communiquer et former sur la politique de mobilité



1.PARTIE GÉNÉRALE

1.A Introduction

1.B Le volet stratégique

1.C Le plan d'action

1.D Le volet réglementaire





 PARTIE 1A
Introduction

« Good Move est le projet de tous les Bruxellois, à travers deux législatures. En tant que Ministre-Président du Gouvernement précédent et actuel, je suis particulièrement fier du processus et des résultats. Avec Good Move, la mobilité devient la solution plutôt que la source des problèmes : une solution pour une bonne qualité de l'air, pour un développement économique harmonieux ainsi que pour la convivialité et la fluidité de la Région. De plus, les mesures d'accompagnement à mettre en place permettront une transition juste et solidaire, sans impact social négatif pour les ménages. En ce sens, si Good Move actionne clairement les compétences bruxelloises, il n'en reste pas moins que l'amélioration de la mobilité bruxelloise reste métropolitaine. »

RUDI VERVOORT,
Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale

« L'enquête publique a montré un soutien massif des Bruxellois pour une ville apaisée, fluide et conviviale. Avec ce plan, Bruxelles va prendre un tournant : mettre en place 50 quartiers apaisés, plus de transports en commun, augmenter par quatre le nombre de cyclistes, et nous allons rendre de l'espace public aux Bruxellois. La version définitive du plan a affiné et rendu encore plus concret ces objectifs. L'accent est mis sur plus de sécurité routière, une ambition claire de zéro mort et blessé grave sur la route d'ici 2030, et une mise en place du plan dans un timing plus rapide : la Vision Zéro comme principe directeur de la mobilité et la Ville 30 comme mesure principale. Le Mobility as a Service va s'y déployer et la coopération entre les communes et la Région est rendue encore plus efficace. Je suis fier du travail accompli par tous, car, aujourd'hui, Bruxelles devient pionnière, dans notre pays, pour la mobilité. »

ELKE VAN DEN BRANDT,
Ministre de la Mobilité, des Travaux publics
et de la Sécurité routière

« Good Move, c'est l'aboutissement d'un énorme travail de co-construction. Je suis fier de ce résultat et de la manière dont nous y sommes parvenus. Pendant la législature précédente, j'ai initié et accompagné le processus. Désormais, je veillerai à ce que le plan Good Move soit mis en œuvre

comme il se doit. Je vais ainsi évaluer chaque plan de réaménagement de l'espace public à l'aune de nos objectifs de qualité architecturale et des principes du plan Good Move et sur l'ensemble du territoire de la Région. Tant pour les projets communaux que régionaux. J'assumerai donc, en tant que secrétaire d'État en charge de l'urbanisme, le rôle de « Quality Controller » dans le déploiement du plan. »

PASCAL SMET,
Secrétaire d'État en charge de l'Urbanisme et du Patrimoine,
des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur
et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

« Avec Good Move, le Gouvernement marque sa volonté de rendre l'espace public plus accueillant et plus accessible à tous et je salue cette dynamique. L'accessibilité universelle doit en effet être garantie aux Bruxelloises et aux Bruxellois – valides ou moins valides – pour tout projet d'aménagement d'espace public ou de mobilité mené en Région bruxelloise. Une accessibilité physique mais aussi numérique via des applications de mobilité. La prise en compte de la dimension du genre dans les actions prévues par Good Move est aussi un pas dans la bonne direction, l'objectif étant que chacun.e puisse se déplacer sereinement dans Bruxelles. Cette volonté politique fait aujourd'hui partie intégrante de Good Move, il faut à présent la concrétiser. »

NAWAL BEN HAMOU,
Secrétaire d'État en charge du Logement et de l'Égalité des chances

« Good Move veut faire de Bruxelles une ville vivante et active pour l'avenir. Dans les années à venir, nous continuerons d'investir dans un réseau de transports publics hyper attractif pour les Bruxellois et les navetteurs. C'est ainsi que nous allons agrandir le métro. Parce que c'est l'une des alternatives les plus efficaces à la voiture. Nous n'interdirons pas les voitures dans Bruxelles, mais nous devons diminuer leurs émissions. Tout le monde le sait. Les Bruxellois eux-mêmes l'ont indiqué en masse lors de l'enquête publique. C'est pourquoi nous utiliserons nos leviers fiscaux pour nous assurer que les voitures qui circulent encore à Bruxelles soient principalement vertes et propres. Garantir la qualité de vie des Bruxellois et faire tourner l'économie bruxelloise à plein régime, tel est l'engagement de Good Move. »

SVEN GATZ,
Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique,
de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles

« La mobilité est un enjeu majeur pour les entreprises bruxelloises. À cet égard, je me réjouis que Good Move

prenne des mesures fortes qui doivent décongestionner Bruxelles. Une attention particulière sera également portée à la logistique urbaine. Ainsi, l'ambition est de disposer des espaces nécessaires pour organiser plus efficacement et plus proprement la circulation des biens et des services liés aux activités économiques. Il s'agit également d'optimiser les livraisons à l'échelle des quartiers, en ce compris celles engendrées par l'e-commerce. Pour cela, Good Move visera à accompagner le développement des modes de livraison plus propres, plus rapides et plus efficaces pour la logistique de proximité grâce à l'utilisation de véhicules électriques, de vélos-cargos et de consignes locales. »

BARBARA TRACHTE,
Secrétaire d'État
en charge de la Transition
économique et de la
Recherche scientifique

« Le plan Good Move fait aussi la part belle aux nouvelles technologies qui ont largement investi le secteur de la mobilité. En mettant ces technologies au service de la mobilité, on améliore la qualité de vie des Bruxelloises et des Bruxellois. C'est cela une Smart City. D'ailleurs, l'outil numérique est l'élément qui permettra de faire de la multimodalité une réalité et de replacer l'utilisateur au centre des politiques de mobilité. Et l'open data est sans doute l'une des clés de notre future mobilité. En développant une politique d'open data qui oblige l'ensemble des opérateurs, publics et privés, à rendre disponible les données de mobilité, nous pourrions alimenter des études prospectives, évaluer les impacts et solutionner certains problèmes de mobilité. »

BERNARD CLERFAYT,
Ministre de l'Emploi et de la Formation
professionnelle, de la Transition
numérique et des Pouvoirs locaux

« Pour permettre aux Bruxellois de respirer un air pur et lutter contre le réchauffement climatique, Bruxelles doit rapidement mettre en œuvre des mesures ambitieuses dans le domaine du transport. À travers cette étape importante du plan Good Move, Bruxelles affiche clairement son ambition de faire partie des villes les plus en pointe en matière de mobilité durable. Réalisé grâce à un processus exceptionnel de co-construction, ce plan garantit au Bruxelles de demain un avenir plus vert, plus respirable et plus agréable pour toutes et tous. »

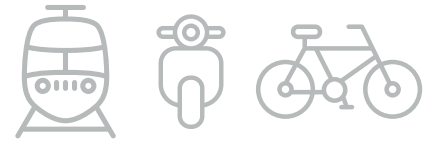
ALAIN MARON,
Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Démocratie participative

Bruxelles, le 5 mars 2020
Extraits du communiqué de presse
du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale





1. Un plan régional pour la mobilité



Si Bruxelles a parfois été qualifiée de « capitale de l'immobilité », cette image lui a souvent été collée injustement. L'offre de mobilité y a évolué et y évolue continuellement, notamment via l'offre de transport public, qui a été énormément augmentée et optimisée, et via le déploiement des services d'autopartage et de vélos partagés, et de micromobilité 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, Reine Astrid (dite « place du Miroir »), et Fernand Cocq, 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 encore l'autopartage.

Cela se traduit par une évolution des comportements en faveur d'une mobilité plus durable, à savoir : 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 -, et augmentation de plus de 100%^[1] 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 mobilité est centrale dans l'aménagement du territoire, et réciproquement. C'est pourquoi la politique de mobilité est cohérente avec la vision développée dans le projet de ville du nouveau Plan Régional de Développement Durable² (PRDD), et s'y intègre. Le PRDD met en effet clairement en évidence l'imbrication des enjeux de mobilité dans la stratégie de développement territorial de la zone urbaine bruxelloise. Il entend orienter le développement de celle-ci vers une métropole multipo-

laire au sein de laquelle la complémentarité des usages et des fonctions tend vers une 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 de mettre l'utilisateur au centre des réflexions d'élaboration de son plan de mobilité. L'objectif étant d'assurer à chaque usager des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, lui permettant d'opter pour le mode de déplacement le plus approprié à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un instant donné. 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 d'intégrer les perceptions, les besoins et les attentes des différentes parties prenantes en matière de déplacement, qu'il s'agisse des citoyens et usagers - premiers concernés par ces enjeux - des administrations et des 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 - démarche analytique et collaborative, qui a été mise en place à partir d'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 (PRM) un outil concret au service de la qualité de vie et du dynamisme régional.

[1] Augmentation de la fréquentation de la STIB de +135% entre 2000 et 2017.

[2] Le PRDD a été adopté par le Gouvernement le 12 juillet 2018.



2. Un document stratégique et opérationnel, mais également à portée réglementaire

2.1 Une ordonnance-cadre en matière de planification de la mobilité

L'ordonnance du 26 juillet 2013³ 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 à l'échelle 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.

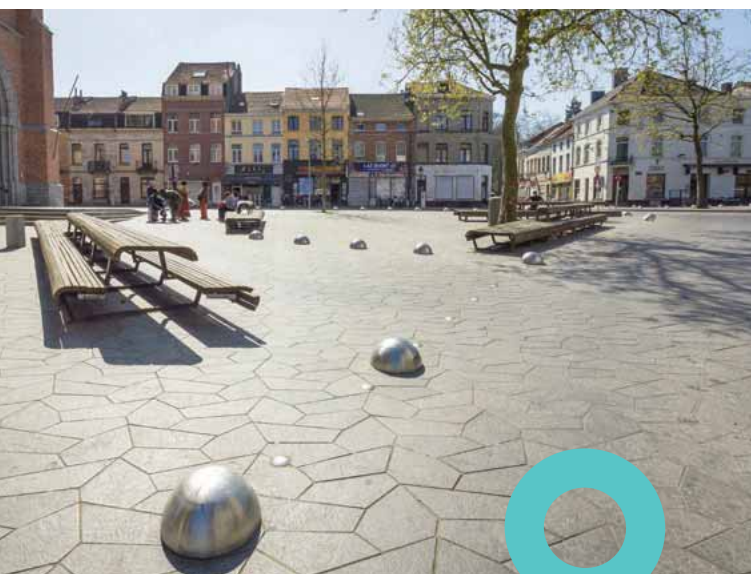
Sur la base de ce rapport, le Gouvernement détermine les actions correctrices à mettre en œuvre.

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) ; et

○ **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, en 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 du plan sont disponibles auprès de Bruxelles Mobilité. Les enjeux fondamentaux identifiés découlant de ces analyses sont explicités dans la partie 1.B : *City Vision* et *Mobility Vision*.



[3] 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.



2.2 Un positionnement par rapport aux plans et documents réglementaires

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

Le CoBAT⁴ réglemente les plans et outils pour la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, à savoir :

- 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), qui abrogent les dispositions réglementaires des autres plans qui leur sont contraires ; et
- Le Règlement Régional d'Urbanisme.

Le CoBrACE⁵ 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 Stationnement⁶ cadre le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) et les plans d'action 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'or-*

donnance 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.

Le PRM s'inscrit également 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 *Go4Brussels 2030* et le Plan Global de Sécurité et de Prévention (PGSP).

[4] Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire du 13/10/2017.

[5] Ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (CoBrACE) du 02/05/2013.

[6] 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.



3. Un processus d'élaboration participatif

3.1 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** visant à impliquer largement les parties prenantes, tant dans la réflexion préalable que dans l'élaboration du plan.

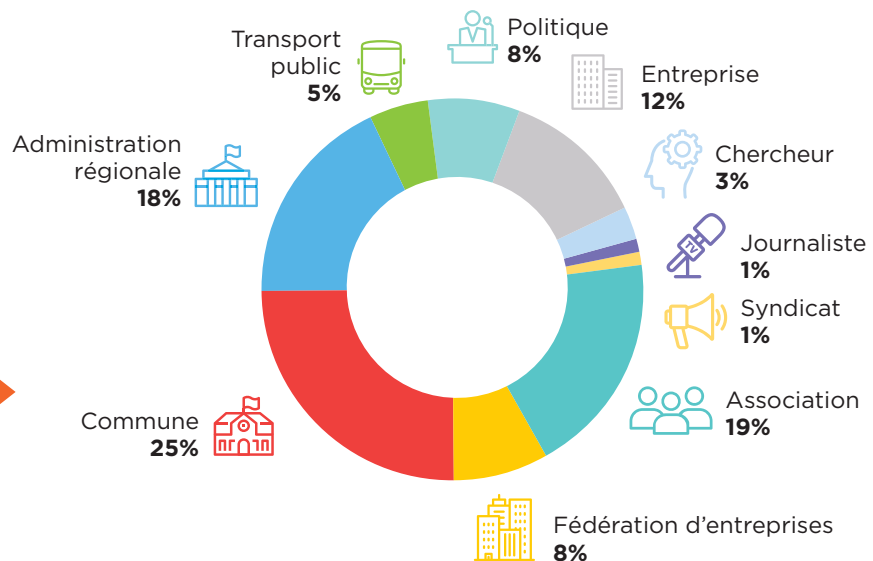
Le processus **Good Move** a ainsi permis de mobiliser un très grand nombre d'acteurs sur base de quatre grands principes :

- 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 synergie, 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, et préciser les actions concrètes ; et
- 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 une large adhésion au plan.

3.2 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.



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/la Ministre régional(e) en charge de la Mobilité et des Travaux publics et le Ministre-Président.

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 et Sennse), sélectionné sur la base d'une procédure de marché public.

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 transport public, 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 et 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 en amont l'expertise en matière de déplacement des citoyens, 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 du plan ont également été mises en miroir avec la résolution adoptée par le 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 toute 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 plan.

Les Bruxellois ont été par ailleurs invités à donner leur avis sur le projet de PRM lors d'une enquête publique réalisée de juin à octobre 2019.

Les élus

Les membres de la commission de la Mobilité 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 invités, au même titre que les autres parties prenantes, à remettre un avis sur l'avant-projet.

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.





3.3 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 projet de plan tout au long de son élaboration.

La phase exploratoire

Programmée entre septembre et décembre 2016, la phase exploratoire du processus **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 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 et 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.





Quelles attentes de la part des acteurs ?



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

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

Leadership

- Soutien au plan par le Gouvernement et les collèges 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-centered : 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, d'analyse et de monitoring
- Activation des changements de comportements





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'action pertinents à explorer.

À cette fin, les enseignements de la phase exploratoire ont été croisés avec un diagnostic thématique, des éléments d'études techniques, une analyse des études et plans stratégiques antérieurs, un *benchmarking*⁷ de six villes inspirantes, mais aussi avec des documents d'orientation et de vision communiqués par certaines parties prenantes.

Il en est sorti une structuration des enjeux et des leviers d'action autour des six 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) ; et
- La transversalité de la vision en urbanisme et mobilité de Munich.

Ces six 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'action stratégiques transversaux :

- Les quartiers de vie ;
- Les réseaux de mobilité ;
- L'offre de service de mobilité ;
- La demande de déplacements ;
- La gouvernance de la mobilité ; et
- Le développement des connaissances et du monitoring en matière de mobilité.

Ces six programmes d'action stratégiques transversaux déterminent six focus qui structurent le plan d'action.

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 avis⁸.

Les résultats des consultations citoyennes (*Citizen Lab* et la résolution adoptée par le panel citoyen *Make your Brussels*) ont également permis de conforter les orientations déterminées lors du forum et d'alimenter la définition des programmes d'action.

[7] Les six villes sont : Barcelone, Bordeaux, Copenhague, Genève, Helsinki et Munich.

[8] Berchem-Sainte-Agathe, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Uccle, Ville de Bruxelles et Watermael-Boitsfort. Leurs avis ont fait l'objet d'un document de synthèse. À 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.

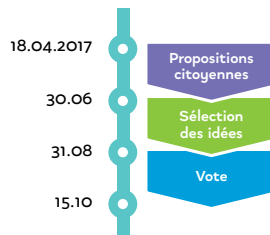


Les idées citoyennes de **good move** by Citizens

Les utilisateurs de la plateforme



Le calendrier



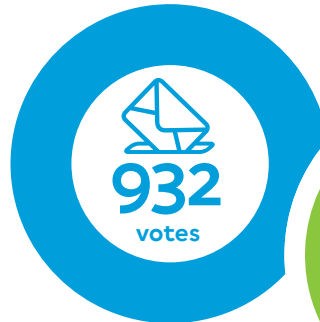
Les idées émises

par les citoyens lors de la phase de proposition d'idées



et sélectionnées...

par les experts lors de la phase d'analyse.



Les votes par mode de déplacement concerné



... dont 60 votes sur le free floating

Le Top 10 des idées citoyennes retenues lors du vote

1	De longues pistes cyclables en site propre		112 votes
2	Réseau vélo express type Chronovélo de Grenoble		87 votes
3	Un dimanche sans voiture une fois par mois		65 votes
4	La fin progressive des autoroutes urbaines		56 votes
5	Une taxe kilométrique intelligente		45 votes
6	Les boxes vélos au même prix que la carte riverain		44 votes
7	Plus de transport public en début de nuit		44 votes
8	Verrous pour limiter le trafic de transit dans les quartiers		44 votes
9	Un réseau de zones pédestres dans toute la région		43 votes
10	Des Villo! électriques		40 votes



La phase d'émergence

Chacun des six focus a ensuite fait l'objet d'un travail technique, organisé en ateliers thématiques mêlant des acteurs publics et privés entre juin et septembre 2017. Espaces 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 du PRM découlent directement des ateliers d'émergence :

- Les objectifs et indicateurs globaux (développés dans la partie 1.B - *City Vision*) ont été définis lors d'un atelier spécifique avec les membres de la CRM, des représentants du monde académique et de bureaux d'études privés ;
- Les cibles pour les parts modales par distance (développées dans la partie 1.B - *Mobility Vision*) ont également fait l'objet d'un atelier spécifique et ont été confortées par la suite lors de plusieurs réunions bilatérales ;
- Les ateliers organisés autour de chacun des programmes d'action 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'action (développé dans la partie 1.B - Les programmes d'action).





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
Bd Bolivar/Pont Picard	Bordet	Secteur «OTAN»
Bd Général Jacques et Gare d'Etterbeek	Moyenne Ceinture Est jusqu'à Meiser Gare de l'Ouest Charles Quint et Leopold 2 Delta Ceria Ch. de Charleroi Ch. de Waterloo Ch. de Louvain	Secteur du canal au Sud de la Gare du Midi Secteur des Campus universitaires

La phase de convergence

À partir de septembre 2017, la phase de convergence a permis de structurer le plan en détail et de le rédiger. Des rencontres et des ateliers sur des thèmes spécifiques et techniques ont à nouveau été menés pour affiner les actions du projet de PRM et s'assurer de leur opérationnalité, notamment dans des domaines transversaux (sensibilisation, fiscalité, actions communales, stationnement et pilotage). Les conclusions de ces rencontres ont permis de consolider et d'adapter les fiches détaillant les différentes actions (voir partie 1.C).

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 l'institut Vias. Les enseignements tirés de cette journée ont été intégrés dans une fiche-action spécifique (F.5).

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.

▲ La figure ci-dessus illustre par exemple les axes identifiés lors d'un atelier relatif aux réseaux comme devant faire l'objet de projets d'aménagement multimodaux en priorité

L'enquête publique

L'enquête publique sur le projet de Plan régional de mobilité a eu lieu entre le 17 juin 2019 et le 17 octobre 2019.

Bruxelles Mobilité a mis en place un large dispositif de communication durant les 4 mois de l'enquête publique : toutes-boîtes, présentations, campagne d'affichage, articles de presse, réseaux sociaux, exposition temporaire... L'administration a rencontré à de nombreuses reprises les citoyens, lors d'événements emblématiques (Fête de l'Iris, Semaine de la mobilité...) ou lors de réunions publiques, par exemple à Schaerbeek, Forest, Uccle, Koekelberg, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Jette, Saint-Josse-ten-Noode et Saint-Gilles. Ce sont en tout 40 réunions dont 22 au cœur des communes, qui ont permis aux participants de débattre directement du projet de plan.

Les citoyens pouvaient formuler leurs remarques par courrier, via leur administration communale ou encore via le site web de Bruxelles Mobilité et de **Good Move**.

Bruxelles Mobilité a également reçu plusieurs avis émanant de la société civile (associations, acteurs économiques...) ou d'opérateurs de la mobilité bruxelloise.



4. 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 II (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 II entendait déjà traduire la volonté de la Région de promouvoir un développement urbain durable grâce à sa politique de mobilité. Le Plan Iris II 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 II, aussi bien en termes d'impacts des actions engagées que d'outil de pilotage, a permis d'orienter l'élaboration du nouveau PRM.

4.1 Les acquis des plans Iris

Les Plans Iris et Iris II 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 de déplacements (tarification kilométrique, gestion du stationnement...);
- D'élaborer plusieurs visions et plans stratégiques (piéton, 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) ; et
- 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 (Musti).



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 charge de trafic automobile en voiture dans la Région de **6% à 10%** en 2015 et de **20%** en 2018 par rapport à 2001⁽¹⁾.



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

Les objectifs du Plan Iris II ►

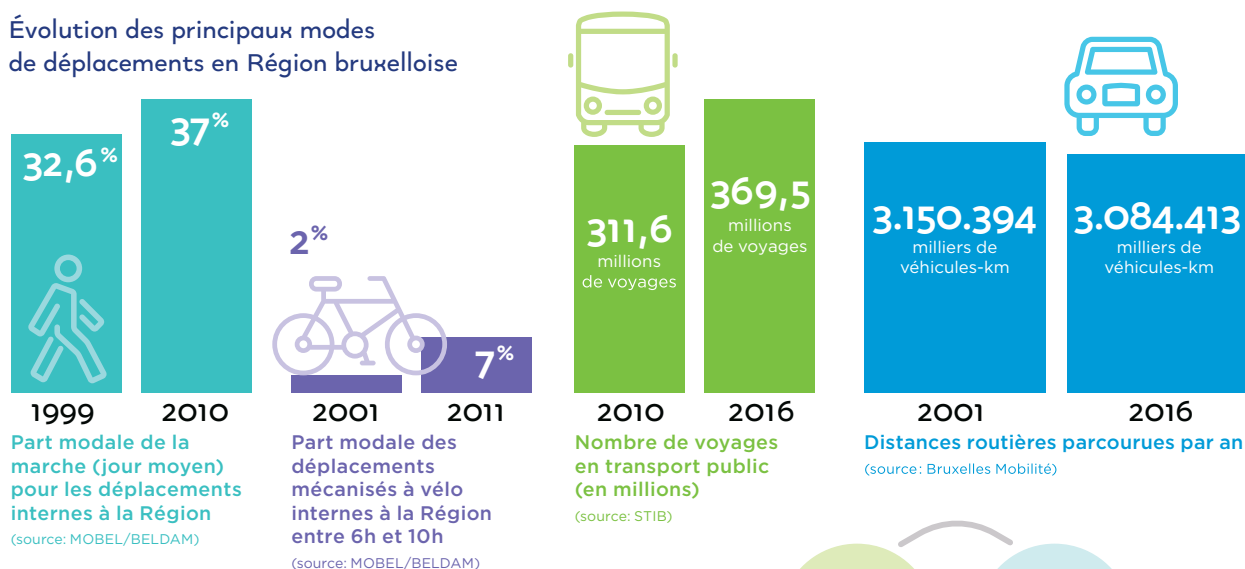
(1) L'objectif concerne cette fois les distances parcourues et non un nombre ou une proportion de déplacements.



4.2 Les avancées positives

L'impact de la mise en œuvre des mesures prévues par le Plan Iris II est évalué au regard des indicateurs fixés de façon hétérogène⁹ en fonction des modes de déplacements.

Évolution 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 relevées¹⁰, 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.



[9] Notons que la part modale ciblée pour le vélo est la part des déplacements mécanisés (c.-à-d. 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%.

[10] Dans le cadre de l'évaluation du Plan Iris II ainsi que lors des ateliers participatifs précités.



Un reportage photographique de situations avant/après de plus de 50 lieux a été réalisé afin de valoriser des aménagements d'espace public réussis.

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 et 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 à la fois une intégration forte de la vie de quartier et à la fois, le cas échéant, une gestion efficace du chantier, soutenue par une communication ciblée.

La lisibilité et la visibilité des réseaux plébiscités

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 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 permet à la Région de se distinguer par rapport à d'autres villes européennes.

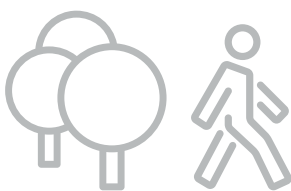
Des innovations à saluer

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, livraison à vélo, service de mutualisation du stationnement...), ont vu le jour à Bruxelles ces dernières années.

4.3 La nécessité d'améliorer la mise en œuvre du nouveau plan

Les ambitions exprimées dans le Plan Iris II 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 II, 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 :

- **Une 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** (plutôt qu'une longue liste d'actions d'envergure très variable) pour susciter l'enthousiasme ;
- **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 ; et
- **Une plus grande transparence** dans l'élaboration comme dans la mise en œuvre du PRM.





5. Une approche analytique

Complémentaire à l'analyse des études et plans stratégiques antérieurs, des documents d'orientation et de vision des parties prenantes et à un *benchmarking*^[1] réalisé auprès de six villes inspirantes, l'élaboration de la vision du PRM repose sur l'analyse des constats actuels et des tendances en matière de mobilité et de déplacement au sein de la Région et de sa zone métropolitaine.

Le portail web *Data-mobility*^[2] de Bruxelles Mobilité rassemble les publications de l'Observatoire de la mobilité (six cahiers) 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 du Plan régional de mobilité.

Le Rapport d'incidences environnemental (RIE) analyse de manière approfondie la situation existante, les incidences du PRM sur l'environnement, sur la sécurité routière, sur la santé et sur les activités socio-économiques de la Région, ainsi que - pour plusieurs scénarios - l'adéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité, au regard de l'accessibilité des différentes fonctions urbaines ; et intègre une projection dans l'avenir, compte tenu des perspectives de développement de la Région. L'élaboration simultanée du RIE et du projet de PRM a permis des analyses fouillées de l'adéquation entre l'offre et la demande, qui sont détaillées dans le chapitre « mobilité » du RIE.

L'ensemble de ces documents constitue une partie intégrante du volet stratégique du plan, tel que défini dans l'ordonnance du 26 juillet 2013. De ces analyses découlent les enjeux de mobilité fondamentaux explicités dans la Partie 1.B : *CityVision* et *MobilityVision*.

[1] Les six villes sont : Barcelone, Bordeaux, Copenhague, Genève, Helsinki et Munich.

[2] <http://data-mobility.brussels/fr/indicators/>





6. Une structure opérationnelle

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

- La partie générale (Partie 1) avec :
 - L'introduction (Partie 1.A) ;
 - Le volet stratégique : la vision régionale de la politique de mobilité, son articulation avec les enjeux de la politique régionale ainsi que les conditions de réussite (Partie 1.B) ;
 - Le plan d'action : la déclinaison opérationnelle de la vision en 50 actions réparties dans six programmes d'action (Partie 1.C) ; et
 - Le volet réglementaire (Partie 1.D).
- La partie spécifique (Partie 2) :
 - Le volet stratégique (Partie 2.A) ;
 - Le volet réglementaire (Partie 2.B) ; et
 - Le volet budgétaire (Partie 2.C).







○ PARTIE 1B
**Le volet
stratégique**





1. 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 différentes formes de mobilité sur l'environnement (GREEN) ;
- Offrir des formes de mobilité 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 formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale (HEALTHY) ;
- Concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique et à l'approvisionnement de la Région (PERFORMANT) ;
- Assurer des formes de mobilité sûres et sécurisantes (SAFE) ; et
- Développer des formes de mobilité 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.



1.1 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 quatre 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 fa-*

çon 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 déplacement 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 les 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 de la population 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 déplacement, 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

À 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 périphérie¹. 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 liée 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 *Go4Brussels* 2030 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. »

[1] Source : Bureau Fédéral du Plan, Statistics Belgium, 2016, Perspectives démographiques 2015-2060. Population, ménages et quotients de mortalité prospectifs, p. 59





Des secteurs générateurs de déplacements à renforcer

Les études² 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 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 ; et
- 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).

[2] Le commerce bruxellois en chiffres. Évolution de la structure commerciale régionale, Atrium.brussels, ULB, perspective.brussels, 2017.





Pour en savoir +

Plan Régional de Développement Durable :

https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/prdd_2018_fr.pdf

La fiche diagnostic relative à l'évolution des déplacements est disponible auprès de Bruxelles Mobilité.

L'armature économique³ s'articule autour de :

- L'axe du canal, reliant plusieurs pôles caractérisés par la mixité fonctionnelle ;
- L'axe Gare de l'Ouest – Simonis – Bockstaël, 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 ; et
- L'axe Quartier Nord – boulevards du Centre – Haut de la ville reliant des pôles économiques à revitaliser.

Les objectifs

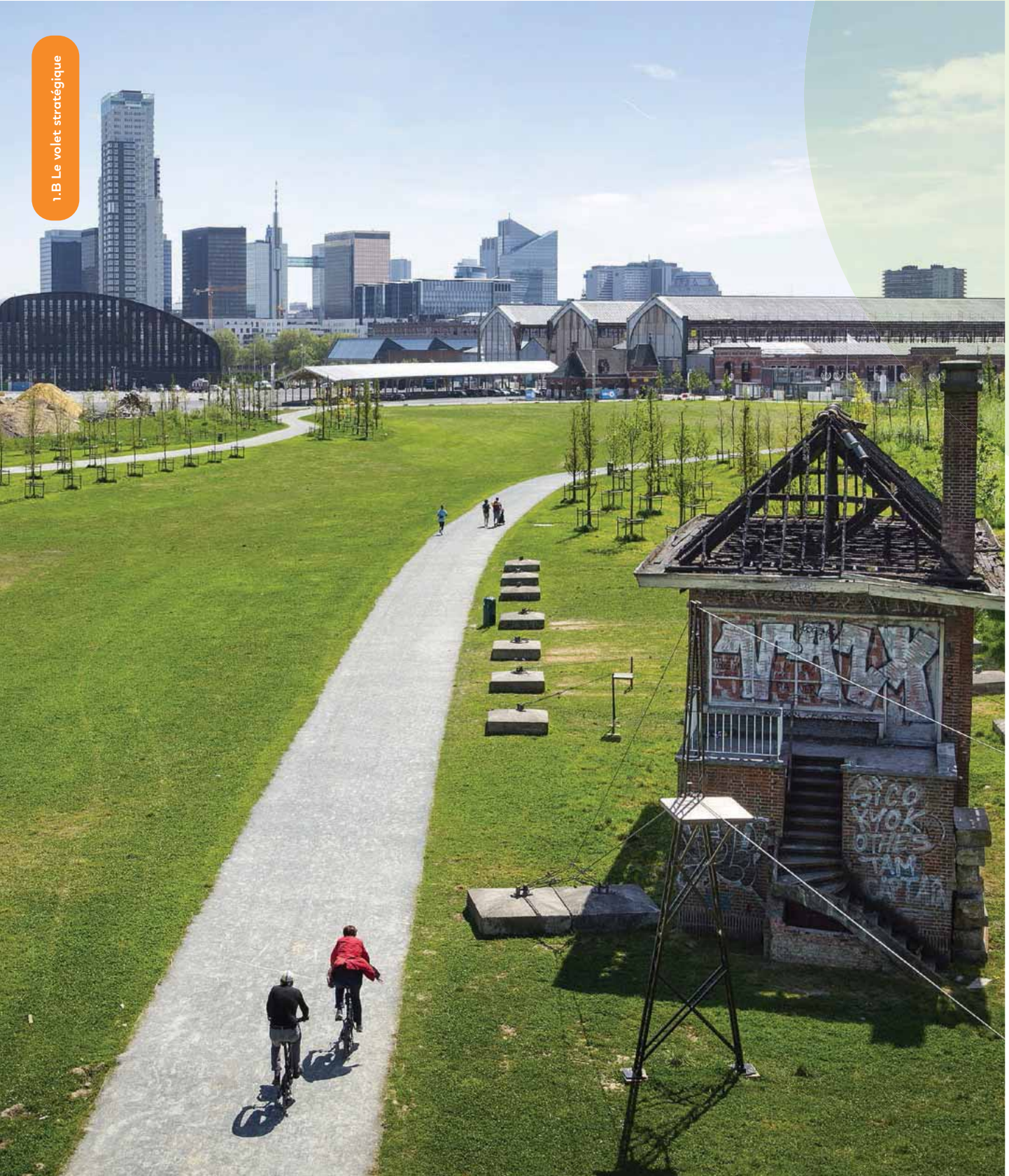
Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de mobilité s'inscrit dans les objectifs suivants :

- 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) ; et
- 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 public⁴.



[3] Voir PRDD, p.122-123

[4] 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 600 m 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. 67).





1.2 GREEN : diminuer les impacts des différentes formes de mobilité 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 valeur absolue sont relativement stables depuis vingt 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 (NO₂). Le secteur du transport routier, en particulier les véhicules roulant au diesel, représentait 69% des émissions régionales d'oxyde d'azote (NO_x) 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 concentrations⁵ des particules les plus fines (PM_{2,5} 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 40% 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 NO₂ inférieur à 40 µg/m³ en moyenne annuelle, nombre de jours de dépassement de concentration de PM₁₀ inférieur à 35 par an, niveau moyen de concentration en PM_{2,5} inférieur à 25 µg/m³ en moyenne annuelle, diminution des concentrations annuelles en *Black Carbon* ;
- De consommation d'énergie (pacte énergétique inter-fédéral, 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.

[5] 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.



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 rempliront les conditions de « 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 de leur entreprise/employeur. La Belgique vise à déployer 1 point de recharge accessible au public pour dix 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 étaient 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.

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 motorisés, tous types de propulsion confondus, 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 en termes de motorisation (sortie du diesel en 2030 et de l'essence pour 2035) et de types de véhicules : privilégier les véhicules légers et partagés, plus adaptés au contexte urbain ;

- 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, des systèmes de gestion des eaux de ruissellement favorisant l'infiltration de celles-ci après traitement, et qui contribuent à l'adaptation aux changements climatiques, en réduisant les îlots de chaleur urbains ;
- Mettre en place des mesures de reconnexion 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.





1.3 SOCIAL : offrir des formes de mobilité 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 déclasserement par un développement déséquilibré des services de mobilité. En ce sens, proposer des solutions adaptées aux contextes urbains et socio-économiques locaux est indispensable »⁶. 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. »

[6] Voir PRDD, p.143

Les PMR

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.

Les dépenses des ménages

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.

Tenant compte de l'importance de la tarification des services de transport favorisant une plus grande cohésion sociale et du fait que les ménages bruxellois – en particulier dans les communes denses avec des revenus médians faibles – ont déjà un taux de motorisation très bas, le coût de la mobilité représente un enjeu d'équité sociale pour certains publics cibles, ainsi qu'une opportunité pour encourager les ménages et citoyens – et pour autant que leur situation concrète n'impose pas le maintien nécessaire d'une voiture – à opter pour des déplacements alternatifs à la voiture, qui consomme une partie toujours plus importante

de leur budget. Avec une meilleure prise en compte des publics cibles dans la tarification de services de transport, 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.

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 appliquer aussi à l'offre de mobilité en général, pour qu'elle soit conçue pour être utilisée par tout usager, indépendamment de ses capacités physiques ou cognitives et de ses ressources financières ;
- Développer et mettre en place les outils nécessaires à l'évaluation de l'incidence des projets de mobilité sur les inégalités sociales. La cohésion socio-spatiale est en effet un enjeu régional ;
- Réduire les dépenses des ménages en matière de déplacements en développant des aides aux ménages bruxellois pour faciliter une transition juste et solidaire vers des véhicules plus propres et en visant des politiques qui vont limiter la nécessité de posséder et d'utiliser un véhicule automobile, promouvoir le recours à des formes de mobilité peu coûteuses tant pour les ménages que pour la collectivité, 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 2025⁷.

[7] Voir PRDD, p.157

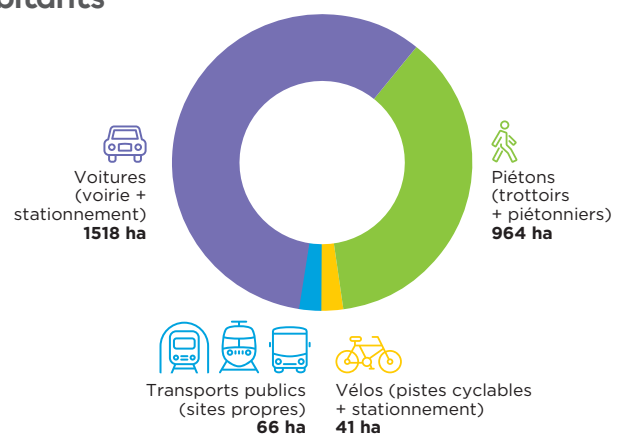


1.4 PLEASANT : concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants

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 d'une qualité de l'air dégradée.

L'espace public reste majoritairement dédié au trafic et au stationnement. On constate certes un (léger) réequi-



▲ Espace réservé en voirie par type d'usage de l'espace public (unité: ha), en 2014 pour la RBC (Source : Cahier n°5 de l'Observatoire bruxellois de la mobilité – Calcul Thomas Ermans USL-B CES)



librage 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 augmenté 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 au nombre de personnes déplacées, le transport public dispose de peu d'espaces réservés.

L'axe 2 du PRDD⁸ 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 l'évolution progressive 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.

En matière de genre, les femmes sont, d'une part, plus sensibles aux aspects de sécurité routière et au sentiment d'insécurité et, d'autre part, elles ont souvent des chaînes de déplacements plus complexes que les hommes. Dès lors, le recours à certains modes de déplacement, 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 enfants⁹. 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 déplacements, 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 usagers 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'îlot de chaleur urbain, 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.

[8] Voir PRDD, p.73

[9] Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale 2017.



1.B Le volet stratégique





1.5 HEALTHY : promouvoir des formes de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale

Les enjeux

À 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 à 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 formes de mobilité 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.

Les objectifs

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

- Améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions nuisibles à la santé produites par les transports, principalement les propulsions thermiques ;
- Accompagner les ménages bruxellois dans cette transition en prévoyant des aides ciblées liées au niveau de revenu ;
- 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.



1.6 PERFORMANT : concevoir des formes de mobilité favorables au développement socio-économique et à l’approvisionnement de la Région

Les enjeux

La zone métropolitaine bruxelloise 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 Région¹⁰ 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.

[10] Étude réalisée par Kevin Lebrun, Université Saint-Louis : « Temps de déplacements en transport public à Bruxelles : l’accessibilité des pôles d’activité » (2018) – <https://journals.openedition.org/brussels/1652>



Les trajets à pied souffrent eux aussi du 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'échange 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) ou à créer ;
- Garantir une qualité de service pour l'ensemble des lignes de transport public en termes de vitesse, fréquence, régularité et d'accessibilité ;
- Renforcer l'attractivité du vélo par la création d'itinéraires efficaces et continus en solutionnant les endroits problématiques qui rompent la fluidité du déplacement, notamment les grands carrefours ;
- Favoriser le recours à la marche par des aménagements 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 ; et
- Améliorer l'efficacité des chaînes logistiques et de la distribution urbaine.





1.B Le volet stratégique





1.7 SAFE : assurer des formes de mobilité 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'action 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).

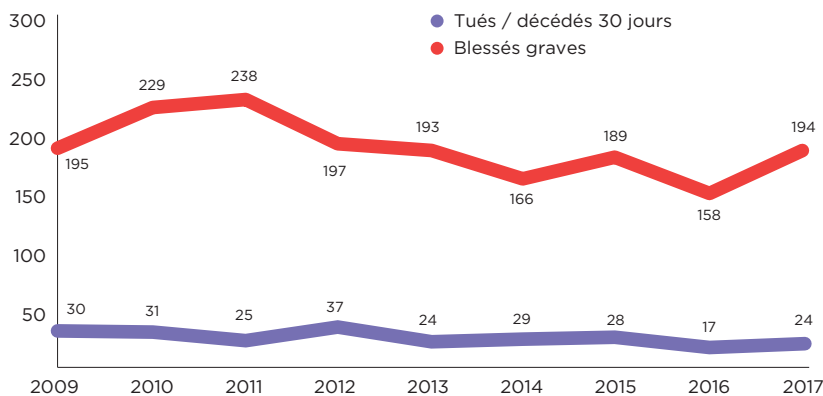
Lors d'une évaluation intermédiaire, en mars 2018, il est acté que les objectifs chiffrés ne seront pas atteints d'ici décembre 2020. Il faut cependant noter qu'ils ont été fixés à population constante, et que dans le même temps (2011-2017) la population bruxelloise a crû de 6,5%¹¹.

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

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.

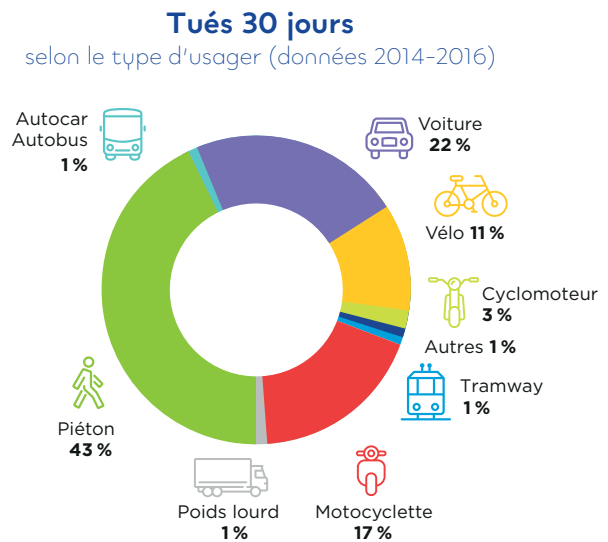
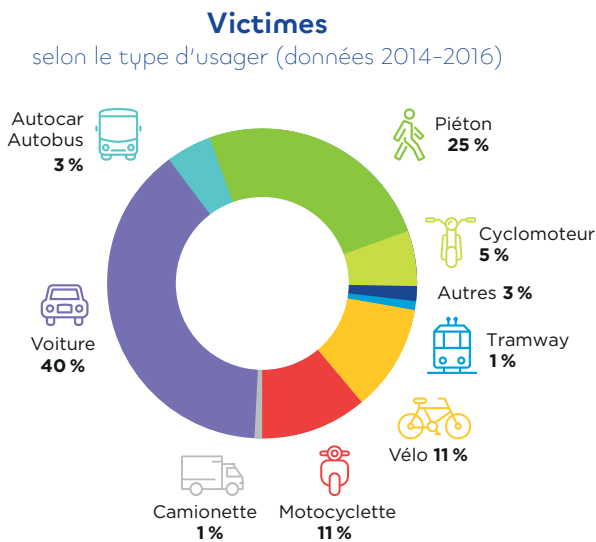
Évolution du nombre de tués/décédés 30 jours et blessés graves entre 2009 et 2017 en Région de Bruxelles-Capitale
(Source : Bruxelles Mobilité)



[11] Évolution annuelle de la population en Région de Bruxelles-Capitale – source : IBSA



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



Une diminution de la vitesse moyenne du trafic automobile réduit le risque et la gravité des accidents. Le développement rapide des technologies numériques (ISA – *Intelligent Speed Assistance*, 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 conducteurs. En parallèle, l'essor d'une panoplie de nouveaux modes de déplacement, notamment de micromobilité (trottinettes classiques et

électriques, gyropodes (hoverboards) ou monoroues), et la montée en puissance des vélos à assistance électrique « rapides » et des scooters, complexifient la gestion de la sécurité routière.

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 véhicule. 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 par conséquent, 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 d'une assistance rapide auprès des citoyens.

Les objectifs

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

- Réaffirmer l'enjeu régional de sécurité routière et inscrire la Région dans la Vision zéro (zéro mort et zéro blessé grave à l'horizon 2030) ;
- Diminuer fortement le nombre de tués et de blessés sur les voiries de la Région conformément au Plan d'action régional de sécurité routière ;

- Faire baisser 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 ; et
- Garantir l'accessibilité de l'ensemble du territoire bruxellois dans un temps limité pour les services de secours.





1.8 EFFICIENT : développer des formes de mobilité 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 re-développement 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 formes de mobilité actives, en particulier l'utilisation du vélo, requièrent moins d'espace de circulation et de stationnement que les modes motorisés. De plus, ces formes de mobilité 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 synergie, 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 micromobilité 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 transports publics, pôles d'échange, stationnement mutualisé, centres logistiques...) dans la programmation des projets urbains ;
- Valoriser la concentration des fonctions sur les points d'accessibilité ;
- Valoriser les infrastructures de transport de personnes et de fret 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 ; et
- Améliorer la combinaison et la synergie entre modes.





2. 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 ville de qualité, 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.

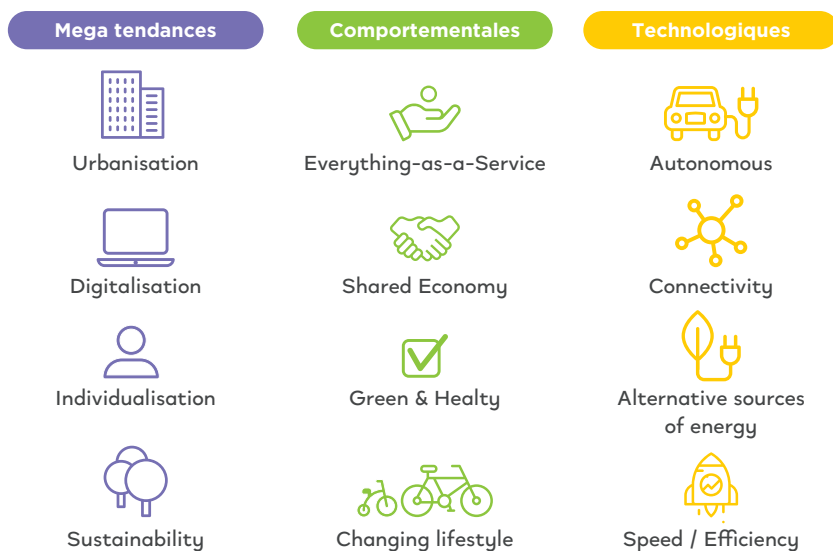
L'analyse¹² approfondie de l'évolution des systèmes de mobilité, guidée par diverses tendances globales, tant comportementales que technologiques, met en évidence l'émergence de nouvelles solutions en rupture avec les approches traditionnelles.

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 quelques risques en termes de sécurité des usagers et de développement durable et équitable 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 formes de mobilité.

[12] Scénarios Bruxelles 2035 : Étude stratégique sur les scénarios de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et sa transition à l'horizon 2035 à 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 usagers de la ville, qui s'appuie sur une conception cohérente de réseaux de mobilité efficaces, qui contribue à :

Apaiser les quartiers du trafic automobile au profit des modes actifs et du transport public de proximité et assurer qu'ils offrent une palette complète de services publics et privés ;

Renforcer les lignes structurantes de transport public et le développement d'un réseau cyclable et piéton de qualité ; et

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 de :

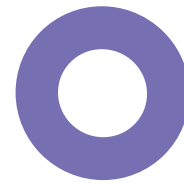
Encourager l'utilisateur à choisir le mode le plus adapté à chacun de ses déplacements, en s'affranchissant au maximum de l'utilisation de la voiture individuelle, en milieu urbain ;

Valoriser la marche et l'usage du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances ;

Faciliter la possibilité pour les Bruxellois de ne plus posséder leur propre véhicule ; et

Moduler la demande de déplacements 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 six ambitions détaillées ci-après :

- Influencer sur la demande globale de déplacements ;
- Permettre un moindre usage de la voiture individuelle ;
- Renforcer la mobilité servicielle ;
- Garantir des réseaux de transport bien structurés et efficaces ;
- Appuyer les initiatives de distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence ; et
- Accorder la politique du stationnement avec la vision de mobilité de la Région.



2.1 Influencer sur la demande globale de déplacements

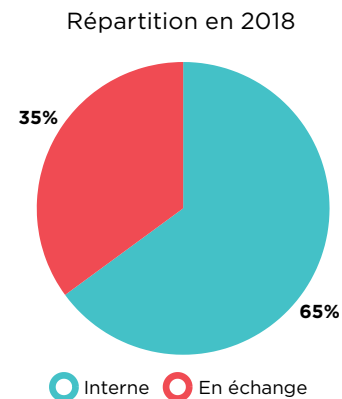
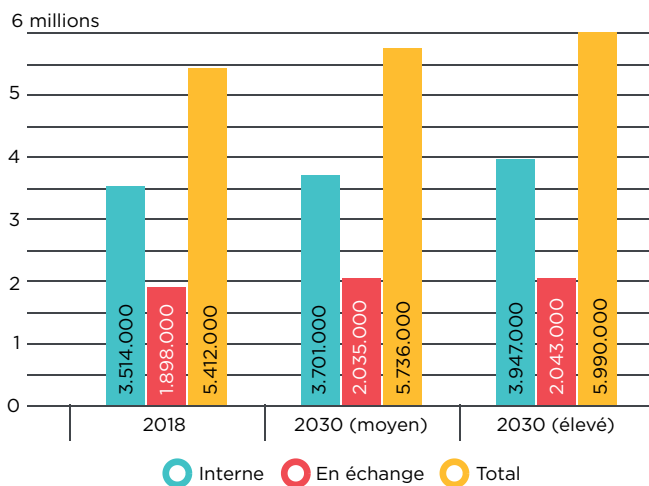
Comment évolue la demande de déplacements ?

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 1.B montrent une croissance attendue du nombre d'emplois et surtout d'habitants dans la Région et l'ensemble de la zone métropolitaine. À cela s'ajoutent également les ambitions de renforcement des secteurs du tourisme et du commerce.



Estimations minimale et maximale d'évolutions tendanciennes 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 *CityVision*. 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 de porter atteinte à la liberté individuelle de chacun de se déplacer.



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.

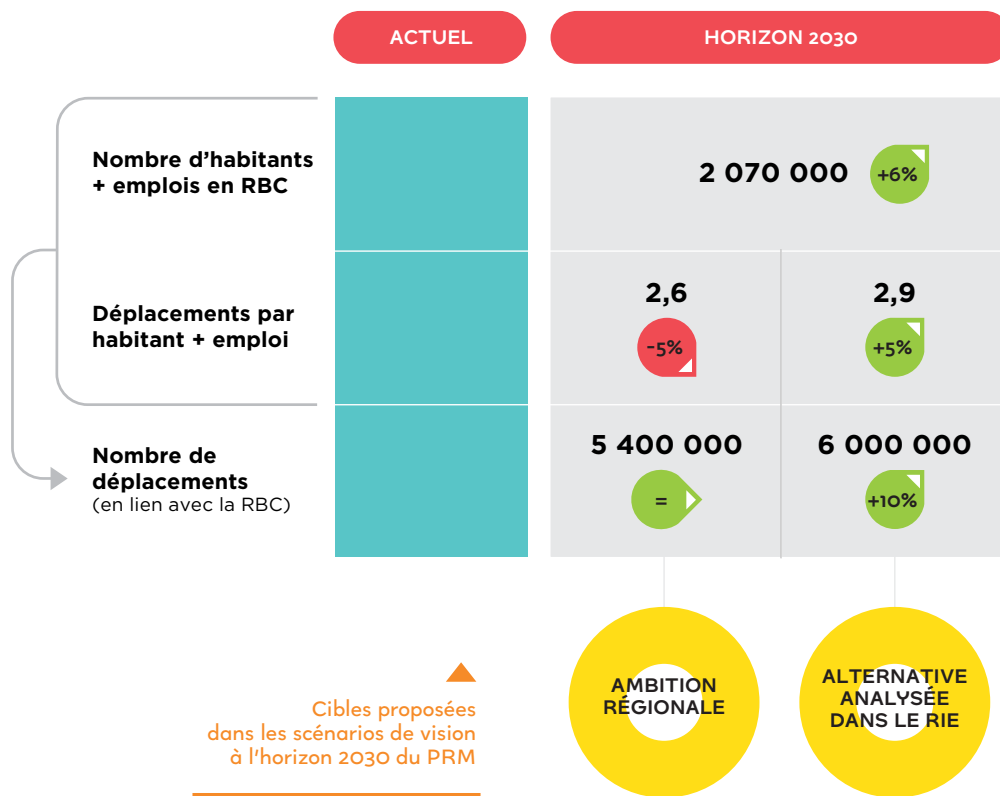
Le PRDD intègre totalement cette ambition. Il indique que « Le plan de mobilité intègre la planification des transports mais également la nécessité de réduire les déplacements, en nombre et en distance, en agissant sur le développement de la ville de proximité et le confort des déplacements. La séparation 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 multimodalités. Il s'agit également de restaurer la qualité des espaces publics pour rendre la ville « marchable », selon le principe STOP ; de 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.

Réduire les distances de déplacement

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 kilomètres¹³.

Selon les données collectées dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise¹⁴, 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.



[13] Source : Bruxelles Mobilité (Musti 2018).

[14] Pour les entreprises de plus de 100 travailleurs.



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 publics. 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 (écrêtage des périodes de pointe) sur certains axes, qu'ils soient de transport public ou routiers, 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 tra-

vail 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 cinq jours de la semaine et que la moitié n'a pas d'horaire identique tous les jours.

Les leviers d'action pour encourager cette meilleure répartition dans le temps s'axent sur la désynchronisation des horaires de travail et scolaires. Ces actions sont soutenues par la Stratégie *Go4Brussels 2030* pour Bruxelles et le Sommet Social de septembre 2018, qui a réuni les membres du Conseil économique et social et du Gouvernement, et 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 temps¹⁵. 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.



[15] 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.

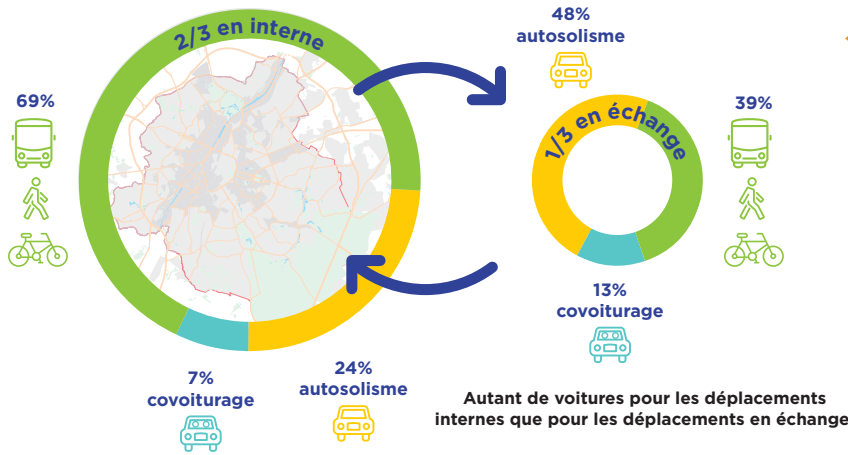


2.2 Permettre un moindre usage de la voiture individuelle

Est considéré dans ce chapitre l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire de la Région, y compris 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.

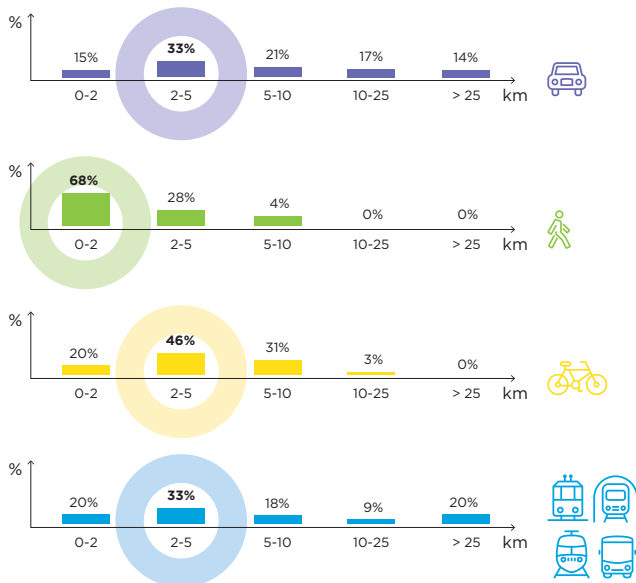
La voiture (en autosolisme) représente une part modale de 33% des déplacements dans et en lien avec la Région. Cette part modale varie selon que l'on considère les déplacements internes (24%) ou les déplacements entrants/sortants de la Région (48%). Le nombre de déplacements effectués en voiture en échange et en interne est globalement équivalent (environ 900.000). À cela s'ajoute le transport de marchandises (par la route) qui représente quotidiennement 32.000 déplacements entrants/sortants de la Région en poids lourds et 52.000 en camionnettes.

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 : Bruxelles Mobilité, Musti 2018)

Répartition des distances de déplacement en fonction du mode (Source : Bruxelles Mobilité, 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 formes de micromobilité) 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 déplacements sur des courtes, moyennes et longues distances.



L'autosolisme va à l'encontre de la vision de développement durable de la ville (*City Vision*), en contribuant à un surdimensionnement de l'emprise des véhicules motorisés dans l'espace public avec notamment, comme conséquence, une faible performance du système de mobilité et des nuisances environnementales

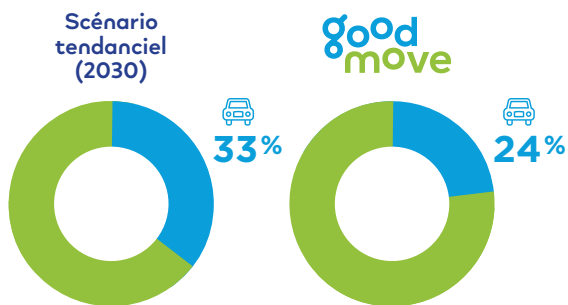
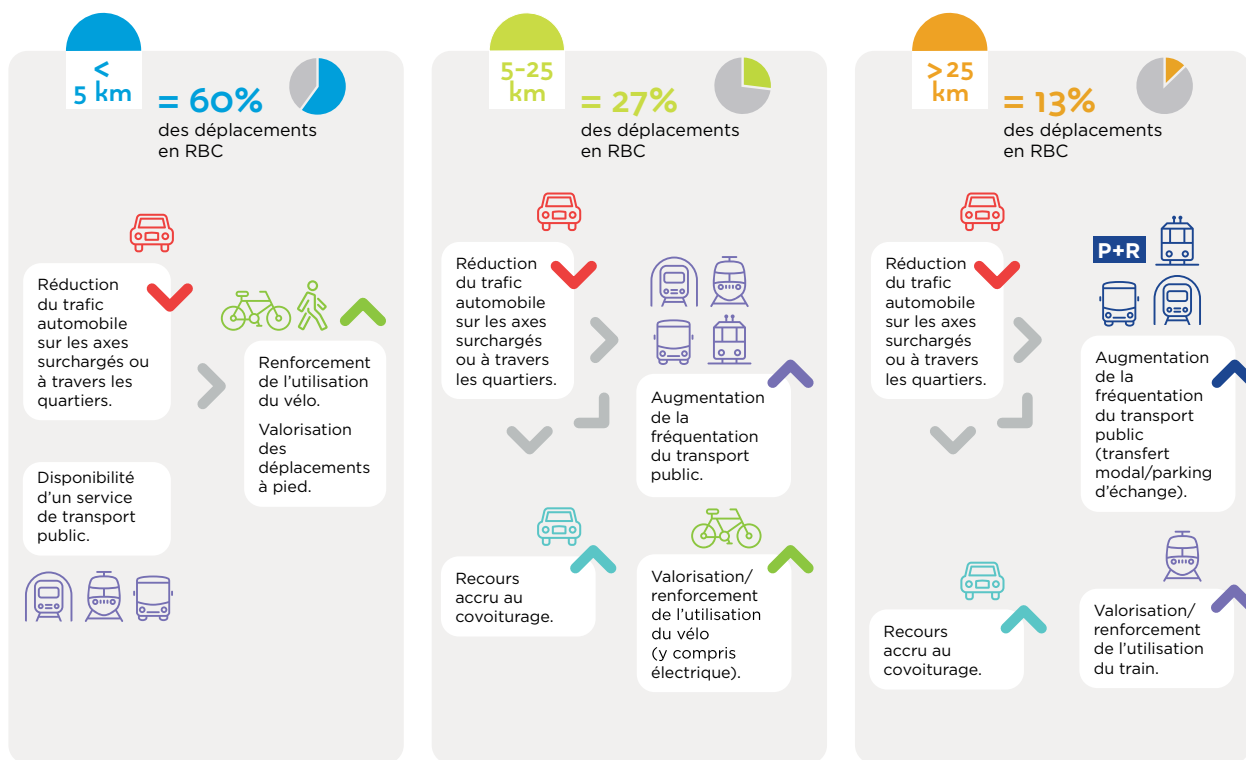
La Région vise à développer les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, le transport public et le covoiturage, en fonction du potentiel de chaque mode pour

différentes classes de distance et des caractéristiques socio-démographiques de la population. Pour les déplacements automobiles restants, 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 de courte (marche) et de moyenne distance (vélo et micromobilité) ; et
- 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



- Déplacements réalisés en tant que conducteur d'une voiture
- Déplacements collectifs et individuels (marche, vélo et nouveaux modes légers)

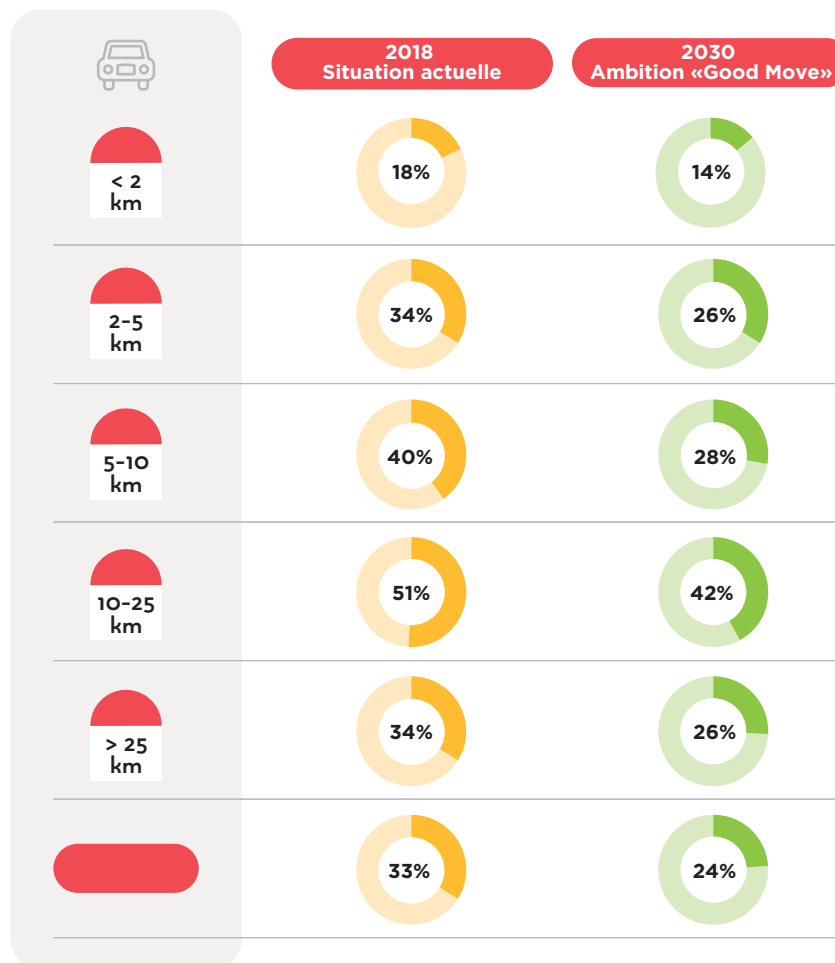
L'ambition est de faire passer la proportion de déplacements effectués en véhicule motorisé individuel (en tant que conducteur) d'un tiers à un quart pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région.

Ambition de diminution de la 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.



▲ Évolution 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, qui prend en compte une diminution de la part modale de la voiture, aussi bien pour les déplacements internes que pour ceux en échange avec la périphérie, se traduit par :

- Une augmentation de 4% de l'occupation des voitures par la pratique du covoiturage ; et
- Une diminution du nombre de déplacements réalisés en voiture de l'ordre de 25%.

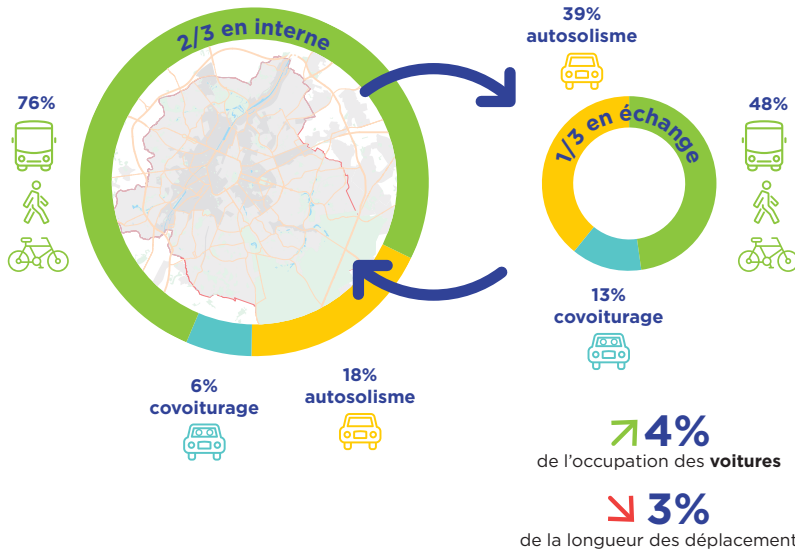




Contexte métropolitain

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



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 l'État fédéral, ainsi qu'avec les partenaires sociaux, il est possible d'être plus ambitieux sur les déplacements en échange avec la Région.

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 courts¹⁶, avec 56% des déplacements pour les distances de moins de 2 km effectués à pied ou à vélo ;
- **Un usage accru du vélo et des nouvelles formes de micromobilité.** 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*.

[16] Voir PRDD, p. 156



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 à la Région. Il est visé de tripler le taux de recours au vélo et aux nouvelles formes de micromobilité pour les déplacements interrégionaux et de le multiplier par quatre 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, ainsi que sur le développement des vélos à assistance électrique et des *speed pedelecs*, qui permettent de rendre l'utilisation du vélo crédible même sur des distances relativement élevées.

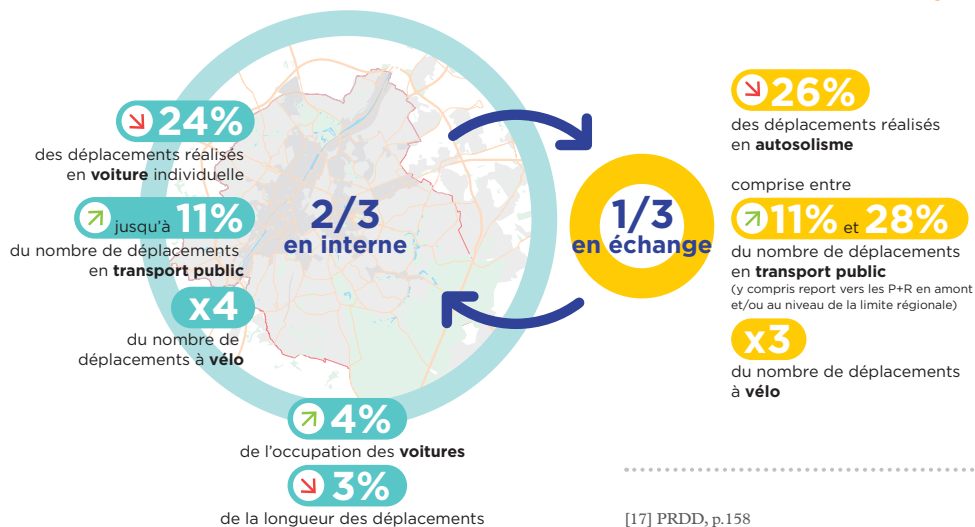
o **Une demande toujours plus élevée sur les réseaux de transport public** aussi bien pour les déplacements internes qu'interrégionaux :

- 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 ;

- 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^e Couronne ;
- Une attention particulière est portée à l'usage du train comme complément du réseau de transport public urbain sur des distances moyennes ; l'ambition¹⁷ 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

[17] PRDD, p.158



2.3 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 diverse nature ou billets de transport public).

Progressivement se développe une offre de mobilité davantage présentée comme un service, une prestation : taxis, voitures, vélos et trottinettes en libre-service et en *free floating*, etc. Cette tendance a vocation évidente à se renforcer¹⁸ 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.

^[18] 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...).



Positionner l'utilisateur au centre

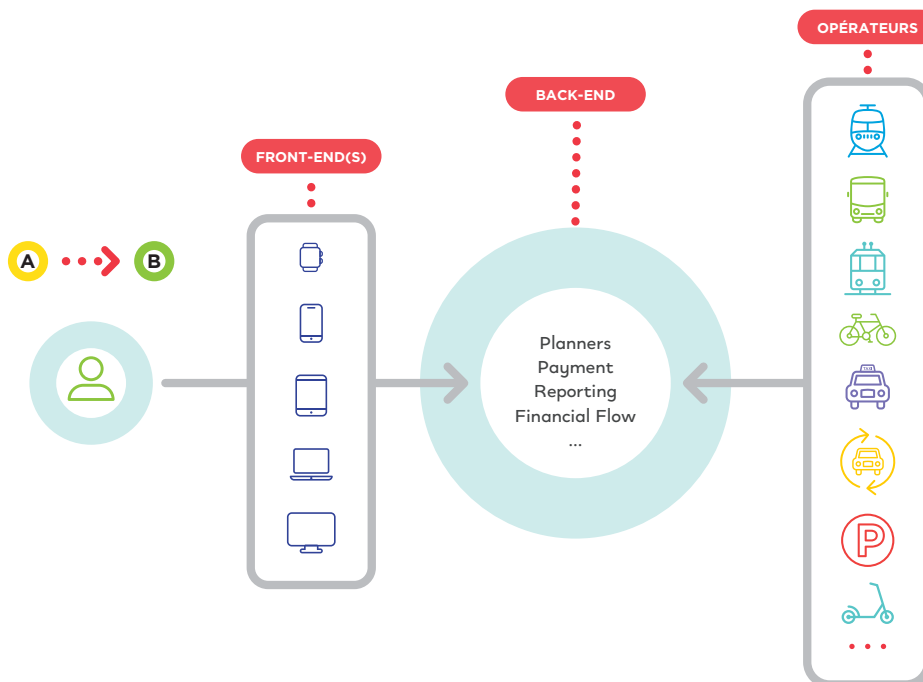
Aujourd'hui, l'utilisateur est confronté à une multitude croissante d'opérateurs, sans lisibilité de l'offre générale, sans complémentarité, sans harmonisation des modalités d'accès, sans effet de mutualisation ni de synergie systématisée. L'utilisateur n'est pas en mesure de profiter de l'abondance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

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 des services de mobilité 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.

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 billetterie 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.

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 par un opérateur en particulier reste néanmoins potentiellement orienté. A titre d'exemple, un MaaS déployé par un opérateur de mobilité impliqué dans le transport en voiture à la demande 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 par / ou sous la tutelle de l'autorité publique intègre les objectifs régionaux de mobilité. Cette orientation nécessite la définition claire des statuts, des obligations et des droits de chacun afin d'éviter les dérives.

Les diverses modalités à prévoir impliquent 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 régionale est central et idéalement assuré 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 et 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 », dont l'usage peut être potentiellement modifié, tel le déploiement important 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.

En effet, la trottinette électrique (partagée ou non) vient aujourd'hui renforcer la diversité de l'offre de mobilité permettant de se déplacer en ville sans voiture. Des mesures d'accompagnement et un encadrement mieux défini de la pratique, notamment pour les services partagés, sont en revanche indispensables, aussi bien pour assurer le confort et la sécurité des usagers de trottinettes eux-mêmes que pour assurer la durabilité de ces véhicules et une bonne cohabitation avec les autres usagers de l'espace public.

C'est pourquoi, afin de mieux encadrer le développement de ces services, la Région a adopté l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. Depuis le 1^{er} septembre 2019, les opérateurs doivent satisfaire à un certain nombre de critères pour obtenir une licence auprès de Bruxelles Mobilité afin de pouvoir proposer leurs services.

En parallèle, la Région compte entreprendre les actions suivantes :

- Mise en place d'une équipe de contrôleurs assermentés pour le contrôle des conditions d'exploitation des services de cyclopartage ;
- Lancement d'un projet pilote de *drop-off zones* sur le territoire de la RBC en concertation avec les communes et les opérateurs de transport public afin d'inciter le stationnement des véhicules en libre-service sur les zones aménagées à cet effet ;
- Identification et mise en place de zones interdites au stationnement des véhicules en libre-service (NPZ – *No Parking Zone*) en concertation avec les communes ;
- Lancement de campagnes de sensibilisation à l'usage des trottinettes en toute sécurité pour chacun ; et
- Création d'un groupe de travail « mobilité partagée » qui regroupera l'autorité organisatrice, les gestionnaires de voirie et les opérateurs privés, ainsi que les six zones de police.



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 d'accessibilité universelle ;
- La sécurité pour tous ;
- Le niveau de service et l'exploitation au quotidien ;
- La diffusion de l'information et la signalétique ; et
- La tarification des services.

L'information et la signalétique répondent aux enjeux de l'accessibilité, de manière transversale (transports, voiries, informations web...), afin de permettre à tous de s'orienter dans des lieux parfois complexes et d'appréhender l'information quel que soit son handicap (visuel, auditif, intellectuel) ou son niveau de connaissance des langues officielles à Bruxelles (utilisation de pictos, guidages colorés...). L'uniformisation de la signalétique est recommandée en particulier entre les différents opérateurs de transport.

Le développement des services s'attache à éviter une fracture technologique en complétant les interfaces numériques par une mise à disposition physique des informations et des possibilités d'usage des services.



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 à 900.000 déplacements de moins sur la journée)¹⁹. 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 taxis 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 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.

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 (il est 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. Les pratiques et opérateurs évoluent rapidement et il importe de mener une évaluation de ces services afin de leur fixer des objectifs d'évolution pertinents.

[19] Exploitation des données de téléphonie mobile (Source : Bruxelles Mobilité – Proximus 2017).



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

Les services de taxis²⁰ 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 contact 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.

Ainsi, la Région accompagnera la pratique du covoiturage à travers :

- La mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprise ;
- Le développement d'infrastructures dédiées et d'emplacements de stationnement réservés ; et
- 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, quatre-roues motorisés ou autre), le *sharing* de véhicules constitue :

- Un levier crédible à l'alternative aux déplacements individuels en voiture ; et
- Un élément fondateur du déploiement du MaaS.

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

Une stratégie pour les véhicules autonomes

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 publics, 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.

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 trois 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) ; et
- Les performances technologiques.

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.



[20] PRDD, p.163



2.4 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 transport 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 transport 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 (TP), 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 ; et
- **QUARTIER** : des « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

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 formes de mobilité 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.

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...).

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)²¹.

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.

[21] PRDD, p.150

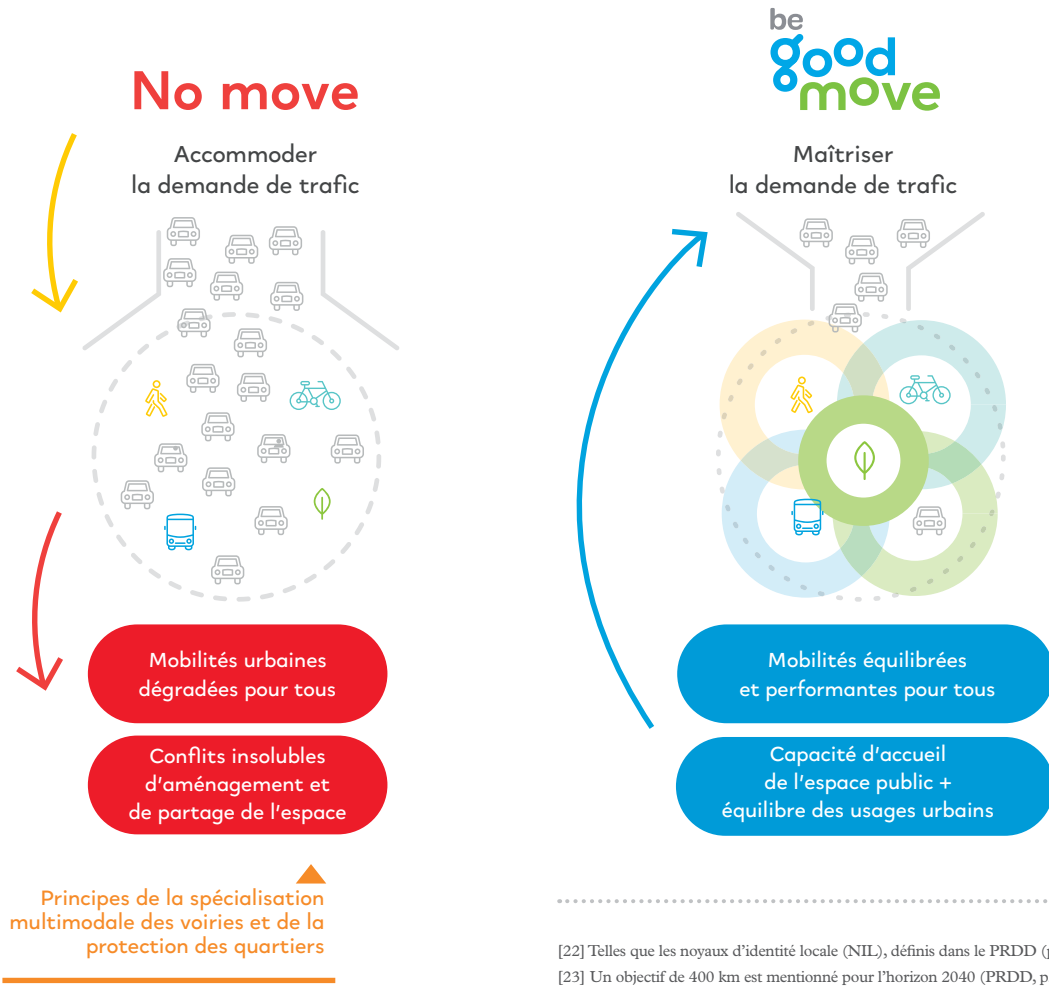


Un réel saut de qualité sur ces différents réseaux est indispensable pour leur permettre de fonctionner convenablement. Pour les réseaux implantés sur des voiries dont le gabarit est plus limité, l'amélioration des performances passera en général par une diminution du trafic automobile et des vitesses pratiquées. Il s'agira d'organiser les conditions pour une mixité apaisée des différents types de circulation, sans pour autant renoncer à la séparation des flux quand elle est nécessaire. La mixité des types de circulation est aussi une façon d'anticiper le développement de nouvelles pratiques de déplacements « hybrides » (trotinettes 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 II.

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 quartier²². 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 automobile de transit y est en revanche fortement découragé. Le Plan régional de mobilité (PRM) s'inscrit dans les ambitions du PRDD, qui vise, à l'horizon 2030, la création de 250 km²³ de zones apaisées (au cœur des mailles) sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles ou de zones de rencontre.



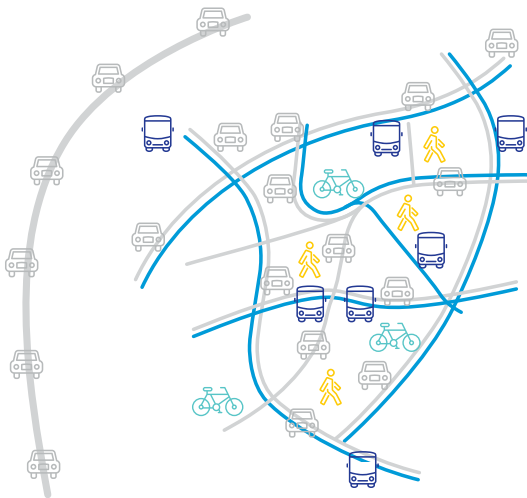
[22] Telles que les noyaux d'identité locale (NIL), définis dans le PRDD (p.77).
[23] Un objectif de 400 km est mentionné pour l'horizon 2040 (PRDD, p.157).



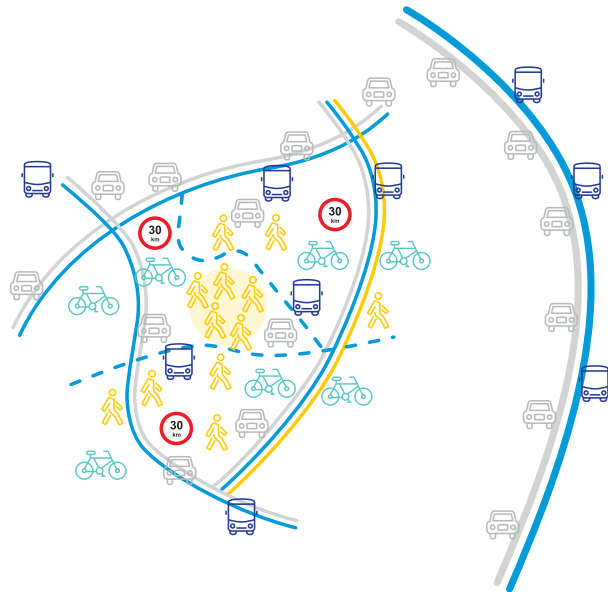
Illustration du concept de mailles apaisées et du report du trafic routier ▼

No move

Quartiers perméables au trafic
Difficiles d'accès pour tous



Quartiers protégés du trafic
Accessibles par tout mode



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

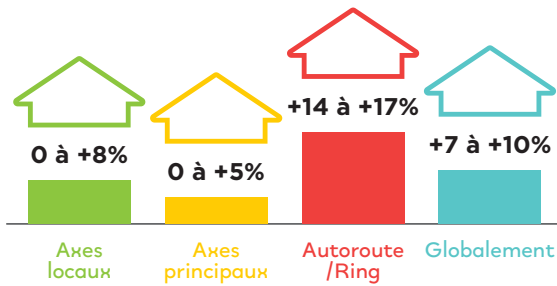
- Une diminution d'environ 35% du trafic sur les voiries locales ;
- Une diminution d'environ 10% du trafic sur les voiries principales ; et
- Une augmentation d'environ 18% du trafic sur le Ring et le réseau autoroutier, équivalente aux évolutions attendues dans un scénario tendanciel.

La spécialisation multimodale 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. À 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.



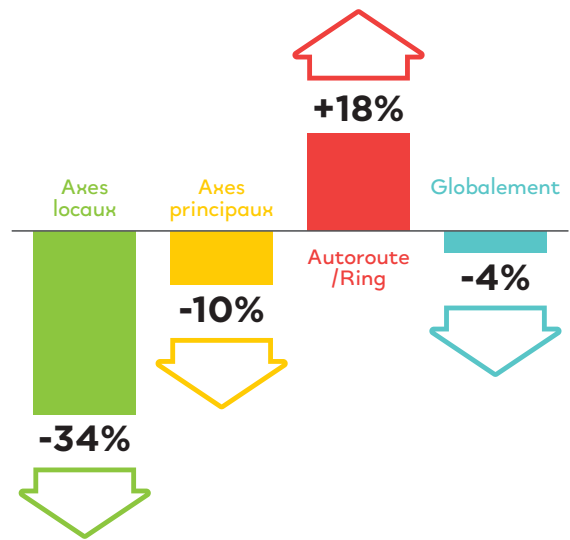
Évolution des prestations kilométriques

Hypothèse tendancielle (évolution 2018/2030)



Impact du scénario du Plan régional de mobilité sur le trafic automobile – véh.km – selon les catégories de voirie ▲

Hypothèse good move (évolution 2018/2030)



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’action.





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'échange et des services de transport public.

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.

Les voiries Piéton PLUS constituent 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 les voiries Piéton CONFORT qui assurent la continuité des itinéraires.

Le réseau Piéton 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).

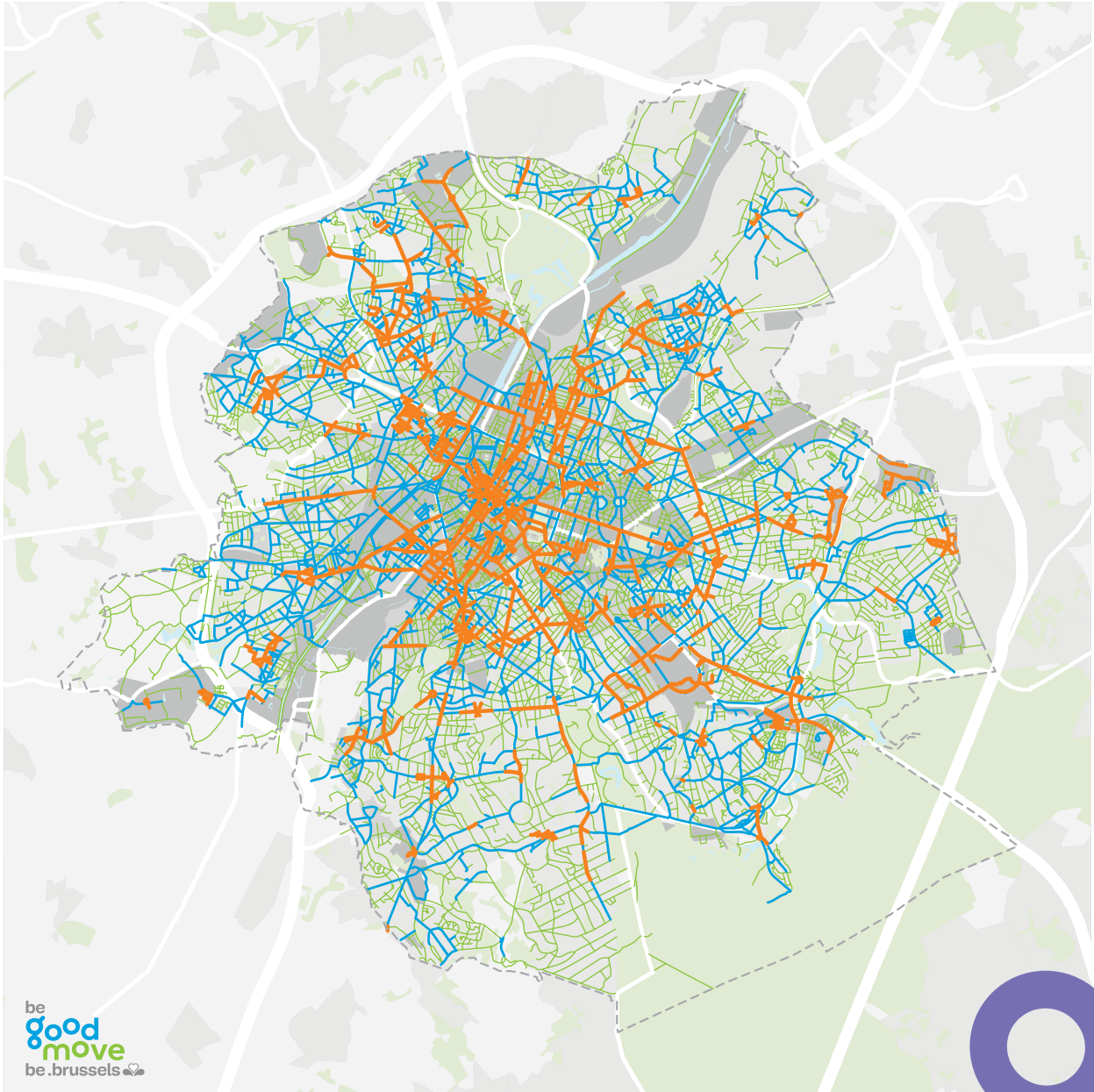
Les voiries Piéton QUARTIER sont le solde des voiries, chemins, voies lentes ou sentiers accessibles aux piétons. Elles sont aménagées de manière à être accessibles à tous. Le réseau repris dans le PRM sera complété dans le cadre de l'élaboration des PCM.

Les voiries 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 consacrés à la circulation motorisée permet de créer des itinéraires plus attractifs et continus sur lesquels marcher en ville doit être agréable. La Région élabore dans ce cadre son Plan *Running*, qui vise à concevoir, réaliser et promouvoir un réseau d'itinéraires propices à accommoder non seulement la pratique sportive, mais aussi « toutes les vitesses piétonnes ».



Réseau Piéton ▼



be
good
move
be.brussels

Réseau Piéton / Voetgangersnet

— PLUS

— CONFORT / COMFORT

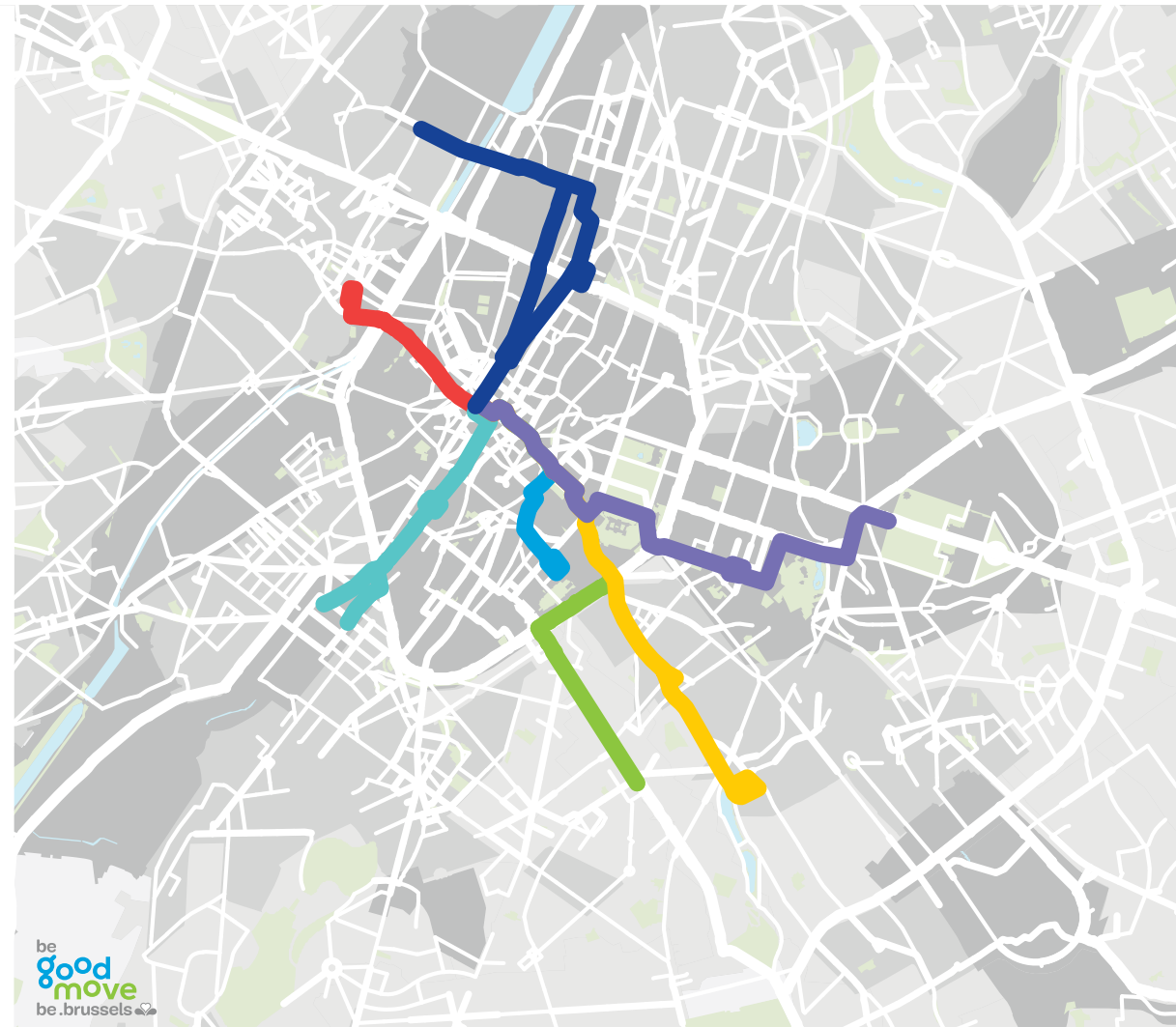
— QUARTIER / WIJK

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water



Magistrales piétonnes ▼

1.B Le volet stratégique



1. Bourse - De Brouckère - Gare du Nord (via Bd Emile Jacqmain / Bd Adolphe Max et Bd Albert II / rue du Progrès) - Bd Bolivar - Pont Suzan Daniel - Tour & Taxis
2. Bourse - Rue du Marché Aux Herbes - Gare Centrale Mont des Arts - Place des Palais - rue Ducale - Trône - rue et place du Luxembourg - rue Belliard - Schuman - Cinquanteaire
3. Bourse - Rue du Marché Aux Herbes - Gare Centrale - Mont des Arts - Place Royale - rue de Namur - chée d'Ixelles - place Fernand Coq - Place Flagey
4. Bourse - Rue du Marché Aux Herbes - Gare Centrale - Mont des Arts - Place Royale - rue de Namur - Toison d'Or - Goulet Louise - Avenue Louise
5. Bourse - Rue du Marché Aux Herbes - Gare Centrale - bd de L'empereur - Lebeau - Sablon
6. Bourse - Place Rouppé - Stalingrad - Esplanade de l'Europe / avenue Fonsny - Gare du Midi
7. Bourse - Dansaert - Porte de Flandre - chée de Gand - place communale de Molenbeek

- Zone urbaine
 - Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020
 - Grandes ressources foncières
 - Limite de la Région de Bruxelles-Capitale
 - Espace vert
 - Eau
- Réseau Piéton**
- PLUS
 - CONFORT

Les magistrales piétonnes

Les magistrales piétonnes sont des axes particuliers du réseau Piéton. À 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.

À 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.



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 Piéton PLUS et les magistrales piétonnes ; et
- 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 piétons, des joggeurs et des cyclistes, en privilégiant les traversées en une seule fois et garantir l'accessibilité universelle ; et
- Favoriser l'accès aux transports publics et à l'intermodalité.





Un réseau cyclable pour les moyennes et longues distances

Créer un véritable réseau

Le réseau cyclable régional est construit selon deux 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) sur les voiries Auto QUARTIER 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 dont la vitesse est limitée à du 50 km/h ;
- Un grand réseau d'itinéraires cyclables structurants de deux catégories (Vélo PLUS et Vélo CONFORT). Ces axes visent à optimiser la qualité d'usage pour les cyclistes en offrant des standards d'aménagement et de gestion élevés pour les cinq critères de qualité d'un itinéraire cyclable : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable. Ils 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 itinéraire structurant à une distance maximale de 250 à 500 m de tout point du territoire :
- La catégorie Vélo PLUS est destinée 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 par rapport à la circulation mixte. Ils sont dimensionnés de façon à permettre la circulation des vélos-cargos ;

- La catégorie Vélo CONFORT est destinée 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 seront prioritaires dans la mise en œuvre de mesures de dissuasion du trafic automobile de transit et d'atteinte des vitesses de circulation limitées à 30 km/h effectifs, pour garantir la mixité des types de circulation.

Le réseau des Itinéraires cyclables régionaux (ICR), base de définition de la catégorie Vélo CONFORT, n'est aujourd'hui réalisé qu'à un peu plus de 50%. Ce taux intègre en outre 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 aux voiries de catégorie 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 des axes Vélo PLUS ont été identifiés sur base des cinq critères de qualité et du potentiel d'utilisation. À peine un tiers du réseau Vélo PLUS est aménagé selon les standards de qualité satisfaisants.

On ne peut donc 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.



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, des aménagements sur voiries régionales en projet et 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... ; et
- 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.

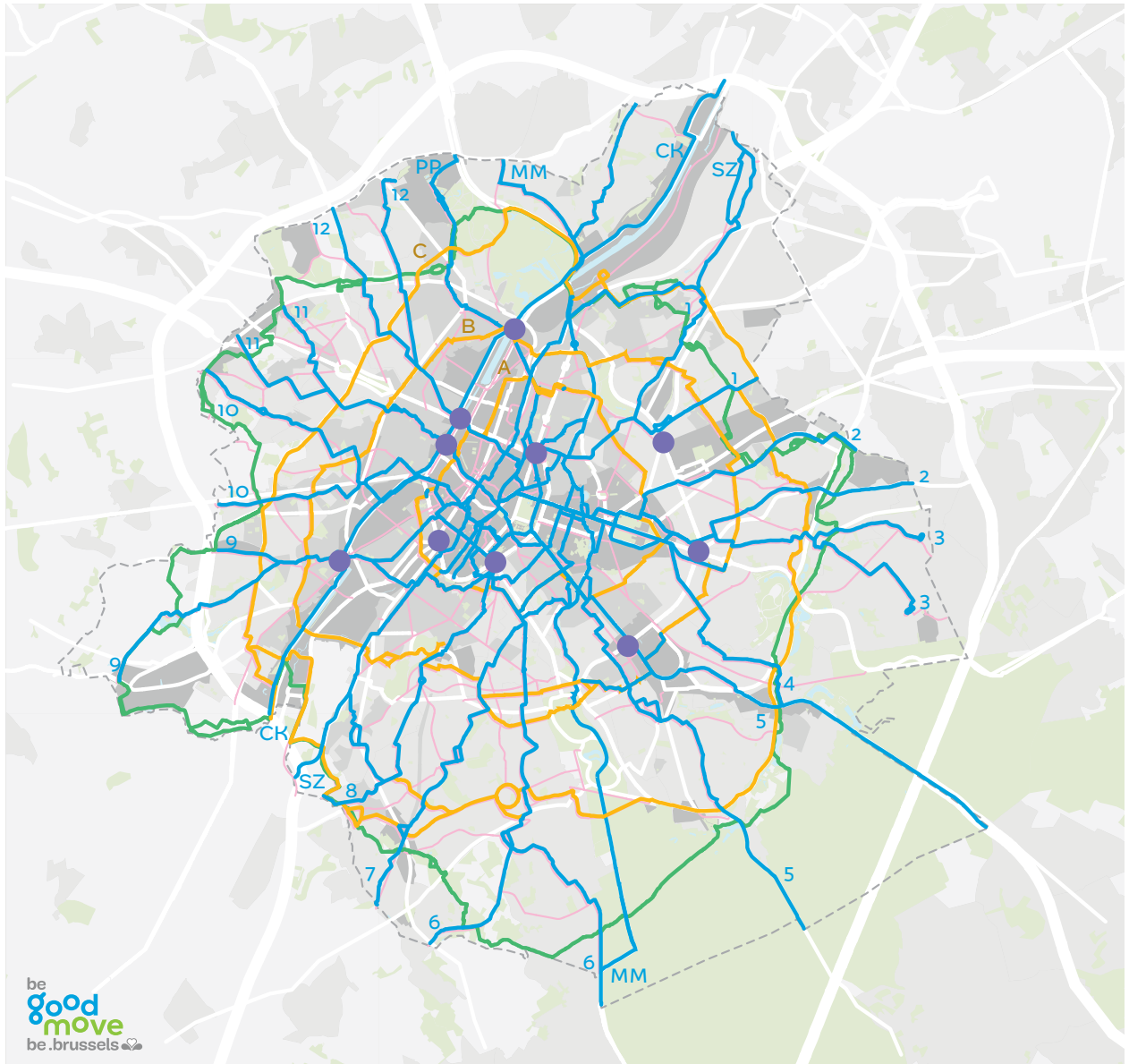
Les carrefours et traversées d'axes seront conçus pour assurer la performance de l'itinéraire vélo sous quatre angles :

- 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 ; et
- La capacité (traversées, zones d'attente...) en proportion avec les flux de cyclistes.





Axes Vélo CONFORT ▼
 et traversées de carrefours
 à améliorer



Réseau Vélo CONFORT / COMFORT Fietsnet

- CONFORT ICR radial et transversal / COMFORT radiale en transversale GFR
- CONFORT ICR rocade / COMFORT GFR in ringvorm
- Autre Vélo CONFORT / Andere Fiets COMFORT
- Carrefours et traversées problématiques / Problematische kruispunten en oversteeken
- Promenade verte / Groene wandeling

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Réseau Vélo / Fietsnet

- PLUS

1.B Le volet stratégique



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 II. 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 structurant régional, 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 rocades de Petite, Moyenne et Grande Ceinture ; et
- Des extensions du réseau urbain en lien avec la proche périphérie régionale.

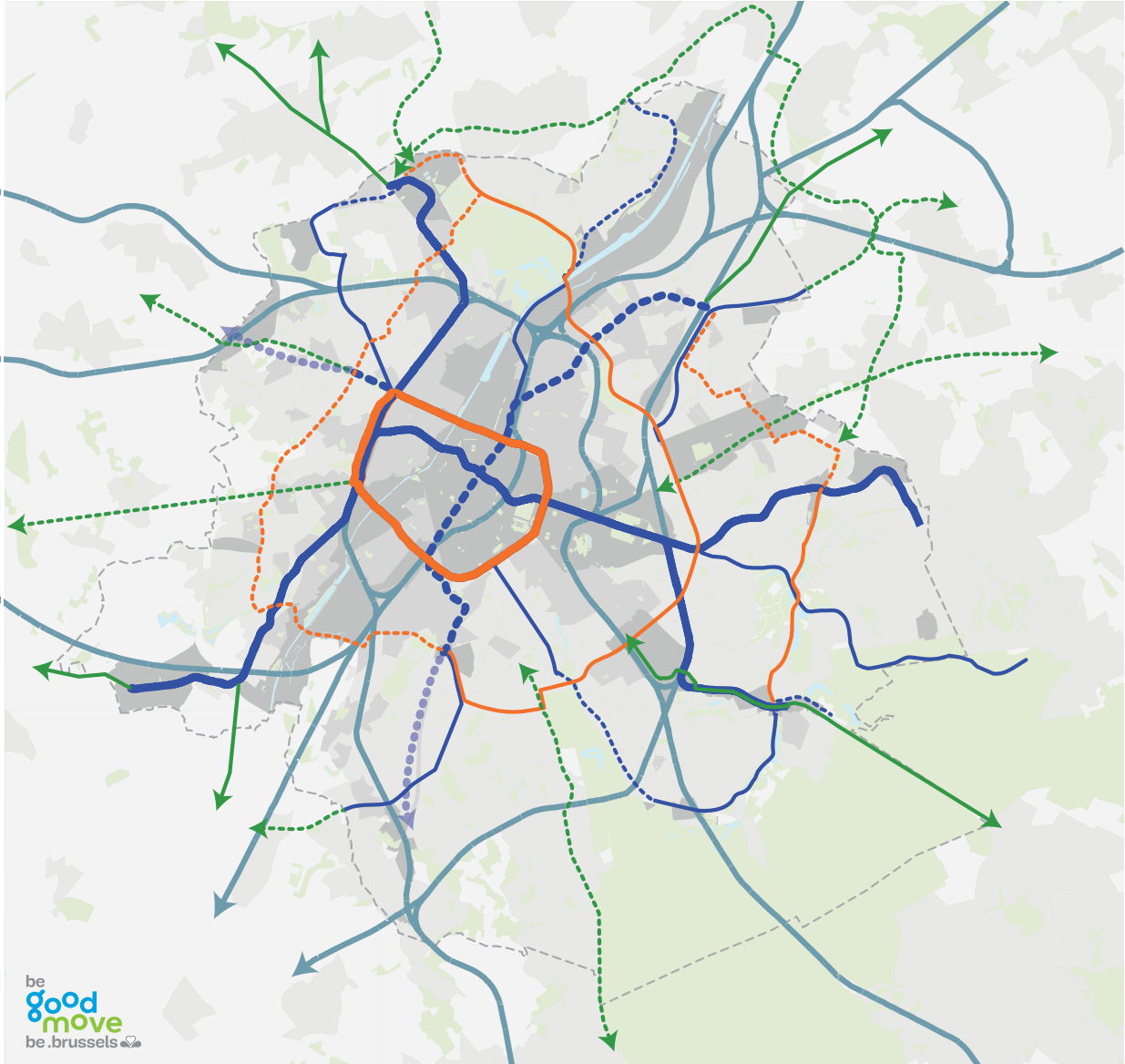
Les lignes interrégionales du réseau TP PLUS se rabattent sur le réseau régional structurant le plus en amont possible.

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.

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 TP PLUS projeté ▼



be
good
move
be.brussels

Lignes de rocade / Ringlijnen

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

Lignes métropolitaines / Grootstedelijke lijnen

- PLUS
- - - PLUS à renforcer / te versterken en concertation avec RF et RW / in overleg met VG en WG

Lignes radiales / Radiale lijnen

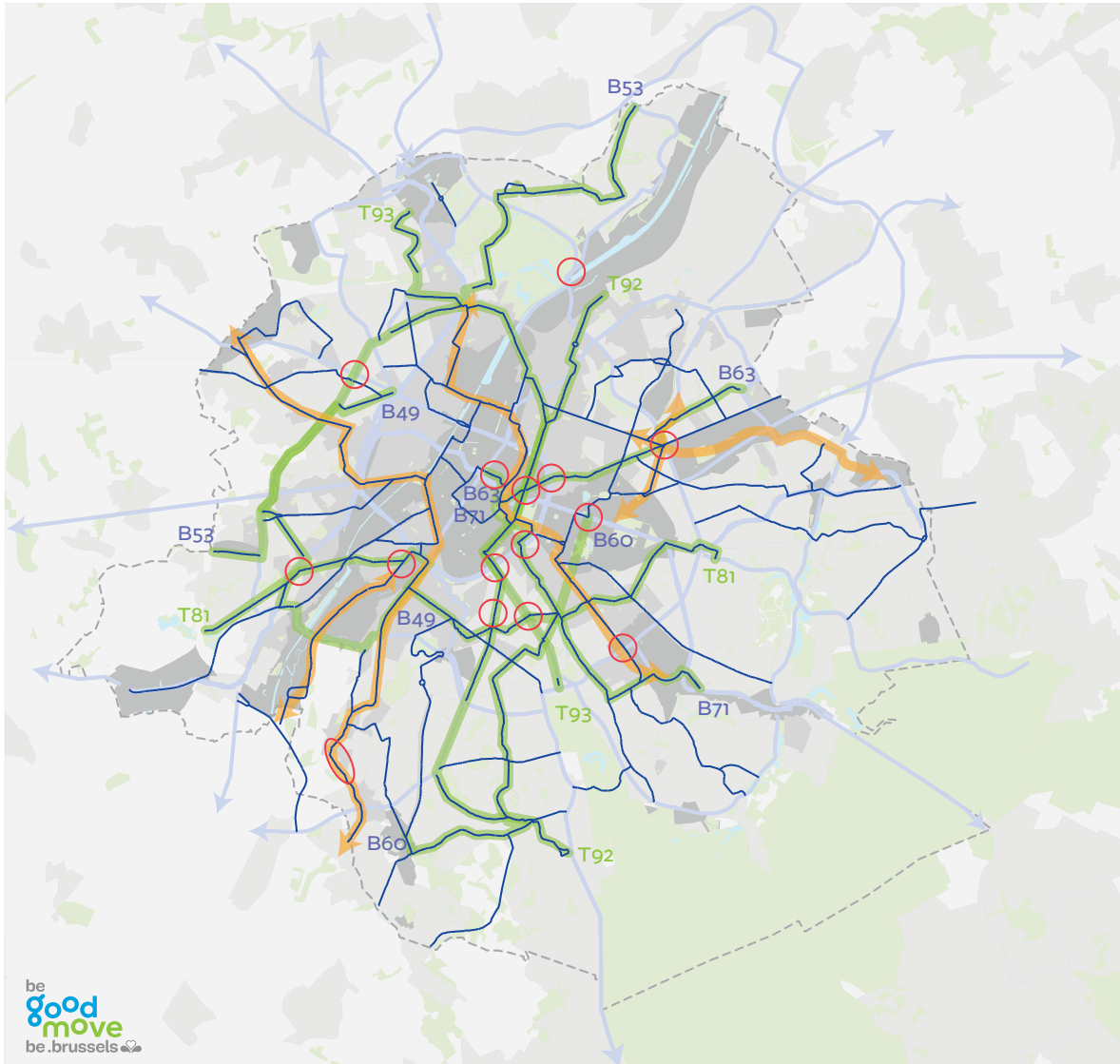
- PLUS Métro / Metro
- - - PLUS Métro à créer / PLUS Metro te creëren
- - - PLUS Métro en cours d'étude / PLUS Metro in studie
- PLUS
- - - PLUS à renforcer / te versterken
- PLUS Réseau S / S net

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

1.B Le volet stratégique



Axes TP CONFORT projeté ▼



- Réseau TP PLUS / OV-net PLUS
- Axes TP CONFORT / OV-assen COMFORT
- ↔ Lignes CONFORT à créer ou renforcer / Te creëren of te versterken COMFORT-lijnen
- Performances à améliorer / Te verbeteren prestaties
- Points noirs / Zwarte punten
- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

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 modalité, sans préjudice de la nécessité de maintenir une offre de transport public accessible à tous : fonctionnement à la demande, autres types de véhicule, 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 ; et
- La création d'une nouvelle ligne de tram « Tour & Taxis », en passant par le pont Suzan Daniel.

L'ensemble de ces projets s'assortissent d'une réorganisation locale des réseaux visant à optimiser le maillage.

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^e Couronne. D'autre part, le réseau est, pour des raisons historiques, moins dense dans cette 2^e Couronne et plutôt construit autour d'axes radiaux en lien avec l'hypercentre.

Il est dès lors proposé :

- Un développement important du réseau structurant à l'est de la Région, avec :
 - L'étude de la création d'une nouvelle ligne à partir de Meiser (vers l'UCL) ;
 - La modification de l'itinéraire de la ligne 8 entre Louise et Buyl.

En combinaison avec la nouvelle ligne en lien avec NOH, ces deux 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..., 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, à plus long terme, 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 « Tour & Taxis », pour permettre un itinéraire direct entre trois 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.

Les axes identifiés ont un potentiel qui justifie une exploitation par un mode ferré. Leur développement ne peut s'envisager qu'à moyen, voire long terme. À 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 ;
- Valider l'offre de service à prévoir et sa montée en puissance progressive ; et
- Sur cette base, avoir une estimation plus correcte des coûts qui permette 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 trois lignes du Brabantnet : rocade UZ-Tervuren en deux 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 service 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 ; et
- Sur le réseau TP CONFORT, qui emprunte des voiries de gabarit plus restreint, les possibilités de séparation physique du 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 ligne 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 : priorité 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 multimodale 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 stratégie Avanti reprise dans le contrat de gestion de la STIB identifie les lignes ou tronçons de ligne à traiter de façon cohérente, ainsi que 15 « points noirs » sur lesquels les performances du réseau pourraient être fortement améliorées (cf. carte « Axes TP CONFORT projeté » ci-avant).

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 en tant qu'articulation du développement urbain et première alternative aux déplacements automobiles, doit être renforcé.



À 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^e Couronne à des lieux plus centraux. Le tout en s'affranchissant de l'effet de coupure du Bois de la Cambre ; et
- 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'activité.

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 :

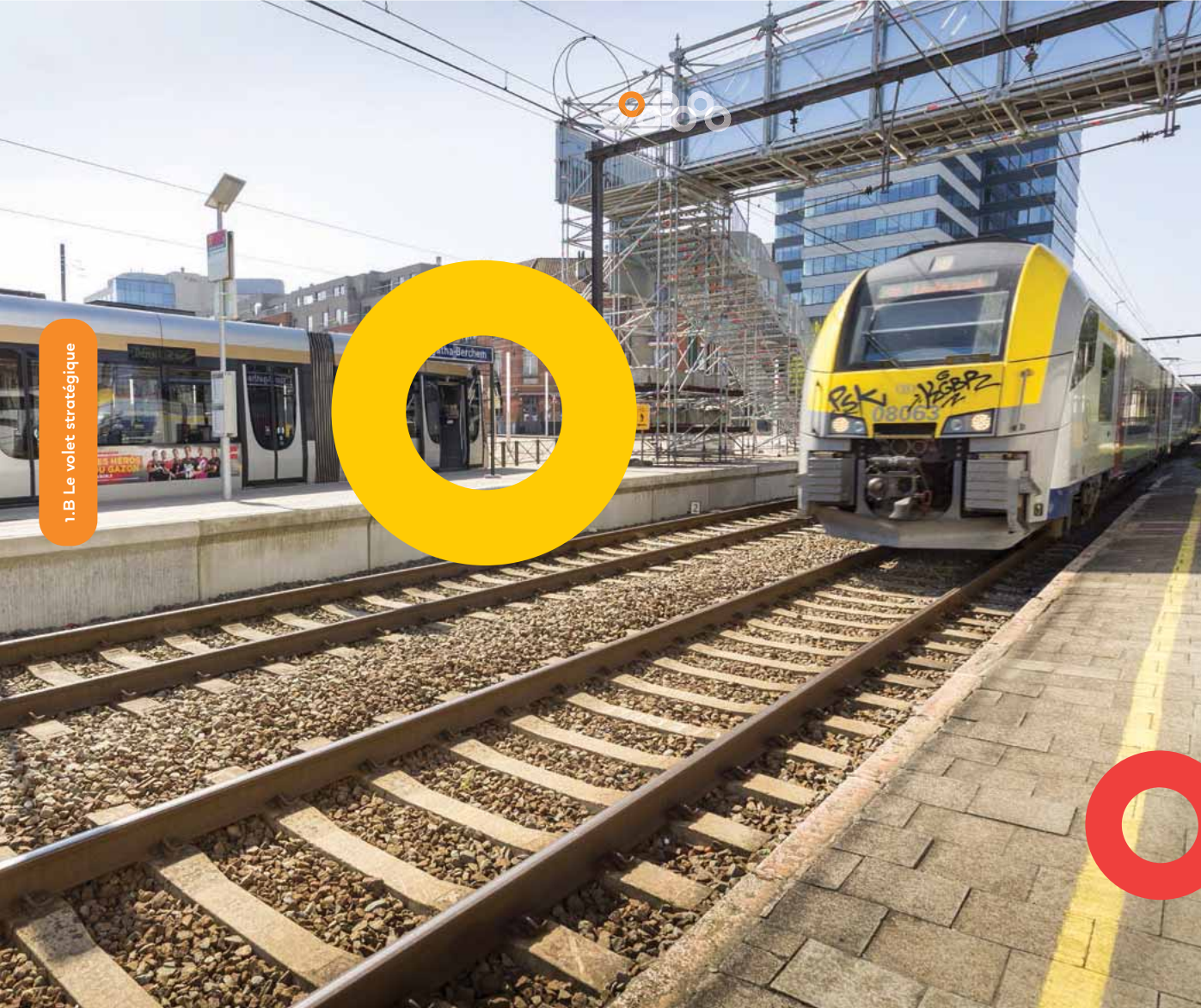
- Bénéficier de fréquences attractives pour se déplacer en train au sein de la Région. En période de pointe, tant la semaine que le samedi, cela revient à disposer *a minima* d'une offre ferroviaire de quatre trains par heure et par sens, cadencés au ¼ d'heure, pour l'ensemble des relations S. En période creuse, tant la semaine que le samedi, l'objectif est de disposer *a minima* d'une offre ferroviaire de deux 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 ; et
- 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 points d'arrêts pourront être envisagés à plus long terme tout en assurant la meilleure exploitation du réseau S (distance minimale entre arrêts).

D'autres aspects importants de l'offre doivent également être améliorés : l'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.

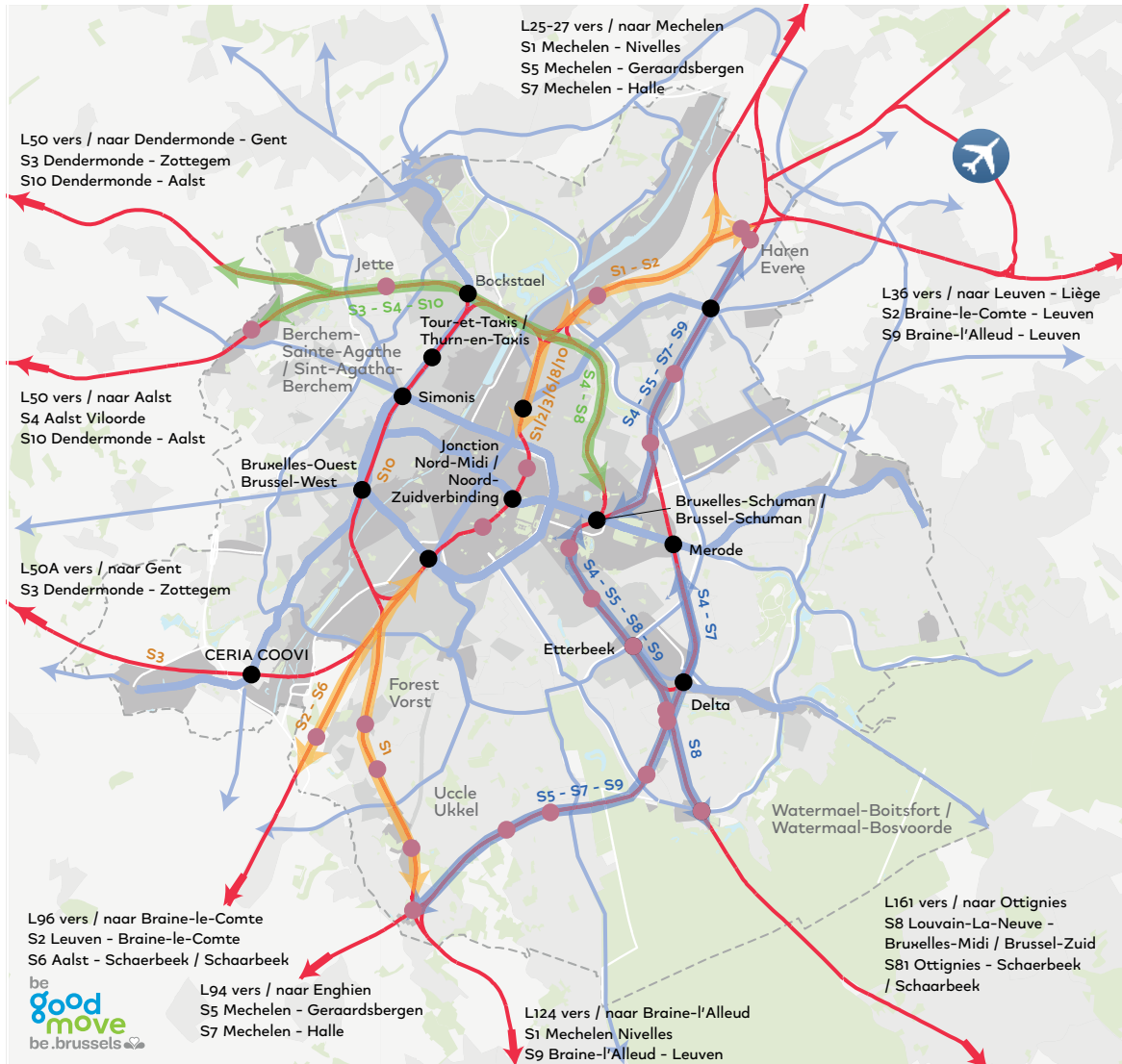
Dans ce cadre, la Région souhaite entretenir un dialogue avec la SNCB dans le but de mettre progressivement en place une meilleure répartition de l'offre sur les différentes jonctions qui parcourent la ville (L0, L26, L28 et L161), en lien avec le développement de zones prioritaires (Josaphat, Gare de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

- 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.



1.B Le volet stratégique

Réseau ferroviaire / Spoorwegen

TP / OV PLUS

- Noeud de correspondance avec TP PLUS Métro / Overstapknoppunt met OV PLUS Metro
- Autres points d'arrêt / Andere stopplaatsen

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Liaisons urbaines / Stedelijke verbindingen

- Rocade nord / Noordelijke rondweg S4 Berchem-Sainte-Agathe / Sint-Agatha-Berchem
- Rocade sud et est de la Région / Zuidelijke en oostelijke ringweg Uccle - Intermodalité métro - Schaerbeek / Ukkel - Intermodaliteit metro / Schaarbeek
- Connexion nord - sud via la jonction / Noord-Zuidverbinding

▲ Réseau ferré national et métropolitain et liaisons stratégiques à renforcer



Les gares et pôles d'échange 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'échange 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 au sens large : réseau cyclable, mobilité partagée et taxis.

Les pôles d'échange 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'échange entre deux lignes (existantes ou à créer) TP PLUS, ou une ligne TP PLUS et plusieurs lignes TP CONFORT, qui doivent avoir un rôle renforcé en lien avec les enjeux de développement urbain : Simonis, Bordet, Roodbeek, Herrmann-Debroux, Albert, Meiser et Heysel ; et
- Les points de rabattement du réseau interurbain.

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

- Les gares routières, destinées à l'accueil des cars de lignes régulières. À terme, la Région vise la création d'une grande gare internationale, facilement accessible par le réseau routier et connectée au réseau de transport public 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 ; et
- Les parkings de rabattement.

Les P+R sont considérés comme des pôles d'échange 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 :

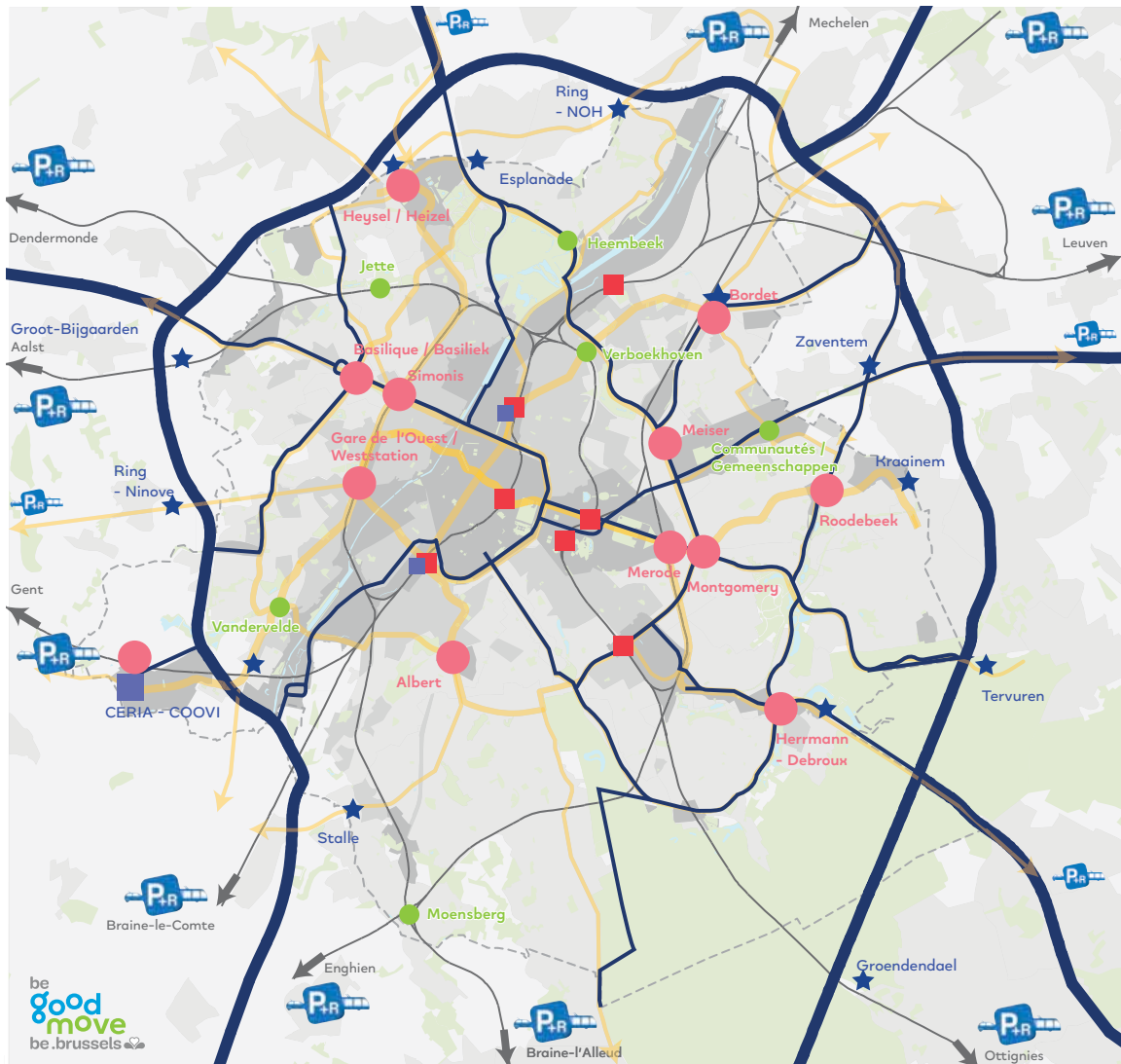
- Participer à la limitation de l'utilisation de la voiture, en réduisant la part du déplacement intermodal qui est réalisé par ce mode : le rabattement se fait donc au plus proche du lieu d'origine du déplacement ;
- S'inscrire dans les principes de la spécialisation multimodale des voiries, en participant 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 ; et
- 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 déplacements, 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, situées le plus proche possible du Ring.

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 métropolitaine²⁴.

[24] Voir PRDD p.154



Réseau de voiries / Wegennet

- Autoroute / Snelweg
- Auto PLUS

Réseau TP / OV-net

- Ferroviaire / Spoorwegen
- PLUS

Pôles d'échange / Transitpôlen

- Stationnement / Parkeren
- Gare nationale / Nationaal station
- Pôle à renforcer / Te versterken pool
- Noeud de correspondance à créer / Te creëren overstapknoppunt
- Gare routière (inter)nationale à créer / Te creëren (inter)nationaal busstation
- Gare routière transitoire / Tijdelijk langafstandbusstation

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Pôles d'échange 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, comprenant le Ring et les 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 la 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 multimodale 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 rocadés 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...

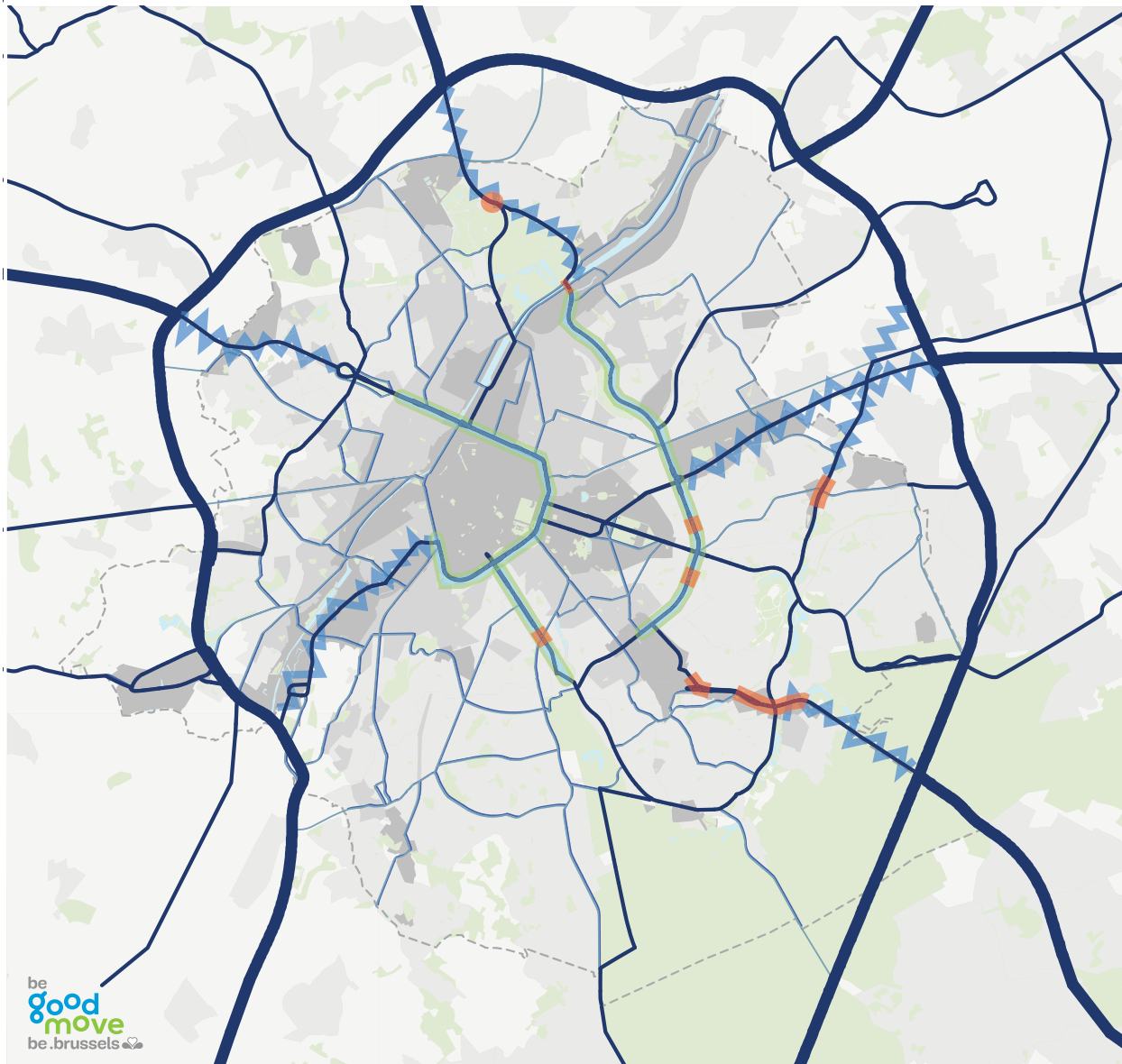
D'une façon générale, le statut de voirie Auto PLUS implique la mise en œuvre de mesures d'accompagnement visant à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains, en particulier le bruit et la pollution de l'air : choix des revêtements, isolation des façades, espaces-tampons. Tout nouveau projet de construction (logements, 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 ville²⁵ à gabarit autoroutier (A12, E40, E411, E40-Charles Quint...), l'ambition est 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.



[25] Voir PRDD p.152



1.B Le volet stratégique

Réseau de voiries / Wegennet

- Autoroute / Autosnelweg
- Auto PLUS
- Auto CONFORT / COMFORT

Axes PLUS à requalifier / Te herkwalificeren PLUS-assen

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

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Réseau Auto PLUS projeté



1.B Le volet stratégique



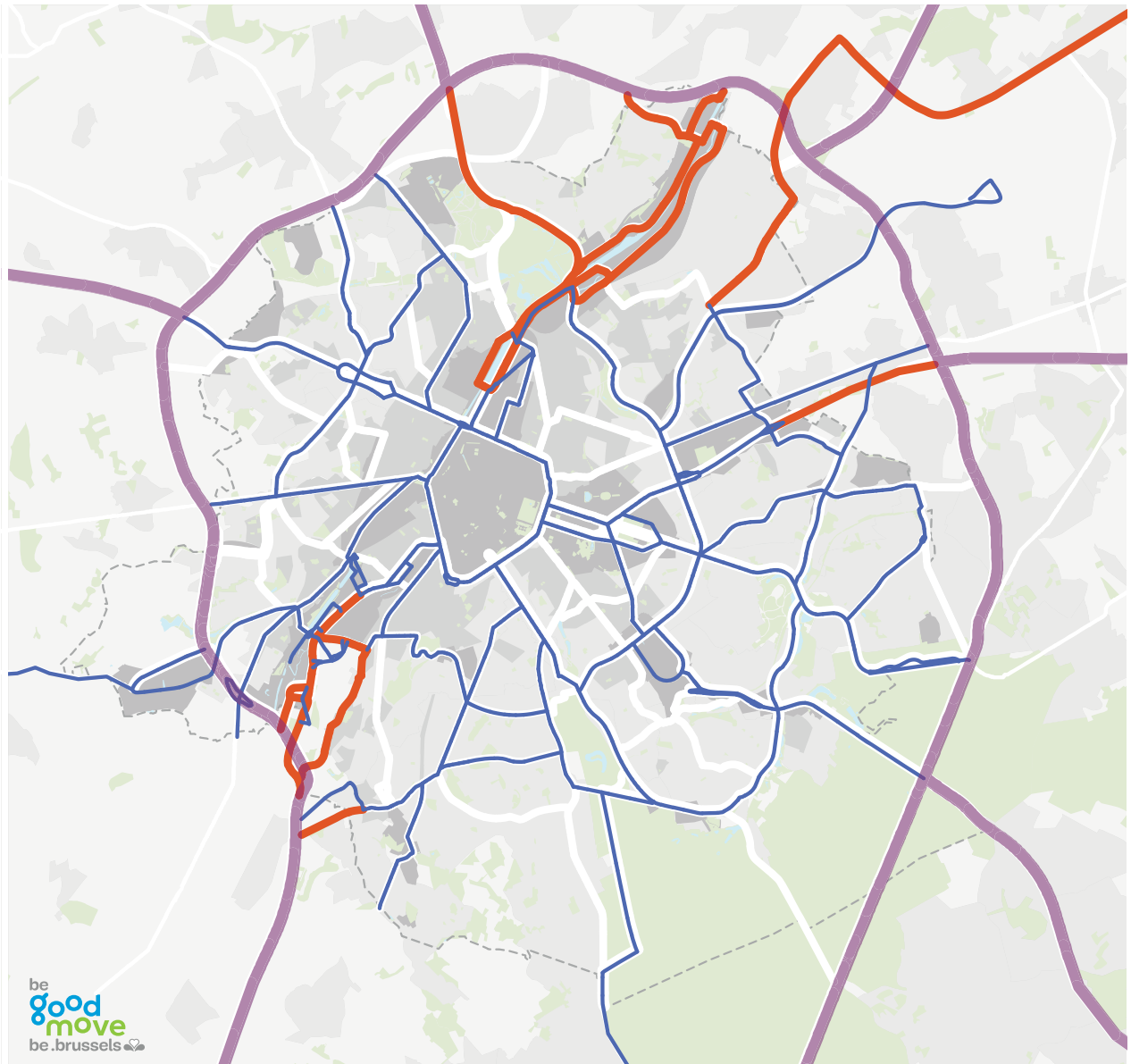
Sur certaines voiries internes à la Région, le réaménagement ou la création de voiries latérales séparées des voies de circulation principales permet d'instaurer une réelle séparation entre le bâti et les zones consacrées à la circulation motorisée, entraînant des conditions de circulation plus confortables 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 et rond-point du Gros Tilleul ;
- Les tunnels qui offrent des capacités excédentaires ou dont l'emprise sur les aménagements est excessive ;
- Le pont Van Praet : connexions manquantes entre certaines voiries structurantes 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 Lourd PLUS et Poids Lourd 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.











1.B Le volet stratégique

Réseau Poids Lourd / Vrachtwagennet

-  PLUS Autoroute / Autosnelweg
-  PLUS
-  CONFORT / COMFORT

Réseau de voiries / Wegennet

-  Auto PLUS
-  Auto CONFORT / COMFORT

-  Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
-  Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
-  Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
-  Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
-  Espace vert / Groene ruimte
-  Eau / Water

▲ Carte Poids Lourd – Transport de marchandises



Une gestion dynamique des flux de circulation

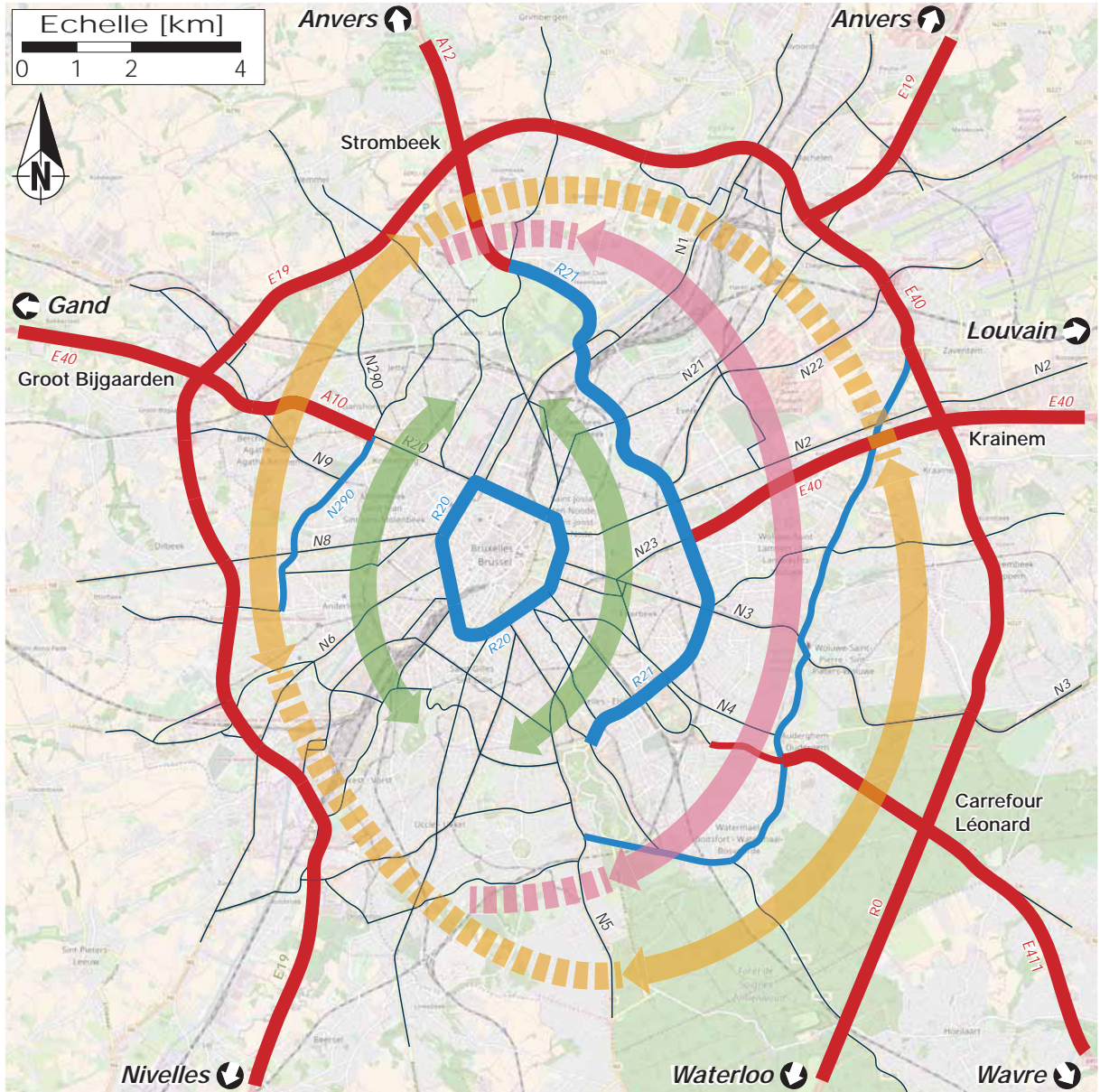
Le principe de report en cascade du trafic sur les grands axes s'accompagne de l'installation de « contrôles d'accès²⁶ » sur les principales pénétrantes de la Région, permettant une gestion dynamique des flux de circulation. Cette mesure vise non seulement à stocker les files d'attente de véhicules sur 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 flux de circulation...).

Le dispositif prend la forme de trois 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 ; et
- 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.

[26] Carrefours à feux dosant principalement le trafic entrant dans la Région durant la période de pointe du matin.



1.B Le volet stratégique

▲ Niveaux successifs de gestion du trafic automobile



Un rôle stratégique pour le Ring

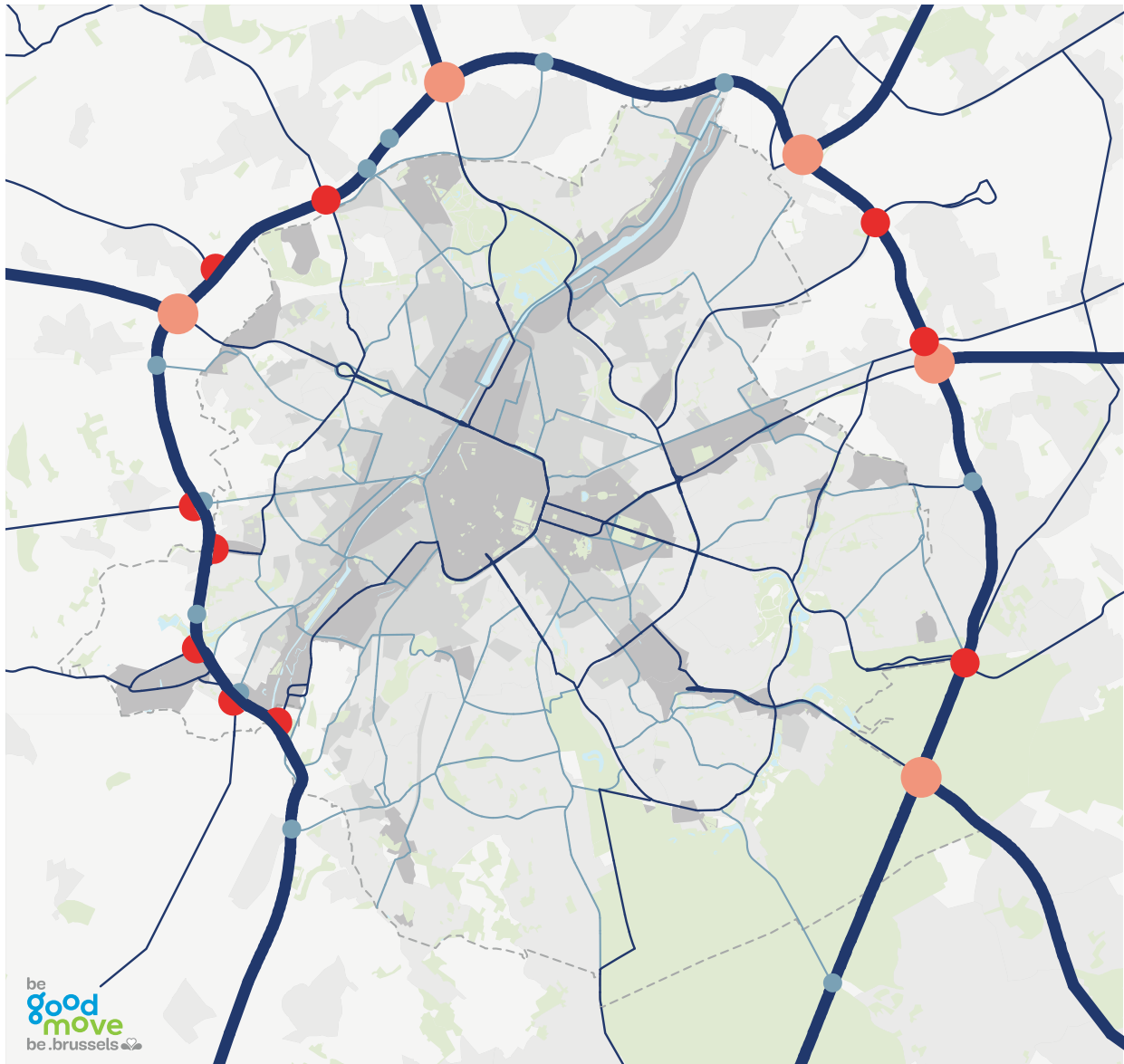
Le Ring fait partie du Réseau Transeuropéen de Transport – RTE-T. Il permet le contournement de la Région par les flux de transit nationaux et internationaux et joue un rôle en tant que rocade extérieure du réseau urbain.

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 une redistribution d'itinéraires en cohérence avec la spécialisation multimodale des voiries. En pratique, les automobilistes seront conviés à utiliser le Ring pour se rendre le plus près possible de leur destination finale et n'emprunter les axes routiers de la Région que sur une distance limitée ; et
- 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 les voiries 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 les voiries Auto CONFORT ; ils permettent l'accès aux zones situées à proximité immédiate du Ring, particulièrement s'il y a de gros générateurs de déplacements, mais n'ont pas vocation à être utilisés pour accéder au centre-ville, par exemple.









Réseau de voiries / Wegennet

-  Autoroute / Autosnelweg
-  Auto PLUS
-  Auto CONFORT / COMFORT

Fonction des échangeurs autoroutiers / Functie van de verkeerswisselaars

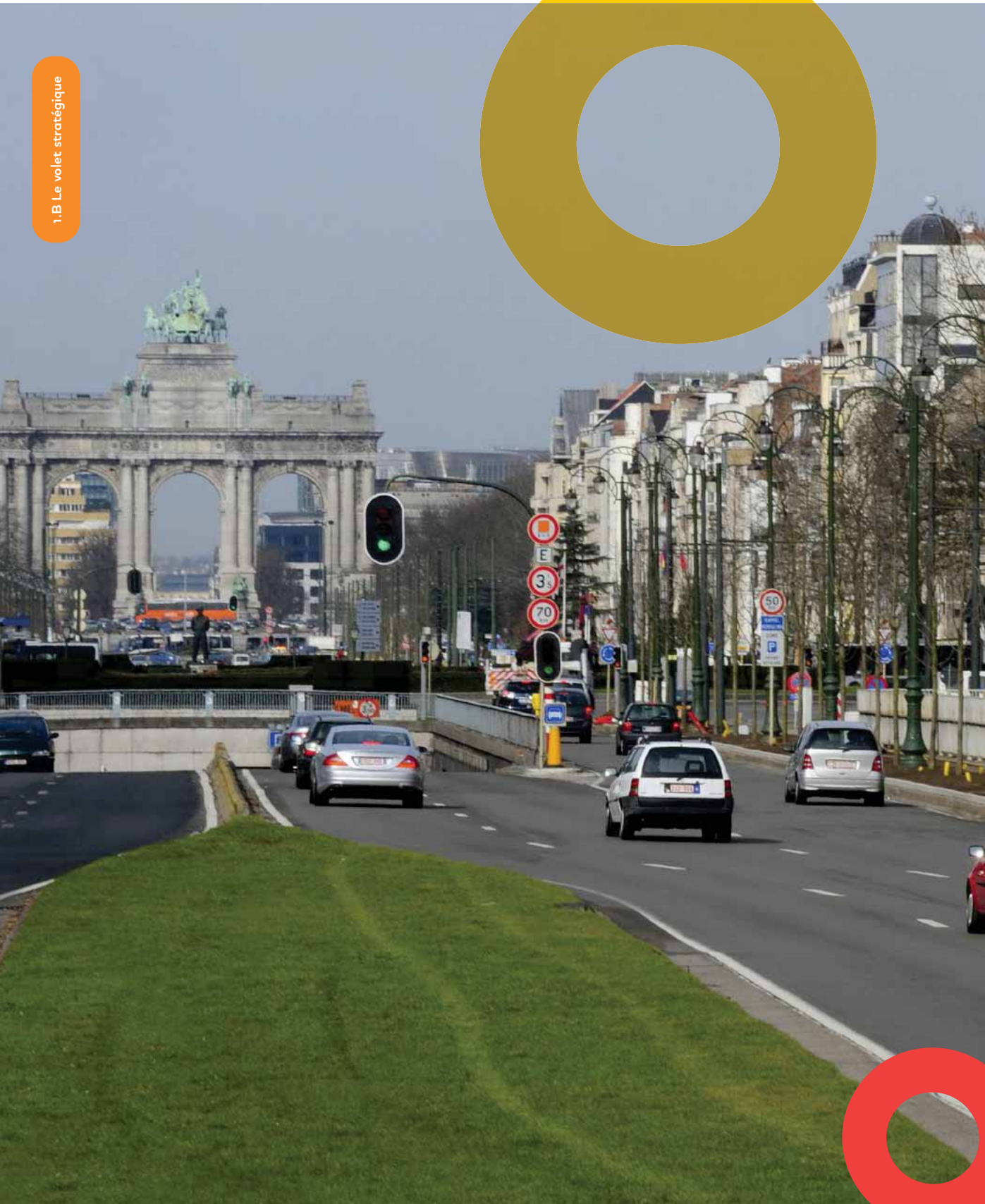
-  Connexion autoroutière / Autosnelwegverbinding
-  Connexion au réseau Auto PLUS / Verbinding met het Auto PLUS-net
-  Connexion au réseau Auto CONFORT ou au réseau TP PLUS / Verbinding met het Auto COMFORT-net of op het OV PLUS-net

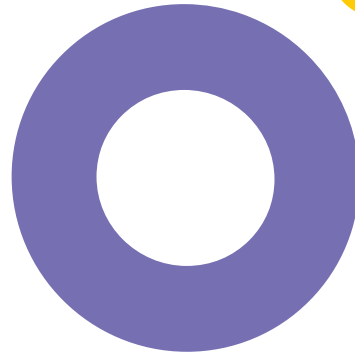
-  Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
-  Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
-  Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
-  Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
-  Espace vert / Groene ruimte
-  Eau / Water

▲ Échangeurs du Ring et fonction dans la desserte de la Région



1.B Le volet stratégique





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 multimodale des voiries, définie par la Région ; et
- 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.

En 2016, la Région flamande a présenté un projet de réaménagement 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.

Dans cette vision métropolitaine, un réaménagement du Ring rend d'autant plus nécessaire la mise en œuvre par la Région de la spécialisation multimodale des voiries, le réaménagement des entrées de ville et la mise en place d'autres mesures incitant au report modal.

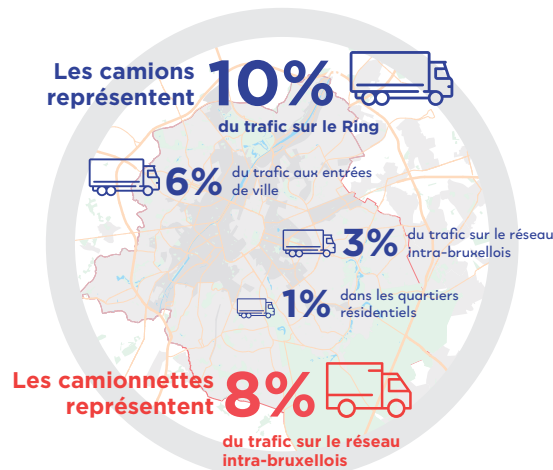
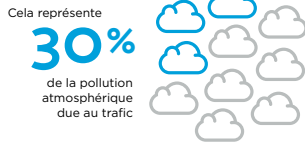
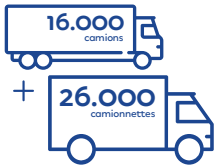
Le renforcement de l'utilisation du Ring comme rocade pour mieux orienter les flux à destination de la Région n'est pas directement dépendant d'un réaménagement et doit s'appliquer à l'ensemble du Ring, pas uniquement aux tronçons concernés par le projet en cours de la Région flamande.

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

- Le réaménagement du Ring doit être un projet dont la définition est commune. En ce sens, les deux Régions devront s'accorder sur certains objectifs communs et piloter ensemble les études ;
- Le réaménagement du Ring doit s'inscrire dans un projet de mobilité plus large, intégrant le transport public et le vélo, et les parkings de transit, de manière à favoriser un report vers les modes alternatifs à l'autosolisme. Les projets alternatifs à l'autosolisme doivent avancer plus rapidement que le projet de réaménagement du Ring ;
- 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 par rapport aux objectifs du PNEC et doit 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 en tant que tel, mais ouverte à une rénovation sous conditions.



Cela représente **chaque jour**



2.5 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 du 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.

À 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 de 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.



Ceux-ci 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 ; et
- Faciliter la vie des livreurs.

Le Plan stratégique pour le transport de marchandises a fait l'objet d'une évaluation. Les conclusions de l'évaluation ont été 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, de par son accessibilité par la route, la voie d'eau et le 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 assurer l'approvisionnement de la Région, le potentiel de transport de fret sera intégré à la réflexion stratégique sur l'offre ferroviaire, afin de ne pas se priver de cette possibilité à moyen et long terme, mais au contraire de pouvoir la développer.

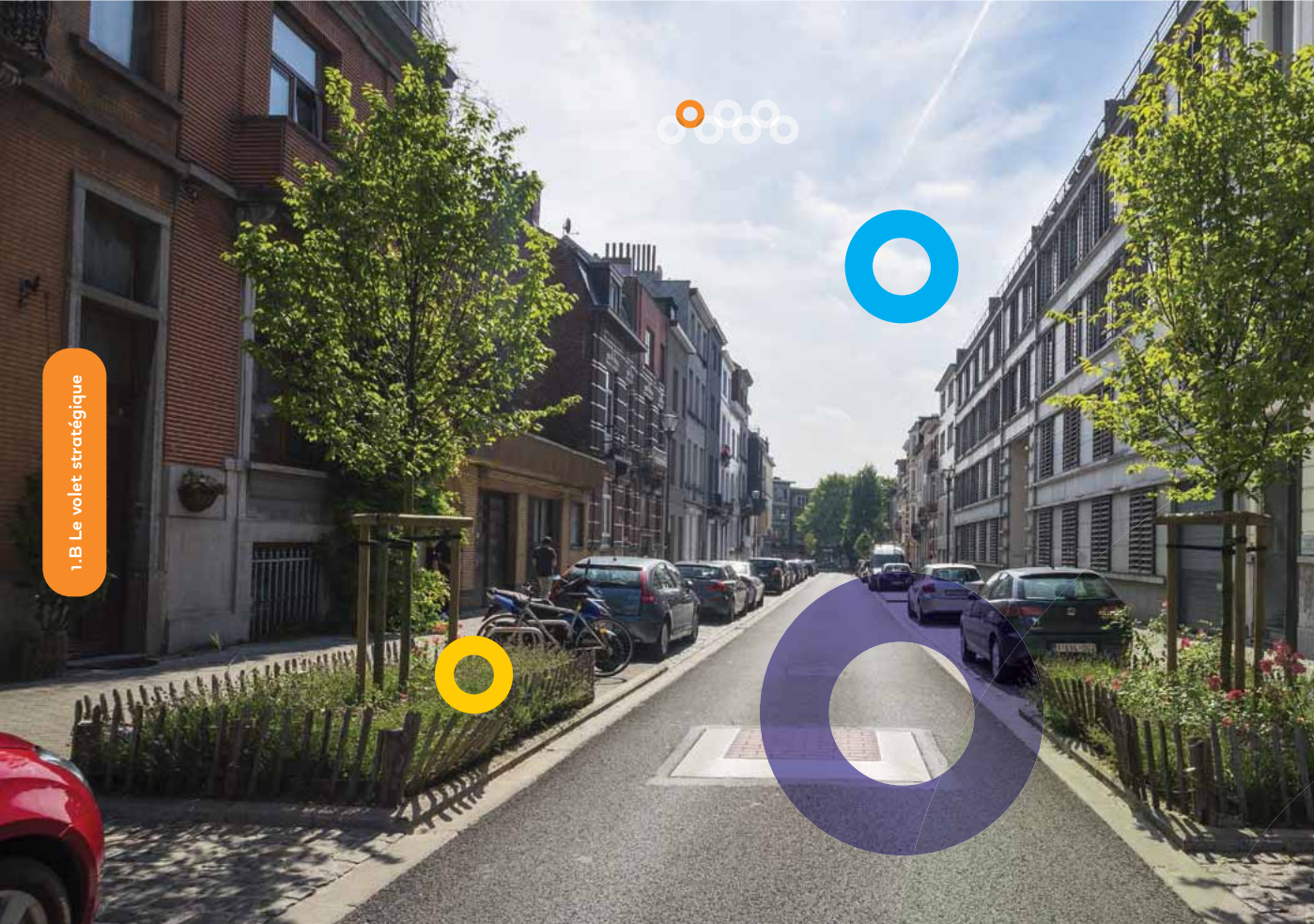
Pour la logistique de base et la distribution urbaine, l'objectif régional²⁷ est de réduire de 10% les distances parcourues par la route pour les livraisons à l'horizon 2025.

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.

[27] Voir PRDD p.154



2.6 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'échange) ; et
- 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 service urbain, indépendamment du type de véhicules utilisés :

- Nombre, dimensionnement et disponibilité des espaces de livraison, y compris hors voirie ;
- Stationnement des taxis, des cars, des bus scolaires, des poids lourds, etc. ;
- Stationnement des usagers professionnels : corps de métier, personnel soignant 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...) ; et
- Nombre d'emplacements à réserver pour les PMR, l'autopartage et 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 la 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 ne 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, du Plan régional de politique du 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 individuelle de la voiture : accroissement de l'offre d'emplacements dédiés aux voitures partagées, au covoiturage, etc. ;
- 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 n'encourage pas les Bruxellois à 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 vise 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 va-

leur 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 ; et
- 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 ; et
- Augmenter l'accès au stationnement hors voirie de 20.000 places à destination des riverains.

Le volet social des politiques de mobilité doit particulièrement être pris en compte dans les questions de stationnement. En effet, les usagers payent le même prix pour un service de mobilité, indépendamment de leur niveau de revenu, ce qui pénalise les personnes aux revenus plus faibles. À Bruxelles, c'est dans les quartiers « centraux », où le taux de possession de véhicules personnels et le revenu médian sont faibles, que la part du stationnement payant est la plus élevée, alors que les communes riches, où le taux de possession de voitures est fort, ont une part de stationnement payant bien plus faible que la moyenne. Les riverains ont néanmoins la possibilité de stationner à proximité de leur domicile grâce aux cartes de dérogation qui ont un prix excessivement bas, quelle que soit la commune. Une objectivation des usages et besoins de posséder son véhicule personnel en fonction des lieux de résidence et profils socio-économiques permettra de mieux cibler cette politique sociale en matière de stationnement.



Pour le stationnement des vélos, la Région développe et met en œuvre un Masterplan dédié, qui vise à créer une offre de stationnement qui crédibilise les ambitions en matière de part modale, en :

- Déployant 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) ;
- Renforçant l'offre de stationnement vélo sécurisé dans les pôles d'échange ; et
- Développant 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 micromobilité (trotinettes essentiellement), sans pour autant que ceux-ci n'encombrent l'espace public et ne gênent le déplacement des piétons.

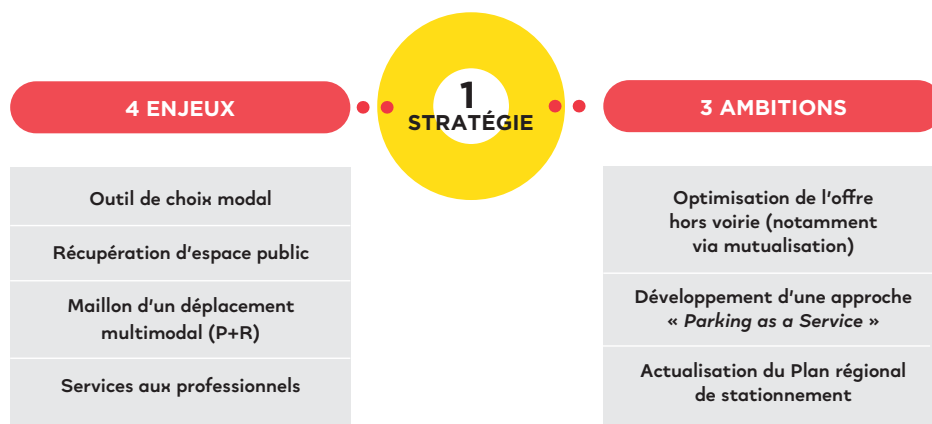
Des opportunités de parkings hors voirie (mutualisation – parking d'ouvrage – parkings souterrains) doivent être envisagées dans le cadre de projet de quartier visant à réaffecter les espaces publics, en relocalisant le stationnement des véhicules hors voirie. Afin d'améliorer la gestion des emplacements, 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. À 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, en cohérence avec la notion et la délimitation des mailles de mobilité définies par le présent plan.

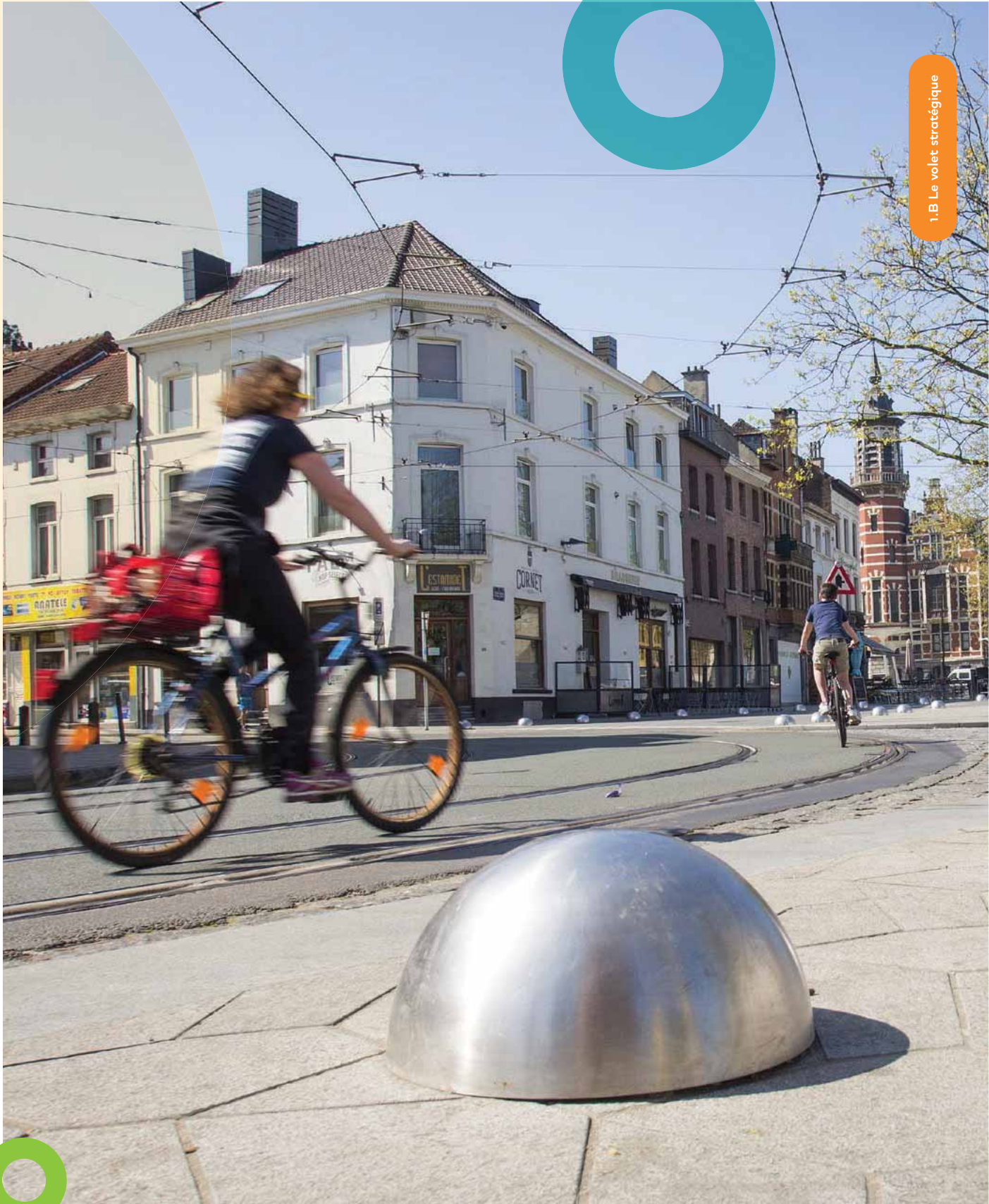
Pour mener à bien sa stratégie de stationnement, la Région complète et renforce ses outils de gestion et sa capacité d'action, en particulier :

- Elle actualise son Plan régional de politique du stationnement et les plans d'action 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, type, dimensionnement ;
- Elle évalue le CoBrACE et met en place les éventuelles adaptations qui découlent de cette évaluation ; et
- Elle renforce son Observatoire du stationnement pour suivre les évolutions du secteur et surveiller les besoins.





1.B Le volet stratégique







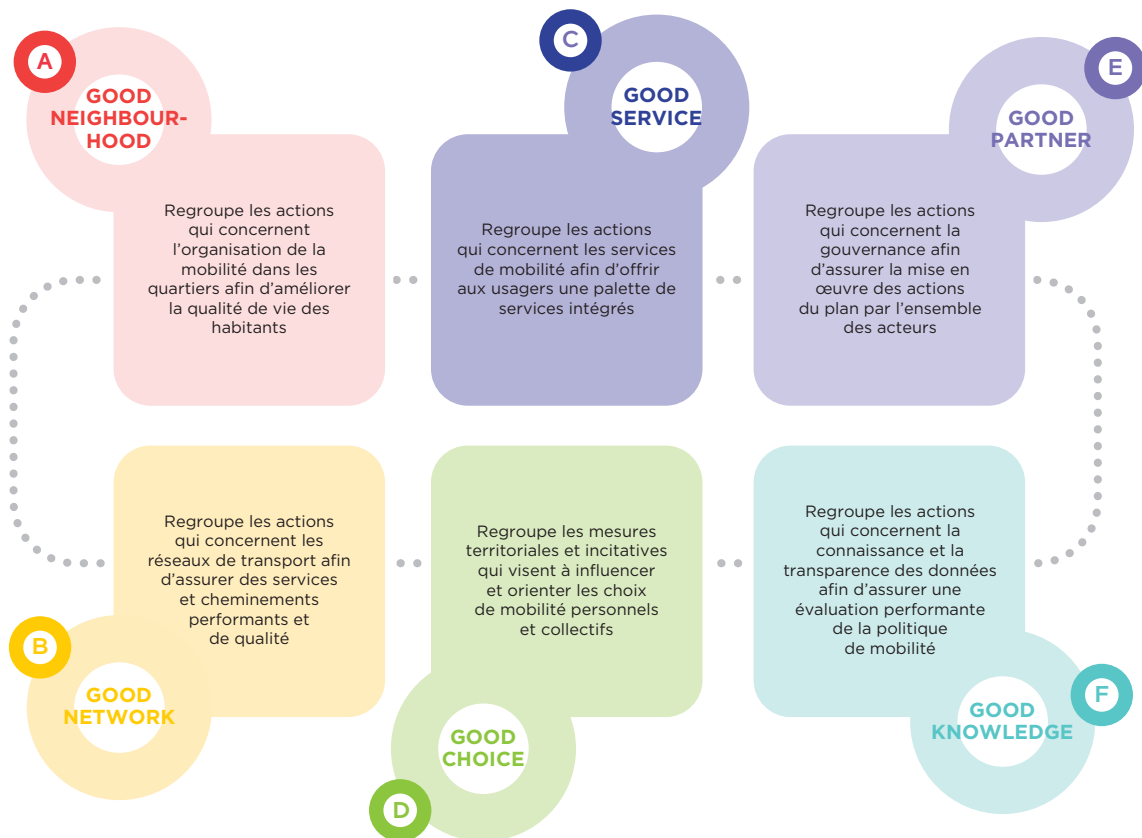
3. Les programmes d'action

Pour répondre aux enjeux de la mobilité et mettre en œuvre sa stratégie, la Région s'appuie sur un plan d'action transversal, articulé autour de six 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'action 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 et administrations).





3.1 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 limitation à 30 km/h, lisible et compréhensible par les usagers et renforcée par des aménagements concrets (effets de porte, rétrécissements locaux, signalisation, etc.).

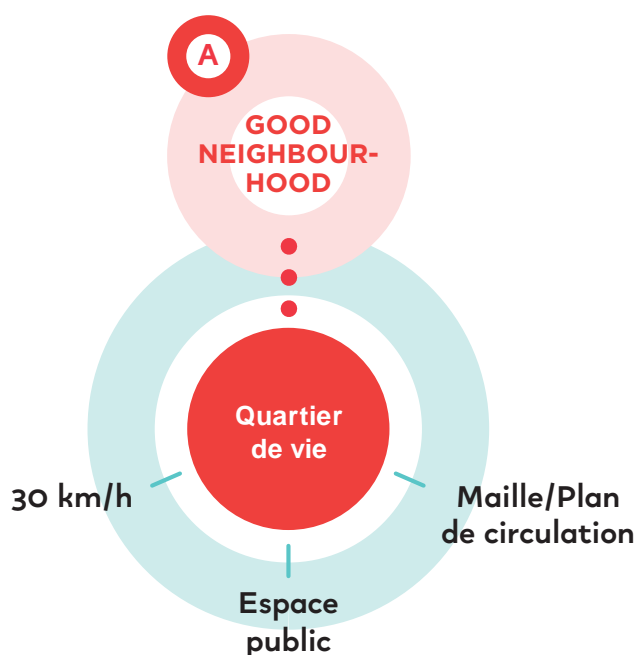
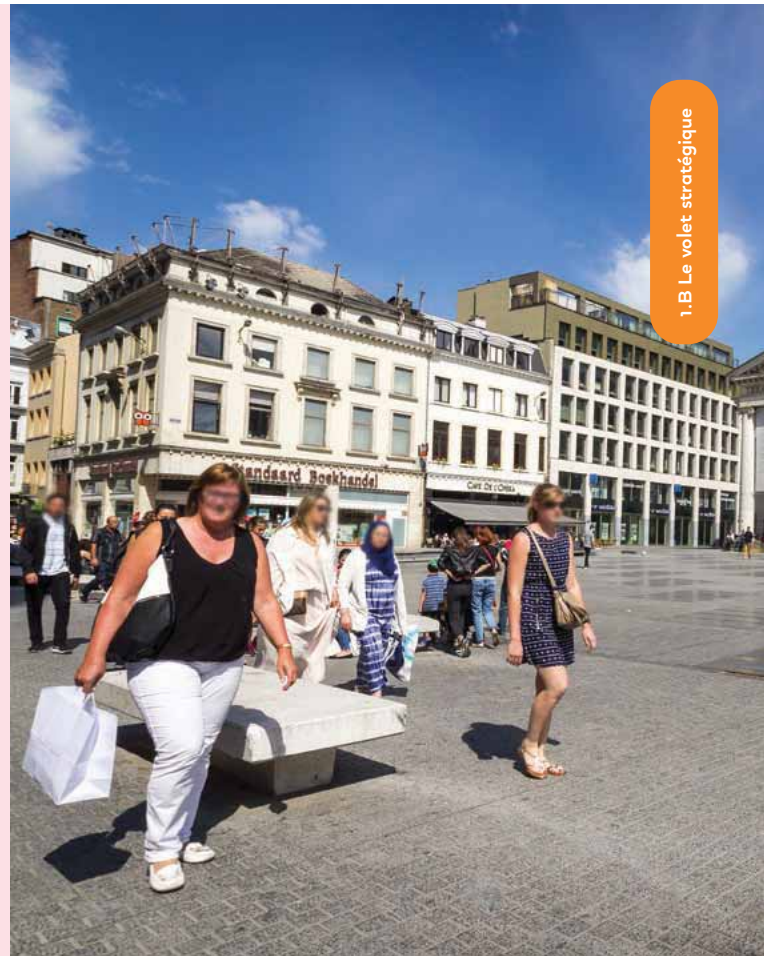


Le panel citoyen (19/11/2017) demande :

- « 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 ;
- De réduire, dans les quartiers apaisés, 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 relie 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.



3.2 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 déplacement 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 (piéton, vélo, transport public, trafic motorisé (auto) et poids lourd).



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 du transport public ; 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 multimodale 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 ? »

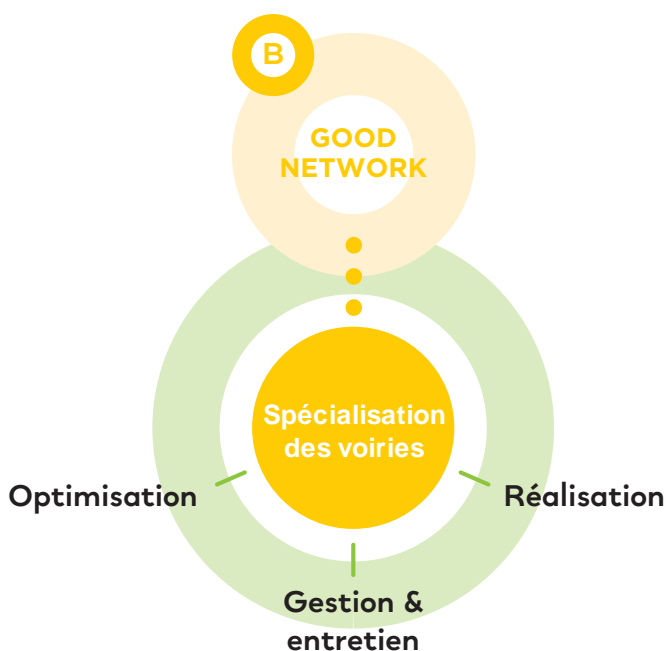
Quelle ambition pour le citoyen ?

« 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 pour les vélos 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.





3.3 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 transport dans la Région (horaires, connexions, 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 infor-

mations 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 service, 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 à 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'échange 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 ; et



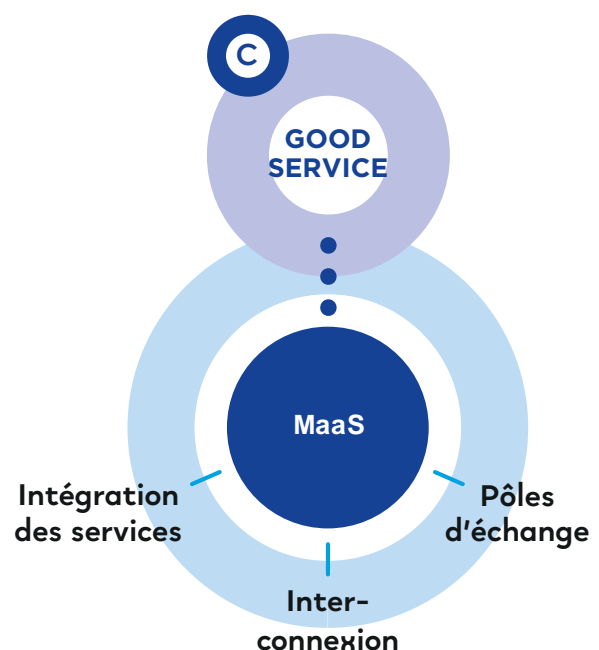
1.B Le volet stratégique

- Éviter que les nouveaux services (autopartage, voiture de transport avec chauffeur (VTC), navettes autonomes) ne supplantent les modes de déplacement plus efficaces tels que la marche, le vélo ou le transport public.

La contrainte imposée pour certains par la *Low Emission Zone* (LEZ) sera considérée 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'échange.





3.4 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 de 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 économique 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 Go4Brussels 2030 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. (...) »

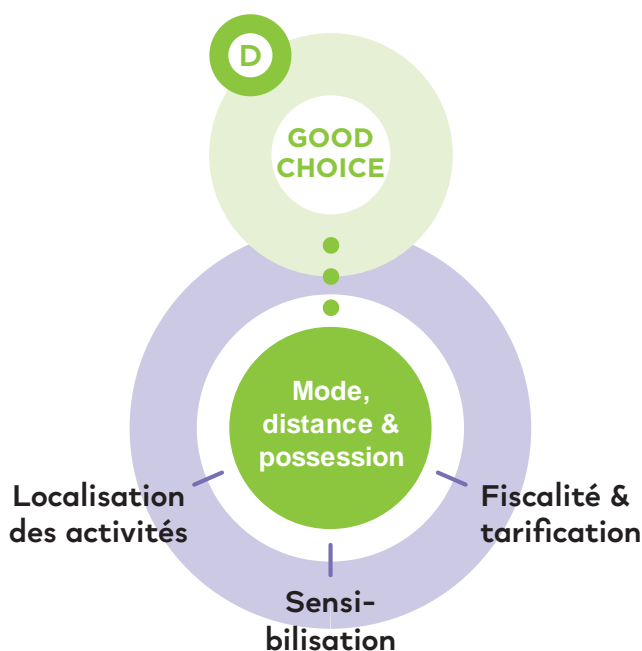
Quelle ambition pour le citoyen ?

« 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, en plus d’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. En cette matière, 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 :

- Un développement territorial permettant d’agir sur la structure de la demande globale de déplacements ;
- Une révision en profondeur de la tarification et de la fiscalité des transports pour dissuader l’usage et la possession de véhicules particuliers ;
- Une intensification des dispositifs de sensibilisation et d’accompagnement au changement.



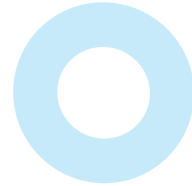


3.5 GOOD PARTNER

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

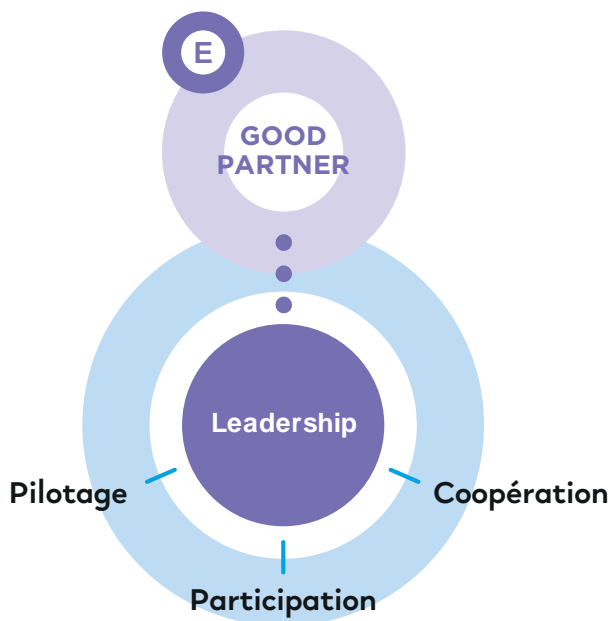
- « La Région doit avoir les capacités financières et humaines ;
- La Région doit montrer l'exemple sur les espaces régionaux ;
- La Région doit poursuivre et renforcer financièrement la politique des subsides tout en la simplifiant administrativement ;
- Bruxelles Mobilité doit offrir un point de contact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

Quelle stratégie ?

La gouvernance est un défi majeur pour la politique de mobilité régionale. La Région doit prendre en main de manière plus volontariste 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 dynamique, avec les moyens nécessaires pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre des actions dans le PRM. 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 (les communes, les Régions voisines, l'autorité fédérale et l'Europe), et d'autres acteurs publics et privés ; et
- Une approche participative et citoyenne dans la définition et la mise en œuvre des actions.



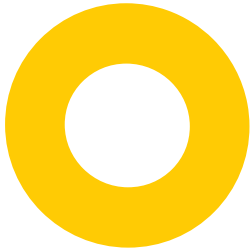


3.6 GOOD KNOWLEDGE

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.

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. »

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

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



1.B Le volet stratégique



Exploitation et analyse des données

Prospective & innovation

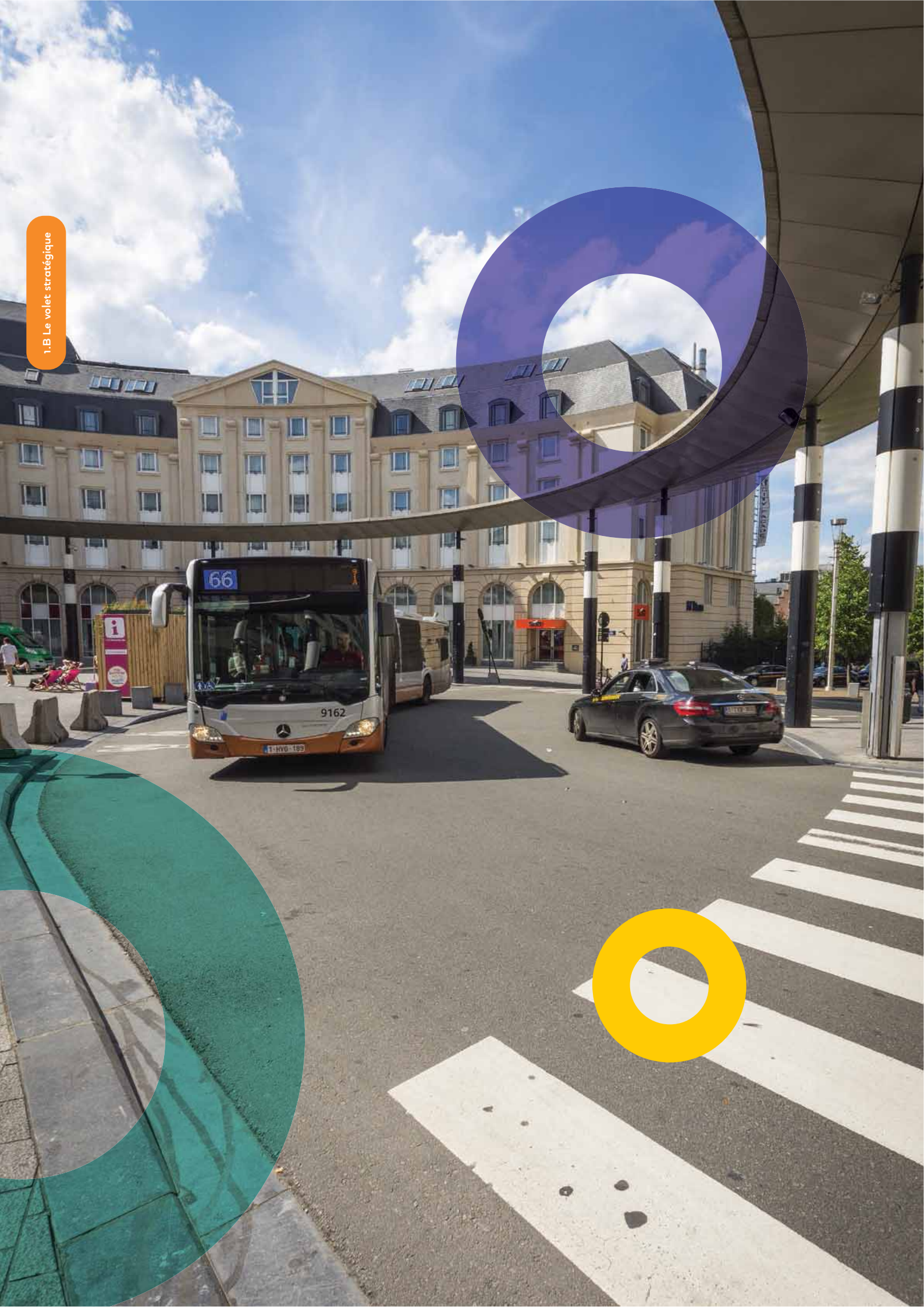
Indicateurs d'impact et de réalisation

Quelle stratégie ?

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

La Région renforcera ses connaissances au travers de trois dimensions :

- *Data management* : une collecte, une analyse et une diffusion de données renforcées ;
- Prospective et innovation : une veille permanente et proactive basée 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.





4. 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'action opérationnel permettant de cadrer, coordonner et piloter l'ensemble des interventions régionales en matière de mobilité dans les dix 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.

4.1 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 ;
- La définition des modalités de coopération avec les autres entités fédérées ; et
- La mise en place d'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 un plan communal de mobilité (PCM) (ou d'actualiser leur document existant), qui décline les objectifs du Plan régional de mobilité en mesures concrètes et opérationnelles à mettre en œuvre au ni-

veau communal. Les PCM deviennent un outil opérationnel de suivi de la mise en œuvre de la politique de mobilité au niveau communal.

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 quand il s'agit de projets 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. Elle prévoit, de façon générale, un accompagnement renforcé des communes dans la mise en œuvre du PRM, via la constitution de nouveaux outils (contrats locaux de mobilité), et y compris pour les moyens humains supplémentaires qui seront nécessaires.



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 copilotage 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 seraient assurés par chacune des quatre 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 propre en fonction des entités concernées.

Le CMM pilotera spécifiquement les actions qui concernent les quatre entités et sera informé de l'état d'avancement des actions ne concernant que deux ou trois 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 codéfinir et copiloter.

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 société ;
- 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'échange de la zone métropolitaine avec une accessibilité renforcée et des possibilités de stationnement adaptées ; et
- 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 ; et
- Assurer une communication et une sensibilisation ciblées visant à encourager des comportements de mobilité durable.

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

- L'intégration tarifaire des services de transport public ;
- Le développement d'un MaaS à l'échelle métropolitaine ;
- La définition de l'offre de service ferroviaire métropolitaine²⁸ (réseau S) ;
- L'instauration d'une tarification kilométrique pour les véhicules légers, dans un cadre national, voire européen ;
- L'optimisation²⁹ 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'échange sur le territoire des Régions (nœuds de correspondance, gares et parkings) ; et
- L'amélioration de la desserte des aéroports par les opérateurs de taxis bruxellois pour éviter les retours à vide³⁰.

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

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

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'action combinés 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 ses programmes d'action y sont systématiquement intégrés (ou éventuellement questionnés afin d'adapter, le cas échéant, les programmes d'action déclinant le PRM ou les cartes de la spécialisation multimodale des voiries) ;
- Pour les autres zones, une démarche participative et transversale du même type sera envisagée afin d'établir et de mettre en œuvre un programme d'action 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 et des contrats locaux de mobilité).

Un copilotage 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*.



[28] Conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD, p.151 et 158

[29] Conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD, p.151 et 152

[30] Conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD, p.163



4.2 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.brussels, 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 (PPI) 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), ainsi qu'avec leurs textes légaux et statutaires et les éventuels autres plans stratégiques régionaux applicables.

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. À 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 objectif 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. À 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. Les compétences de parking.brussels seront évaluées afin de répondre à cette vision, notamment pour confirmer son rôle dans la gestion du stationnement vélo.

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. À 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 joue un rôle important dans la mise en œuvre de la politique régionale de mobilité des marchandises grâce à ses missions de gestionnaire de la voie d'eau et de facilitateur logistique. Le Port contribuera 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 et l'octroi des concessions sera évalué en fonction de leur contribution au Plan régional de mobilité ainsi qu'aux différentes stratégies régionales auxquelles il est associé comme le Plan Industriel, le Programme régional en économie circulaire ou encore le Plan de qualité paysagère et urbanistique (« BKP »). La Région collaborera activement avec le Port de Bruxelles pour le soutenir dans ses missions.



1.B Le volet stratégique



4.3 Des moyens budgétaires et humains traduisant les ambitions

L'estimation des moyens budgétaires et humains nécessaires à la mise en œuvre du PRM s'appuie sur les synergies organisées avec les organismes identifiés pour la mise en œuvre des actions. Le plan 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 partenariats avec le secteur privé) est également systématisée.

Les actions nécessitant de renforcer les moyens financiers 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 nécessitent une réflexion approfondie sur certaines réallocations budgétaires et un réel renforcement structurel de l'administration régionale qu'est Bruxelles Mobilité. 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 (cf. partie 1.C).

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'euros³¹ (hors allocations pour le Port de Bruxelles et l'Eau) ;
- Les budgets alloués aux communes via Bruxelles Pouvoirs Locaux : 94 millions d'euros ; et
- Les avenants à l'Accord de Coopération Beliris, définis en collaboration avec l'État fédéral : 50 millions d'euros pour la mobilité³².

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

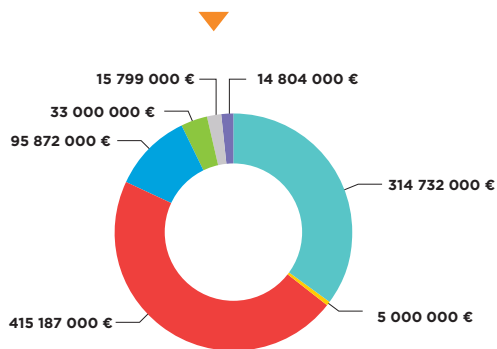
Une vision d'ensemble sera développée sur ces budgets, pour améliorer la cohérence de l'action publique.

Sur le total des grands postes budgétaires :

- Environ 735 millions (71%) sont consacrés au réseau de transport public (STIB) : investissements, entretien et exploitation ; et
- 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.

Grands postes budgétaires de Bruxelles Mobilité (liquidations budgétaires 2017)



- TP investissements (directs ou via STIB)
- TP exploitation (STIB)
- TP entretien (BM)
- Actions non liées à l'infrastructure
- Réseau routier - entretien
- Réseau routier - investissements
- Réseau routier - exploitation

[31] Tous les montants mentionnés dans cette partie correspondent aux liquidations budgétaires de l'année 2017.

[32] Les avenants 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.



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 comportements. 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.

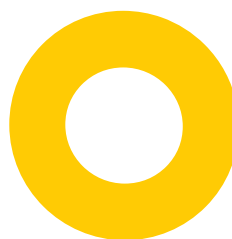
De la même façon, faire passer le budget consacré à la réalisation du réseau cyclable d'une quinzaine de millions d'euros à 25 millions par an permettrait de finaliser un réseau continu et cohérent à l'horizon du PRM (dix ans), même s'il faudra encore le développer par la suite.

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 dix ans. Il est donc indispensable – en lien avec l'évaluation – de pouvoir adapter la mise en œuvre, et redéfinir les priorités – et donc l'affectation des moyens –, ce qui implique que, le cas échéant, certaines actions puissent être reportées au-delà des dix ans de validité du PRM en cours.

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 que celles-ci permettraient de dégager. Ces recettes seront 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 ; et
- 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, dans le respect des engagements contractuels déjà pris entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et les organismes publics, de façon à permettre un suivi des budgets liés au PRM, qui pourront ensuite être déclinés par opérateur, par mode, par thème, par zone géographique, etc.

La partie spécifique du PRM et son volet réglementaire (cf. partie 2) 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 ; et
- 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) ; et
- 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 réalisation de ces mesures, qui sont des points clés de la politique de mobilité, et qui 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 de ressources budgétaires adaptées, mais également par la disponibilité de ressources humaines suffisantes, compétentes et impliquées.

À 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 d'équipements sûrs et entretenus, d'encadrement adapté des opérateurs offrant des services de mobilité, de pilotage de l'exécution des actions du plan en collaboration avec les partenaires intra-, inter- et supra-régionaux et communaux, et de mise en place d'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.

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

En outre, les moyens humains au sein des différents organismes pilotes et partenaires doivent également être évalués pour assurer la bonne mise en œuvre des actions, et spécifiquement au sein des administrations communales et des zones de police.





4.4 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 présentées dans la partie 1.C.

Conformément à l'ordonnance Mobilité, le volet réglementaire (cf. partie 1.D) 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 des espaces publics de la partie générale du plan se déclinent de manière non exhaustive dans une partie spécifique comprenant trois volets (stratégique, réglementaire et budgétaire), conformément à l'ordonnance du 26 juillet 2013 (cf. partie 2).

4.5 Une lecture thématique

À la suite du Plan Iris II, 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'action de sécurité routière... Une actualisation de ces outils sera réalisée à la suite de l'adoption du PRM, pour assurer qu'ils déclinent bien les ambitions de la politique de mobilité dans son ensemble.

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

- Assurant un pilotage et un suivi opérationnel spécifique de ces actions ;
- Menant des évaluations spécifiques (comme par exemple, le *Bypad* pour la politique cyclable) ; et
- Établissant des campagnes de communication ciblées.



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



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

4.6 Une méthodologie de suivi et d'évaluation définie

L'ordonnance³³ 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 méthodologique relative au suivi des politiques publiques³⁴. 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'action et, d'autre part, évaluer celui-ci.

Le Gouvernement procède à l'évaluation de la mise en œuvre de sa politique dans le cadre du contrôle de gestion³⁵. 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 Gouverne-

ment et des organismes, et dans les plans opérationnels annuels des unités administratives. Le contrôle de gestion permet une analyse des évolutions constatées 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 reporting 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/de la Ministre de la Mobilité.

[33] 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.

[34] Focus 06 – Suivi de politiques publiques : Quels indicateurs construire ? Sabine Cipriano, Perrine Fastré, IBSA. Septembre 2014.

[35] Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 octobre 2014 concernant les modalités du contrôle de gestion.



À ce titre et sur base de tableaux 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 ressources et de réalisation :

- Les indicateurs de ressources 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 kilomètres de pistes cyclables réalisés) ;
- Les indicateurs de résultat informent sur les résultats immédiats pour les destinataires directs d'une action et permettent de mesurer la distance encore à parcourir par rapport à un objectif donné, à une norme ou à une référence.

Les tableaux de bord et leur suivi sont élaborés via les outils du contrôle de gestion.

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



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 indicateurs³⁶ est assuré au moyen de tableaux de bord alimentés 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 seront ainsi remis à jour afin de garantir une planification glissante effective à dix ans.

Les indicateurs sont regroupés en cinq grandes catégories :

- Le taux de motorisation et les comportements de mobilité ;
- Les principales mesures de fréquentation et de flux ;
- La sécurité routière ;
- La perception de la mobilité et de la sécurité routière ; et
- Les indicateurs environnementaux.

Certains indicateurs ne sont pas encore mesurables : soit parce que les données seront bientôt disponibles, soit parce que les données doivent être encore collectées (lancement d'un marché pour obtenir des mesures récurrentes), ou soit parce que la mise au point d'un indicateur sur base de données existantes doit encore se faire avec d'autres administrations. Dans ces cas-là, les tableaux ne reprennent pas de valeur de référence et indiquent clairement que l'indicateur sera disponible dans les mois à venir.

Les tableaux sont donc basés sur les indicateurs et les données disponibles au moment de la rédaction du plan. Si de nouvelles sources de données plus fiables peuvent être utilisées, Bruxelles Mobilité modifiera les indicateurs choisis pour l'évaluation du plan et adaptera, si nécessaire, les objectifs à atteindre ou en proposera de nouveaux.

[36] 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.



Le taux de motorisation et les comportements de mobilité

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Taux de motorisation des habitants de la RBC	Voitures (voitures ordinaires et assimilées (minibus, camping-cars, ambulances, corbillards, taxis, voitures mixtes)) par 1000 habitants en Région de Bruxelles-Capitale (voitures au 01/08 de l'année et population au 01/01 de l'année).	414 voitures /1000 habitants (2017)	396 voitures /1000 habitants (2030)	-	Statbel (en collaboration avec DIV)
Part de la population (15+) qui marche ou fait du vélo pour se déplacer d'un endroit à un autre au moins 30 minutes au cours d'une journée habituelle	Il s'agit des déplacements pour se rendre au travail, à l'école, au marché, pour aller faire du shopping...	56,32% (2018)	↑ (2030)	Genre	Sciensano (enquête Santé)
Distance moyenne à vol d'oiseau pour l'ensemble des déplacements en lien avec la RBC, un jour ouvrable moyen hors congés scolaires	Il s'agit de la somme des distances à vol d'oiseau de tous les déplacements en lien avec la RBC, divisée par le nombre total de déplacements (5,4 millions de déplacements/jour en 2018). Ce calcul est établi à partir du modèle multimodal des déplacements de la RBC.	10,96 km	10,66 km (-3% p/r à 2018)	-	Bruxelles Mobilité (modèle multimodal de déplacements)
Répartition du nombre de déplacements en lien avec la RBC, ventilée par classe de distance, un jour ouvrable moyen hors congés scolaires	Un déplacement : fait de se déplacer d'un lieu à un autre pour un motif donné. Les classes de distance sont à vol d'oiseau. Horizon 2018 : extrapolation du modèle de référence calé sur des données observées en 2011 en fonction des évolutions projetées de l'offre de transport et de la demande de déplacements à l'horizon 2018.	Tous modes : < 2 km : 27% 2-5 km : 32% 5-10 km : 17% 10-25 km : 11% >25 km : 14% TOTAL : 100% Déplacements <25 km : 86% (Horizon 2018)	Tous modes : <2 km : 28% 2-5 km : 32% 5-10 km : 16% 10-25 km : 10% >25 km : 13% TOTAL : 100% Déplacements < 25 km : 87% (2030)	Type de déplacement (interne, entrant ou sortant)	Bruxelles Mobilité (modèle multimodal de déplacements)
Part modale des déplacements effectués en voiture (conducteur) en lien avec la RBC (mode principal selon la distance), ventilée par classe de distance, un jour ouvrable moyen hors congés scolaires	Les déplacements en lien avec la RBC : déplacements entrants/sortants et internes. Horizon 2018 : extrapolation du modèle de référence calé sur des données observées en 2011 en fonction des évolutions projetées de l'offre de transport et de la demande en déplacements à l'horizon 2018.	Voiture (conducteur) : < 2 km : 18% 2-5 km : 34% 5-10 km : 40% 10-25 km : 51% > 25 km : 34% TOTAL : 33% (Horizon 2018)	Voiture (conducteur) : < 2 km : 14% 2-5 km : 26% 5-10 km : 28% 10-25 km : 42% > 25 km : 26% TOTAL : 25% (2030)	-	Bruxelles Mobilité (modèle multimodal de déplacements)




Le taux de motorisation et les comportements de mobilité (suite)

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Parts modales des élèves du fondamental (mode principal suivant la distance)	<p>Trajet pris en compte : trajet « aller ».</p> <p>Niveau de scolarité « fondamental » : maternel et primaire.</p> <p>Les données sont obtenues via enquêtes auprès des élèves. L'année de collecte varie suivant l'école.</p>	<p>Voiture : 36,7%</p> <p>Covoiturage : 0,8%</p> <p>TP : 20,5%</p> <p>Bus scolaire : 4%</p> <p>Vélo : 2,9%</p> <p>Vélobus : 0,1%</p> <p>Marche : 34,5%</p> <p>Pédibus : 0,3%</p> <p>Moto + autres : 0,2%</p> <p><i>Fondamental (2013-2016)</i></p>	<p>Voiture :</p> <p>↘</p> <p><i>Fondamental (2030)</i></p>	-	Bruxelles Mobilité (données Plans de déplacements scolaires et prédiagnostics mobilité)
Parts modales des élèves du secondaire (mode principal suivant la distance)	<p>Trajet pris en compte : trajet « aller ».</p> <p>Les données sont obtenues via enquêtes auprès des élèves. L'année de collecte varie suivant l'école.</p>	<p>Voiture : 13,0%</p> <p>Covoiturage : 0,6%</p> <p>TP : 61,3%</p> <p>Bus scolaire : 4,4%</p> <p>Vélo : 1,6%</p> <p>Vélobus : 0%</p> <p>Marche : 18,7%</p> <p>Pédibus : 0%</p> <p>Moto + autres : 0,4%</p> <p><i>Secondaire (2013-2016)</i></p>	<p>Voiture :</p> <p>↘</p> <p><i>Secondaire (2030)</i></p>	-	Bruxelles Mobilité (données Plans de déplacements scolaires et prédiagnostics mobilité)
Parts modales (mode principal selon la distance) des déplacements en lien avec la RBC des employés des entreprises de plus de 100 travailleurs, tous les sites de plus de 30 travailleurs	<p>Mode principal selon la distance uniquement pour les travailleurs avec « lieu de travail fixe ». Enquête obligatoire depuis 2005 et renouvelée tous les 3 ans. Les déplacements en lien avec la RBC peuvent être identifiés grâce aux matrices de déplacements disponibles à l'échelle des codes postaux au niveau du lieu d'habitation et à l'adresse au niveau du lieu de travail.</p>	<p>Déplacements en lien avec la RBC :</p> <p>Voiture : 39,2%</p> <p>Covoiturage : 1,4%</p> <p>TP : 33,6%</p> <p>TP de l'entreprise : 0,3%</p> <p>Vélo et vélo électrique : 3,6%</p> <p>Moto et vélomoteur : 1,1%</p> <p>Marche : 2,8%</p> <p><i>(2017)</i></p>	<p>Déplacements en lien avec la RBC :</p> <p>Voiture : 28,2%</p> <p><i>(2030)</i></p>	-	SPF Mobilité (diagnostic fédéral de la mobilité)



Les principales mesures de fréquentation et de flux

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Distances parcourues par les voitures ventilées par type de voirie, un jour ouvrable moyen hors congés scolaires	Estimation réalisée grâce au modèle multimodal de déplacements en extrapolant les résultats des heures de pointe du matin (6h-10h) et du soir (15h-19h) à la journée ((HPM + HPS) x 2).	Axes locaux : 3,84 Axes principaux : 4,92 Autoroutes/Ring : 1,52 TOTAL : 10,27 (unité : millions véh-km) (horizon 2018)	Axes locaux : 2,48 (-35% p/r 2018) Axes principaux : 4,21 (-14% p/r 2018) Autoroutes/Ring : 1,46 (-4% p/r 2018) TOTAL : 8,15 (-21% p/r 2018) (unité : millions véh-km) (horizon 2030)	-	Bruxelles Mobilité (modèle multimodal de déplacements)
Distances parcourues par les camions soumis au péage kilométrique (Viapass), ventilées par type de camion (poids et normes euro)	Évolution des distances parcourues par les camions soumis au péage kilométrique (Viapass), ventilées par type de camion (poids et normes euro).	62,06 (unité : millions véh-km) (2018)	 (2030)	Normes euro ou type de camion	Viapass
Nombre de déplacements un jour ouvrable moyen hors congés scolaires en lien avec le territoire de la RBC	Estimation réalisée grâce au modèle multimodal de déplacements en extrapolant les résultats des heures de pointe du matin (6h-10h) et du soir (15h-19h) à la journée.	5,4 millions de déplacements (2018)	5,4 millions de déplacements (diminution de 5% du nombre de déplacements par personne) (2030)	-	Bruxelles Mobilité (modèle multimodal de déplacements)
Nombre moyen de cyclistes par heure par point de comptage de l'Observatoire Vélo	Quatre fois par an (mai/sept depuis 1999 et janv/mars/sept/nov depuis 2010), Bruxelles Mobilité fait réaliser des comptages de cyclistes en différents points de la Région. Cet indicateur ne permet pas d'estimer la part modale du vélo, mais permet de voir si la tendance en termes de flux de cyclistes va dans le bon sens.	15 points de comptage (depuis 1999) : 413 (2019) 26 points de comptage (depuis 2010) : 350 (2019) (unité : cyclistes/h /point de comptage)	15 points de comptage (depuis 1999) : 1000 (2030) 26 points de comptage (depuis 2010) : 850 (2030) (unité : cyclistes/h /point de comptage)	Genre	Bruxelles Mobilité (Observatoire du Vélo)
Nombre de voyages effectués sur le réseau de transport public de la STIB, par mode de transport (métro, tram, bus), sur une année	La STIB estime indirectement le nombre de voyages en se basant sur le nombre de titres de transport vendus et sur une hypothèse de nombre moyen de voyages par titre de transport. Ces nombres moyens sont issus d'enquêtes.	418 millions de voyages (2018)	Entre 450 et 475 millions de voyages (2023)	-	STIB



Les principales mesures de fréquentation et de flux (suite)

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Nombre de personnes montées dans les trains un jour ouvrable moyen dans l'ensemble des gares de la Région de Bruxelles-Capitale	Il s'agit de comptages manuels réalisés en octobre de chaque année par la SNCB. Ces comptages donnent lieu à une certaine marge d'erreur, mais ils permettent de rendre compte des évolutions sur le long terme. Il n'y a pas de distinction entre les voyageurs qui montent dans le train en début de voyage et ceux qui montent dans le train lors d'une correspondance. Certains voyageurs sont donc, dans certains cas, comptés deux fois.	Jonction Nord-Midi : 182.032 montées (80%) Autres gares : 44.636 montées (20%) TOTAL GARES RBC : 226.668 montées (100%) (2018)	Augmentation globale des montées avec une augmentation de la part des montées dans les gares situées hors jonction Nord-Midi (2030)	-	SNCB
Nombre de véhicules (EVP) entrants dans la RBC par 24h (semaine moyenne hors congés scolaires) ventilés par type de voirie (Autoroute, Auto PLUS, Auto CONFORT)	EVP entrants dans la RBC par 24h (semaine moyenne hors congés scolaires) 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.	-19% sur le cordon régional, y compris autoroutes (2018-2030)	-	Bruxelles Mobilité
Tonnage de marchandises transportées par voies fluviales et maritimes en RBC	Chargements et déchargements en RBC (hors transit).	4,85 millions de tonnes (2017)	↗	-	Port de Bruxelles



La sécurité routière

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Nombre de victimes d'accident de la circulation (tués 30j + blessés graves)	-	Tués 30j : 21 Blessés graves : 177 (2018)	Tués 30j : 0 Blessés graves : 0 (2030)	Type d'utilisateur	Statbel
Vitesses pratiquées ventilées par type de voirie et périodes de temps	Mesures des vitesses moyennes et V85. La V85 est la vitesse en dessous de laquelle 85% des usagers circulent. Mesures sur différentes périodes (jour ou heure de la journée). La méthodologie est à définir.	V85 V. 90 km/h : V. 70 km/h : V. 50 km/h : V. 30 km/h (abords d'école) : V. 30 km/h : V. 20 km/h :	V85 < à la vitesse maximale autorisée pour chaque régime de vitesse.	-	Bruxelles Mobilité (étude à lancer en 2020)
Part des véhicules en excès de vitesse ventilée par régime de vitesse autorisée et par niveau d'infraction	Les mesures sont effectuées sur un nombre limité de points selon une méthodologie à définir.	Part des véhicules 10 km/h au-dessus des régimes autorisés : V. 90 km/h : ? % V. 70 km/h : ? % V. 50 km/h : ? % V. 30 km/h (abords d'école) : ? % V. 30 km/h : ? % V. 20 km/h : ? %	Part des véhicules 10 km/h au-dessus des régimes autorisés : V. 90 km/h : ? % V. 70 km/h : ? % V. 50 km/h : ? % V. 30 km/h (abords d'école) : ? % V. 30 km/h : ? % V. 20 km/h : ? %	-	Bruxelles Mobilité (étude à lancer en 2020)



La perception de la mobilité et de la sécurité routière

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Niveau de satisfaction par rapport à l'offre de mobilité (infrastructure, parking...) et au mode de déplacement choisi par type d'utilisateur : piétons (dont PMR), utilisateurs d'engins de micromobilité, cyclistes (vélo à assistance ou non), utilisateurs de transports publics, motocyclistes et automobilistes	Étude à lancer en 2020 pour obtenir un échantillon suffisamment représentatif.	-	-	Types d'utilisateur (piéton, cycliste...), genre et PMR	Bruxelles Mobilité (étude à lancer en 2020)
Niveau de satisfaction global des usagers par rapport aux transports publics de la STIB	Indicateur du baromètre de satisfaction STIB. Top4 (%) : part des répondants ayant donné un score supérieur ou égal à 7/10.	74% (2018)	80% (2030)	Genre	STIB (Baromètre)
Part de la population qui estime être rarement ou jamais en insécurité dans son quartier	Part de la population qui estime être rarement ou jamais en insécurité dans son quartier. Les autres catégories sont : toujours, souvent, parfois.	63,5% (2018)	↑ (2030)	Âge, genre, niveau de formation, activité professionnelle, selon l'aspect de leur quartier	Police fédérale (Moniteur de sécurité)
Part des usagers qui estiment être en sécurité sur le réseau de transport public de la STIB en général, en journée ou en soirée	Part des usagers qui estiment être en sécurité sur le réseau de transport public de la STIB (sécurité générale : Top 4 (%) = part des répondants ayant donné un score supérieur ou égal à 7/10)	Sécurité en général : 69% Sentiment de sécurité en journée : 79% Sentiment de sécurité en soirée : 47% (2018)	Sécurité en général : 81% Sentiment de sécurité en journée : 91% Sentiment de sécurité en soirée : 59% (2030)	Genre	STIB (Baromètre)
Part de la population qui estime que les faits de « Vitesse non adaptée au trafic », « Stationnement gênant », « Conduite agressive dans la circulation » sont peu à pas du tout problématiques dans leur quartier		Vitesse non adaptée au trafic : 70% Stationnement gênant : 70% Conduite agressive dans la circulation : 71% (2018)	↑ (2030)	Âge, genre, niveau de formation, activité professionnelle, selon l'aspect de leur quartier	Police fédérale (Moniteur de sécurité)



Les indicateurs environnementaux

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Émissions d'équivalents CO ₂ sur le périmètre de la RBC - Évolution	-	<p>4437 kt CO₂ éq. dont 1121 kt CO₂ éq. pour le transport soit 25% des émissions totales. (Émissions de 2005)</p> <p>3469 kt CO₂ éq. dont 936 kt CO₂ éq. pour le transport soit 29% des émissions totales. (Émissions de 2014)</p>	Réduction des émissions régionales de gaz à effet de serre de 40% par rapport aux émissions de 2005 : 2662 kt CO ₂ éq. (2030)	-	Bruxelles Environnement
Part de la population exposée au bruit des transports durant 24h (pondérée - indicateur L _{den})	-	L _{den} : 37% de la population est exposée à plus de 65 dB(A). (2016)	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 65 dB(A)). (objectif à redéfinir sur base des données 2016)	-	Bruxelles Environnement
Part de la population exposée au bruit des transports la nuit (indicateur L _n)	-	L _n : 26% de la population est exposée à plus de 60 dB(A). (2016)	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 60 dB(A)). (objectif à redéfinir sur base des données 2016)	-	Bruxelles Environnement
Part des bâtiments sensibles (écoles, logements et hôpitaux) exposés au bruit des transports durant 24h (pondérée - indicateur L _{den})	-	<p>L_{den} Habitations : 30% des habitations sont exposées à plus de 65 dB(A) (2016)</p> <p>L_{den} Écoles : 19% des écoles sont exposées à plus de 65 dB(A) (2016)</p> <p>L_{den} Hôpitaux : 21% des hôpitaux sont exposés à plus de 65 dB(A) (2016)</p>	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 65dB(A)). (objectif à redéfinir sur base des données 2016)	-	Bruxelles Environnement
Part des bâtiments sensibles (logements et hôpitaux) exposés au bruit des transports la nuit (indicateur L _n)	-	<p>L_n Habitations : 21% des habitations sont exposées à plus de 60 dB(A) (2016)</p> <p>L_n Écoles : 12% des écoles sont exposées à plus de 60 dB(A) (2016)</p> <p>L_n Hôpitaux : 11% des hôpitaux sont exposés à plus de 60 dB(A) (2016)</p>	Diminution des % exposés à des niveaux élevés (> 60dB(A)). (objectif à redéfinir sur base des données 2016)	-	Bruxelles Environnement
Niveau de concentration moyenne annuelle de NO ₂ sur 4 stations de mesure (Molenbeek-St-Jean, Ixelles, Arts-Loi, Uccle) observées individuellement	-	<p>Molenbeek-St-Jean : 35 µg/m³ (1993), 38 µg/m³ (2016)</p> <p>Ixelles : 46 µg/m³ (1993), 48 µg/m³ (2016)</p> <p>Arts-Loi : 76 µg/m³ (1993), - µg/m³ (2016)</p> <p>Uccle : 34 µg/m³ (1993), 21 µg/m³ (2016)</p>	Moyenne annuelle < 40 µg/m ³	-	Bruxelles Environnement



Les indicateurs environnementaux (suite)

Indicateur	Description	Valeur de référence	Cible/Évolution souhaitée	Sous-populations disponibles	Sources
Nombre de jours de dépassement de la concentration moyenne journalière en PM10 de 50µg/m ³ dans 3 stations observées individuellement (Molenbeek-St-Jean, Uccle, Parc Meudon)	-	Molenbeek-St-Jean : 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 50 µg/m ³ < 35 jours/an	-	Bruxelles Environnement
Niveau de concentration moyenne annuelle en PM2,5 dans 3 stations observées individuellement (Molenbeek-St-Jean, Uccle, Parc Meudon)	-	Molenbeek-St-Jean : 23,7 µg/m ³ (2006), 16 µg/m ³ (2016) Uccle : 17 µg/m ³ (2006), 13 µg/m ³ (2016) Parc Meudon : 20 µg/m ³ (2006), 14 µg/m ³ (2016)	Moyenne annuelle < 25 µg/m ³	-	Bruxelles Environnement
Niveau de concentration moyenne annuelle en RBC sur 3 stations de mesure observées individuellement (Molenbeek-St-Jean, Ixelles, Haren)	-	Molenbeek-St-Jean : 2,02 µg/m ³ (2014), 1,78 µg/m ³ (2016) Ixelles : 2,57 µg/m ³ (2014), 1,81 µg/m ³ (2016) Avant-Port (Haren) : 3,36 µg/m ³ (2014), 2,44 µg/m ³ (2016)	↘	-	Bruxelles Environnement
Consommation énergétique du secteur des transports sur le périmètre de la RBC	-	1990 : 4309 GWh pour le transport (20,9% de la consommation totale) 2015 : 4108 GWh pour le transport (21,2% de la consommation totale) <i>Consommation énergétique finale (bilan 1990-2015)</i>	Réduction d'1,5%/an	-	Bruxelles Environnement (bilan énergétique)
Part de la population qui au cours des 12 derniers mois n'a pas du tout ou a légèrement été gênée par le : <ul style="list-style-type: none"> • Bruit du trafic routier • Bruit du trafic ferroviaire, du tram ou du métro • Bruit du trafic aérien 	-	Bruit du trafic routier : % Bruit du trafic ferroviaire, du tram ou du métro : % Bruit du trafic aérien : % (à paraître courant 2020)	↗	Genre	Sciensano (enquête Santé)





○ PARTIE 1C
Plan d'action

A.1

Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur le territoire régional

L'ambition est de conforter le caractère local de la grande majorité des voiries, afin de réduire drastiquement le nombre et la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers, d'offrir des conditions favorables au développement de la marche et du vélo dans un trafic apaisé, de diminuer les nuisances environnementales, notamment le bruit du trafic et les polluants atmosphériques, et d'augmenter la qualité du cadre de vie en ville.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Un seul régime de vitesse définissant le 30km/h par défaut sur l'ensemble de la Région sera instauré par arrêté, prévoyant des dérogations à 50km/h (*a minima* pour les voiries du réseau PLUS, voire de 70km/h pour certains axes majeurs) en collaboration avec les communes, la STIB, le SIAMU, la police fédérale, Bruxelles Prévention & Sécurité et les zones de police ;
- Lorsque le contexte spécifique le permet, sans mettre à mal la sécurité routière, des dérogations pourront être accordées en faveur des transports publics sur des parties de voiries dédiées et autres situations exceptionnelles examinées au cas par cas ;
- Afin d'assurer un contrôle-sanction encore plus efficace, un accord avec les communes, les zones de police, la police fédérale et le parquet sera recherché, permettant également à Bruxelles Prévention & Sécurité d'assurer son rôle de coordination (voir action E.7) ;
- Financer et adapter la signalisation sur l'ensemble des voiries régionales et communales ;
- Financer et mettre en place des aménagements adaptés (voir action A.2) ;
- Mener une vaste campagne de communication et de prévention visant à informer mais aussi à renforcer la crédibilité et à créer l'adhésion autour de cette mesure via l'implication du milieu associatif bruxellois ;
- Mettre en place les outils pour permettre le développement technologique d'un système d'assistance intelligente de vitesse (ISA), afin que les conducteurs ne puissent plus rouler plus vite que la vitesse maximale indiquée sur les panneaux routiers.

A.1

Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur le territoire régional

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2021	2030
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises Bruxelles Prévention & Sécurité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Proportion des voiries Auto QUARTIER où la vitesse réglementaire est de 30 km/h ou moins	Situation de référence à construire	100%	100%
Partenaire(s) Zones de police Perspective.brussels Bruxelles Environnement Réseau associatif STIB ...	Proportion des voiries Auto CONFORT où la vitesse réglementaire est de 30 km/h ou moins	Situation de référence à construire	À déterminer	À déterminer
	Evolution des vitesses effectivement pratiquées (V85) Nombre de victimes d'accident de la route			

Ressources

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

A.2 Apaiser les quartiers

L'ambition est de créer de larges zones apaisées et soulagées du trafic de transit, où la sécurité, la qualité, l'usage et l'accessibilité de l'espace public sont privilégiés, d'abord au profit des modes actifs, ensuite du transport public, en collaboration avec les communes (voir action E.2 proposant l'outil des contrats locaux de mobilité).

L'action se décline en mesures concrètes :

- Définir une stratégie de mise en œuvre adaptée à chaque maille sur base d'une étude de circulation basée sur les besoins et pôles de déplacement visant une amélioration significative des réseaux piétons, cyclables et de transport public et de la qualité de vie, en dissuadant fortement le trafic automobile de transit. À cet égard, une maîtrise de la capacité sur le réseau Auto PLUS encadrant ces mailles sera effectuée. Sur les axes directement connectés au Ring, cette maîtrise sera effectuée concomitamment, notamment à court terme via une gestion dynamique des flux (voir fiche B.10), avant un réaménagement physique à moyen terme ;
- Mettre en œuvre les plans de circulation ;
- Réaliser, le cas échéant, des aménagements physiques de sécurisation (traversées, rues cyclables...) et des projets de réaménagement d'espaces publics apaisés mettant en valeur les centralités locales et les possibilités de séjour et d'occupation de l'espace public.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Communes bruxelloises Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Bruxelles Pouvoirs Locaux Bruxelles Environnement Urban.brussels Bruxelles Prévention & Sécurité STIB Perspective.brussels BMA ...	Nombre de mailles présentant des mesures de dissuasion du transit satisfaisantes	5 mailles à initier par an	5 mailles à initier par an	5 mailles à initier par an
	Kilométrage de voiries en zone de rencontre			
	Kilométrage de zones piétonnes			

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux pour intervention dans les mailles à restructurer
Humaines	Équipe BM à renforcer Équipes dans les communes à renforcer
Réglementaires	AGRBC du 18 juillet 1996 déterminant les règles applicables pour l'octroi de subventions aux communes dans le cadre du contrat de mobilité À prévoir : arrêté cadre relatif à l'octroi des subventions
Techniques	Plans communaux de mobilité Mécanismes de contractualisation des actions régionales et communales (voir action E.2)

A.3

Accompagner la mise en place de *Living Labs* pour se réappropriier l'espace public

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. Ces réappropriations concernent en particulier les centralités de quartier, les abords d'école (rues scolaires) et les espaces temporairement inoccupés dans le cadre d'un chantier.

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 différentes formes de mobilité à la micro-échelle d'une rue ou d'une placette (pour des projets plus structurants ou emblématiques, voir action E.5) ;
- 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 ;
- Étudier des expériences – analyse avant-après – pour en tirer des enseignements sur le processus et la possibilité de généralisation des solutions testées.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Communes bruxelloises Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre de <i>Living Labs</i> mis en place	2	3/an	3/an
Partenaire(s) BMA Perspective.brussels Urban.brussels Réseau associatif ...				
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter			
Humaines	Équipe BM existante Moyens humains à renforcer dans les communes			
Réglementaires	/			
Techniques	Variable en fonction du projet			

A.4

Valoriser et mutualiser du stationnement hors voirie

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 également déclinée dans d'autres actions du plan (voir C.4 – C.9 – D.2). Cet espace récupéré permettra d'offrir un espace public de qualité (qualité de vie, maximisation des interactions avec les activités riveraines, végétalisation...) pour les habitants et les usagers de Bruxelles, ainsi que de nouvelles voies pour les piétons, les cyclistes et le transport public visant à améliorer la fluidité de la ville.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Mener une réflexion systématique en matière d'offre et de demande de stationnement (pour tous les types de besoin, y compris livraisons, poids lourds, autocars, PMR, vélo...) au sein des quartiers dans le cadre des projets de réaménagement de l'espace public (notamment dans le cadre de la mise en œuvre de l'action A.2) et de projets de développement urbain. Cette réflexion doit être formalisée dans un outil à l'échelle régionale qui englobe les besoins en voirie et hors voirie. Les analyses en matière d'offre et de demande de stationnement doivent se faire en tenant compte des activités actuelles et potentielles ;
- Réévaluer les règles de compensation du stationnement 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 D.2) ;
- 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)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Parking.brussels Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Nombre d'emplacements de stationnement en voirie	265.000	235.000	200.000
Partenaire(s) Bruxelles Environnement Urban.brussels Perspective.brussels ...	Nombre d'emplacements de stationnement hors voirie accessibles au public	Situation initiale à définir		20.000
	Outil de mutualisation		Exploitation 2022	

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter
Humaines	Équipes transversales à coordonner et à renforcer à parking.brussels
Réglementaires	CoBrACE Plan régional de politique du stationnement AGRBC du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement RRU
Techniques	Cadastre prospectif du stationnement tous modes par quartier/zone (voir action D.2)

A.5

Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente

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 celles engendrées par l'e-commerce, de réduire les impacts sur la circulation des modes actifs et des transports publics 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, vélos-cargos, consignes locales, etc. ;
- Améliorer les livraisons en et hors voirie ;
- Dans le cadre de la modification globale du PRAS qui doit, entre autres objectifs, permettre de garantir sa compatibilité avec le PRM, examiner la pertinence d'une modification permettant un usage plus flexible des espaces et encourager la prise en compte des aspects logistiques dès la conception de nouveaux projets d'aménagement urbain ;
- Identifier les montages juridiques et financiers pertinents ;
- Soutenir les commerçants dans une démarche de changement de mode de livraison (établissement d'un diagnostic, comparaison du mode de livraison actuel avec un mode alternatif, avantages-inconvénients-coûts de ce changement d'habitude, etc.) – voir action D.7.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
		À définir et compléter en cours de mise en œuvre		
Bruxelles Mobilité Citydev.brussels Communes bruxelloises Perspective.brussels	Nombre de projets pilotes accompagnés chaque année	2/an		

Partenaire(s)

Urban.brussels
Hub.brussels
Bruxelles Environnement
Port de Bruxelles
...

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux pour l'accompagnement du secteur à renforcer
Humaines	Équipe BM existante
Réglementaires	Code de la route RRU PAD PRAS
Techniques	/

A.6

Rénover de grands espaces publics emblématiques

L'**ambition** est de renforcer la sécurisation (concept de *security by design*), 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** :

- Inclure un programme de réaménagement des grands espaces publics régionaux en cohérence avec le développement territorial (voir action D.1) et les actions prévues dans le focus GOOD NETWORK dans un PPI Espaces publics (voir action E.4) ;
- Réaliser des projets de réaménagement de qualité ;
- S'inscrire dans le Plan de qualité paysagère et urbanistique pour les espaces ouverts du canal pour les projets situés dans la zone du canal.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité BMA Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Inscription dans une programmation pluriannuelle	Établie		
Partenaire(s) Perspective.brussels Urban.brussels STIB Bruxelles Prévention & Sécurité Bruxelles Environnement Beliris ...	Projets réalisés		Schuman Sainctelette Toison d'Or Place Louise	Meiser Montgomery
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter Avenants Beliris selon futures négociations			
Humaines	Équipe BM à renforcer			
Réglementaires	/			
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action E.4) Mécanismes de gestion de projets et de financement (voir action E.4) PPI Espaces publics			

B.1

Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics

L'ambition est de rendre l'espace public sécurisé (concept de *security by design*), accessible et confortable pour tout le monde. Il s'agit d'offrir des infrastructures conçues de sorte à réduire le plus possible les risques d'accidents ainsi que leur gravité (avec un focus sur les zones à concentration d'accidents (ZACA), points noirs identifiés sur le territoire régional). Il s'agit aussi de mener une politique proactive de création d'aménagements de qualité et accessible selon les exigences de l'*universal design* afin d'optimiser le recours à la marche et aux transports publics.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Développer un programme de mise en œuvre des interventions à prévoir pour :
 - La résolution (temporaire et définitive) des ZACA ;
 - La sécurisation et la mise en accessibilité des traversées piétonnes (en y incluant la zone de recul entre stationnement et traversée piétonne, l'éclairage éventuel de la traversée et la gestion des vitesses d'approche) ;
 - Les mises en accessibilité des voiries régionales des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT, telles que prévues dans le PAVE et conformément à la Charte sur les revêtements piétons ;
 - La mise en accessibilité de 60 à 70 arrêts de surface de transport public par an, ainsi que leurs abords, en ce compris les carrefours en amont et en aval (50 par an sont programmés dans le Plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB 2019-2029 et 10 supplémentaires sont prévus dans des projets de Bruxelles Mobilité) ;
- Identifier les endroits à traiter en urgence en envisageant la mise en place d'actions provisoires urgentes avant l'aménagement définitif ;
- Assurer une réactivité de résolution temporaire ou définitive d'un aménagement insécurisé ou inaccessible, moyennant de petites interventions (micro-projets) ;
- Inclure les interventions nécessitant une demande de permis d'urbanisme dans le PPI Espaces publics (voir action E.4) et ainsi identifier les interventions à planifier dans les programmes de travaux des différents gestionnaires de voiries, et les mettre en œuvre ;
- Assurer l'actualisation des états des lieux existants et une évaluation du suivi de la mise en œuvre de ces différentes interventions, notamment via les outils d'*asset management* des gestionnaires de voirie (voir action B.8) ;
- Intégrer les normes et référentiels en matière de sécurité routière des infrastructures (pour tous les modes) et d'accessibilité de l'espace public dans un référentiel unique de conception des voiries et des espaces publics (voir action E.4).

B.1

Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Bruxelles Prévention & Sécurité Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre de ZACA de priorité 1 à sécuriser	30	0	0
	Nombre de ZACA de priorité 2 à sécuriser	71	0	
	Niveau de mise en conformité (PAVE)			
	Nombre de traversées piétonnes sécurisées			
	Nombre d'arrêts de transport public mis en accessibilité (y compris leurs abords) – Plan stratégique STIB	100	350	600
	Nombre d'arrêts de transport public mis en accessibilité (y compris leurs abords) – mis en œuvre par gestionnaires de voiries	10	80	120

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux et communaux à renforcer
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	Ordonnance du 08 juin 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières Ordonnance du 08 décembre 2016 portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale RRU Code du gestionnaire
Techniques	Plan de mise en accessibilité du réseau STIB

B.2 Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale

L'ambition est de réaménager les entrées de ville et autres grands axes structurants pour une meilleure intégration dans le contexte urbain (selon la logique de corridors de mobilité mentionnée dans le PRDD), de valoriser la qualité de vie dans l'espace public, de diminuer l'emprise et les nuisances liées au trafic automobile et de favoriser les modes alternatifs. Assurer une amélioration de la fluidité de la circulation, notamment en déployant un système de gestion dynamique des flux (voir action B.10).

L'action se décline en mesures concrètes :

- Déclasser les autoroutes qui sont sur le territoire de la Région (pénétrantes) et réduire la vitesse de circulation sur le Ring, en concertation avec les autres Régions ;
- Réaménager les grands axes urbains (y compris leurs traversées) identifiés dans la partie 1.B *MobilityVision* 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. La transformation des six entrées de ville principales en boulevards urbains vise à permettre une réduction de l'utilisation de la voiture par la navette et est concomitante au maillage progressif intra-bruxellois qui vise l'apaisement des quartiers.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Communes bruxelloises Urban.brussels BMA Perspective.brussels STIB Bruxelles Environnement Région flamande Beliris	Nombre de projets d'axe réalisés	1	16	25
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter Programme <i>Werk aan de Ring</i> Avenants Beliris selon futures négociations			
Humaines	Équipe BM à renforcer			
Réglementaires	AGRBC 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 AGRBC 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 PRAS À prévoir : cadre de collaboration à l'échelle métropolitaine à redéfinir (voir action E.3)			
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action B.1) Mécanismes de gestion de projets et de financement (voir action E.4)			

B.3

Créer des magistrales piétonnes - projets phares d'une ville invitant à marcher plus

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 projets permettant de développer le concept de magistrale piétonne dans toute la Région en matière de signalétique, de valorisation des espaces et d'animation ;
- En complément des magistrales et de la mise en œuvre des réseaux Piéton PLUS et Piéton CONFORT, un Plan *Running* vise à concevoir, réaliser et promouvoir un réseau pédestre et de course à pied couvrant le territoire régional.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) BMA Urban.brussels Bruxelles Pouvoirs Locaux Perspective.brussels Beliris STIB Bruxelles Environnement ...	Niveau de mise en œuvre du réseau de magistrales piétonnes	Situation de référence à construire	30%	60%
	Enquête de satisfaction			
	Niveau de mise en conformité (PAVE)			
	Évolution des comptages piétons			

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action E.4) Mécanismes de gestion de projets et de financement (voir action E.4)

B.4

Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés

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. Ce réseau est connecté avec le réseau RER vélo des autres Régions (voir action E.3). Il doit être en mesure de convaincre les navetteurs de la périphérie proche.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Finaliser les ICR (Vélo CONFORT) inexistantes ou incomplètes, 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, tronçons le long des voies de chemin de fer, moyennant une attention particulière à la préservation de la faune et de la flore...) ;
- Assurer une signalétique lisible et uniformisée de l'ensemble du réseau cyclable sur base de la signalétique existante des ICR et du RER vélo ;
- Créer une dynamique autour du réseau Vélo notamment par l'accompagnement des communes pour créer des axes de rabattement, sécurisation, etc.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises Communes flamandes MOW	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Niveau de mise en œuvre du réseau Vélo CONFORT	À calculer	100%	/
Partenaire(s) Urban.brussels BMA Perspective.brussels Bruxelles Environnement STIB Infrabel Beliris ...	Niveau de réalisation du réseau Vélo PLUS Évolution du nombre de cyclistes sur les points de comptage	Valeur de référence à calculer	50%	100%
		Valeur de référence à calculer	x2	x4

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter Budgets régionaux pour intervention dans les mailles à restructurer Budgets communaux à augmenter Avenants Beliris selon futures négociations
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	PRDD PRAS
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action E.4) Mécanismes de gestion de projets et de financement (voir action E.4)

B.5

Améliorer les performances du transport public de surface

L'ambition est d'améliorer la vitesse commerciale et surtout la régularité des lignes de surface de bus et de trams pour rendre le réseau plus attractif et plus efficient, en s'appuyant sur l'ensemble des leviers d'action disponibles, notamment grâce à la réalisation des mesures Avanti sur tous les tracés repris dans le contrat de gestion de la STIB.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Mettre en œuvre la spécialisation multimodale des voiries, entraînant la réduction de la fonction automobile « trafic » d'une grande partie du réseau, et notamment d'une série de chaussées « historiques » (voir action A.2) ;
- Mettre en œuvre des programmes d'amélioration des performances, en visant en premier lieu la vitesse et la régularité du réseau de surface. L'amélioration des performances du réseau est mise en œuvre sur des lignes ou tronçons de lignes cohérents et continus (voir axes identifiés sur la carte du réseau CONFORT de la partie stratégique). Elle passe par la création de sites propres 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...

Pilote(s)

Bruxelles Mobilité
STIB

Partenaire(s)

Communes bruxelloises
De Lijn
Opérateur de Transport de Wallonie
Autres opérateurs TP

Indicateur(s) et objectif(s)

À définir et compléter en cours de mise en œuvre

	2020	2025	2030
Vitesse planifiée du réseau bus et tram	16 km/h	17 km/h	18 km/h
Nombre de points noirs résolus	3	15	

**Évolution de la vitesse
Taux de régularité
Gain de temps pour traitement d'un axe complet
Évolution du nombre d'alarmes charge signalées par les conducteurs**

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants Budgets régionaux pour intervention dans les mailles à restructurer
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action E.4) Mécanismes de gestion de projets et de financement (voir action E.4) Mécanismes de contractualisation des actions régionales et communales (voir action E.2) Système de gestion dynamique du trafic (voir action B.10)

B.6

Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public

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 manoeuvre sont encore disponibles ;
- Mettre en œuvre les développements du réseau répondant aux enjeux de développement de la Région, tels qu'identifiés dans le contrat de gestion de la STIB ;
- 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 ;
- Étudier les besoins de développement du réseau sur le long terme, en particulier sur les extensions du métro et réseau structurant.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité STIB	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Perspective.brussels De Lijn Opérateur de Transport de Wallonie SNCB Beliris Communes bruxelloises ...	Extensions du réseau réalisées		NOH, T&T, Heysel, partie Gare du Nord-Albert	Métro Gare du Nord – Bordet Tram « diagonale » Extension Tram 8
	Renforcement de lignes existantes		49, 71, 95	
	Places.km offertes Taux de saturation des lignes structurantes Fréquentation des lignes structurantes			

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux à prévoir Avenants Beliris selon futures négociations
Humaines	Équipe BM existante
Réglementaires	PRAS A prévoir : cadre de collaboration à l'échelle métropolitaine à redéfinir (voir action E.3)
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action E.4) Mécanismes de gestion de projets et de financement (voir action E.4) Mécanismes de contractualisation des actions régionales et communales (voir action E.2)

B.7

Faciliter l'accès des poids lourds vers les zones logistiques de la Région

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 à terme au nord (Schaerbeek-Formation) et au sud (Anderlecht Industrie) de la zone du canal, avec une attention particulière pour la desserte des zones d'industrie urbaine (ZIU) et des zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) ;
- Diffuser la carte des itinéraires privilégiés aux acteurs du secteur.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Urban.brussels Perspective.brussels STIB Bruxelles Environnement Viapass Acteurs du secteur logistique Communes concernées ...	Mise en place du test		Accès route Nord	Accès route Sud

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants
Humaines	Équipe BM existante
Réglementaires	Code de la route
Techniques	Vade-mecum, guide de conception des projets sur l'espace public (voir action E.4) Système de gestion dynamique du trafic (voir action B.10) Système de contrôle

B.8

Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, des réseaux et des équipements (tous modes)

L'**ambition** est de garantir aux usagers un patrimoine durable d'espaces publics, de cheminements, de réseaux et ouvrages d'art ainsi que 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** :

- Élaborer un cadre réglementaire de gestion de la voirie et d'exploitation des tunnels routiers ;
- Assurer une gestion structurée et systématique de la maintenance et de l'entretien des voiries régionales (en ce compris les trottoirs et pistes cyclables) et des ouvrages d'art (tunnels, ponts, etc.) 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, en faisant notamment évoluer l'outil *Fix My Street* pour également traiter les défauts d'infrastructure.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises STIB Concessionnaires	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Indicateur de confort du réseau cyclable			8
Partenaire(s) ...	Validité des dossiers de sécurité des ouvrages d'art	Permanent		
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter			
Humaines	Équipe BM à renforcer			
Réglementaires	Nouvelle loi communale du 24 juin 1988 Ordonnance relative au régime juridique de la voirie à établir			
Techniques	Outil d' <i>asset management</i> à créer			

B.9

Garantir les conditions d'exploitation des réseaux

L'ambition est d'assurer des niveaux de service satisfaisants dans le fonctionnement quotidien et la viabilité des différents réseaux de transport via la surveillance et la réactivité des dispatchings, ainsi qu'en assurant la coordination des plus de 5.000 chantiers ouverts simultanément sur le territoire bruxellois.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Gérer les flux 24h/7j et assurer l'exploitation 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 et les événements conformément à la réglementation en vigueur. Il s'agit de coordonner et de 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 et d'événements ayant un impact majeur, afin de regrouper les interventions et ainsi, limiter au maximum les perturbations pour les usagers, et 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 action E.7), de fournir une communication saisonnière générale (voir action D.6), et d'assurer un observatoire des chantiers (voir action F.2) ;
- Établir des plans de déviation assurant le cheminement des piétons, des cyclistes et des usagers faibles (avec une attention spécifique pour les PMR) en toute sécurité, mais aussi la circulation des transports publics et du trafic automobile pour les travaux pilotés par la Région, tout en concertant les usagers et en communiquant 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, telles que définies par le contrat de service public de la STIB.

B.9

Garantir les conditions d'exploitation des réseaux

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité STIB	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Zones de police Communes bruxelloises Concessionnaires Commission de coordination des chantiers	À déterminer			
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter Dotation de fonctionnement de la STIB			
Humaines	Équipe BM à renforcer, notamment contrôleurs de chantier			
Réglementaires	Ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie AGRBC du 26 janvier 2012 relatif à la Commission de coordination des chantiers instituée par ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie, et portant désignation de ses membres AGRBC du 11 juillet 2013 relatif à l'exécution des chantiers en voirie AGRBC du 30 janvier 2014 relatif à la coordination des chantiers en voirie Ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique			
Techniques	Outil Osiris de coordination des chantiers Dispatching Mobiris de gestion des réseaux de voiries et tunnels Dispatching STIB			

B.10

Renforcer le système de gestion dynamique du trafic

L'ambition est de fluidifier, en maîtrisant le trafic et la congestion sur l'ensemble du réseau bruxellois via une gestion dynamique en temps réel, conformément à la vision du PRM, et en intégrant les incidents et événements ainsi que la fluctuation de la demande de trafic au cours du temps.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Équiper les axes et carrefours stratégiques d'outils d'observation du trafic : installation de caméras intelligentes et de télésurveillance en temps réel ;
- Prévoir des systèmes et des possibilités d'observation complémentaires pour les zones d'hypercoordination de chantier ou en cas d'incident (par exemple via l'utilisation de drones), en coopération avec Bruxelles Prévention & Sécurité et les zones de police pour assurer le maintien de l'exploitation ;
- Accélérer le raccordement des différents carrefours à la centrale de contrôle à distance et l'équiper d'un système de dosage du trafic, et permettre une reprise de contrôle manuelle des feux en cas d'incident ;
- Assurer le transfert à la Région de l'ensemble des carrefours à feux, *a minima* pour ceux situés sur les réseaux PLUS et CONFORT, en concertation avec les communes ;
- Étudier les variations et comportements des flux de trafic ;
- Définir et implémenter des scénarios de programmation des carrefours à feux, pour maîtriser la congestion, en cohérence avec les réseaux définis par la spécialisation multimodale des voiries, et réaménager au besoin certains carrefours en vue de simplifier leur fonctionnement ;
- Observer les anomalies (dispersion de trafic contraire à la vision du PRM et des PCM) et travailler à les résoudre avec les communes (voir action A.2) et les opérateurs de GPS ;
- Évaluer le système et le faire évoluer au regard des développements technologiques.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Bruxelles Prévention & Sécurité Zones de police Communes bruxelloises STIB ...	Nombre de carrefours stratégiques gérés dynamiquement	5 carrefours	40 carrefours	100 carrefours
	Nombre d'axes stratégiques gérés dynamiquement	2 axes	10 axes	25 axes

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	Centrale des feux (à finaliser) Réseau de caméras pour la visualisation et la gestion intelligente (à développer) Module de gestion (à développer)

C.1

Accompagner le développement du MaaS

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. L'autorité publique fixe le cadre de déploiement du MaaS, assurant le respect des objectifs régionaux, y compris la mise à disposition des données dans le cadre d'un *data market*.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Assurer l'intégration tarifaire des opérateurs de transport public (voir actions D.4 et E.3) ;
- Fixer le cadre – poursuivant l'intérêt public et l'accessibilité universelle des services de transport – dans lequel s'inscrit le MaaS en concertation permanente avec les opérateurs de service de mobilité et assurer une régulation efficace et des stratégies tarifaires cohérentes avec l'ambition définie sur l'ensemble du territoire ;
- Développer et opérer une plateforme *back-end* publique régionale afin d'assurer une maîtrise des données, en y intégrant les opérateurs de mobilité, tant publics que privés ;
- Étendre la plateforme à la zone métropolitaine ;
- Assurer le contrôle de l'application du cadre MaaS (voir action E.7).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité STIB	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) De Lijn Opérateur de Transport de Wallonie SNCB Parking.brussels Opérateurs de transport rémunéré de personnes Opérateurs de services partagés ...	Établissement d'un cadre réglementaire	2021		
	Plateforme MaaS fonctionnelle	2022		

Ressources

Budgétaires	Budget régional à renforcer
Humaines	Équipe BM à créer
Réglementaires	À prévoir : cadre réglementaire pour l'ensemble des opérateurs de mobilité
Techniques	Système <i>back-end</i> public à créer

C.2

Mettre en place des points d'information et de services intégrés liés à la mobilité

L'ambition est de créer des points de contact pour l'utilisateur (en prenant en compte la spécificité de chacun : genre, âge, autonomie, langue...), lui permettant d'accéder à de l'information et du conseil sur l'ensemble des services liés à la mobilité, et 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 diffusée, 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 points de 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 visuelle, formations, partage d'expérience, supports d'information, unités mobiles...).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Parking.brussels STIB Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre de boutiques dispensant une information et des services intégrés	0	5	10
Partenaire(s) Visit.brussels Hub.brussels De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie SNCB Sociétés de taxis Opérateurs de services partagés ...				
Ressources				
Budgétaires	Synergies budgétaires à coordonner avec les opérateurs de services publics et privés			
Humaines	Équipe BM à renforcer			
Réglementaires	/			
Techniques	/			

C.3

Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement

L'**ambition** est de soutenir et d'accompagner le développement de services liés à la pratique du vélo et autres moyens légers de déplacement, y compris pour le transport de marchandises. Le cadre législatif du *free floating* sera renforcé, notamment en ce qui concerne le stationnement. La concertation avec les différentes parties prenantes sera assurée.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Intégrer le mode vélo dans les interfaces du MaaS (voir action C.1) 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 (voir action C.11) ;
- 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 de courtes, moyennes et longues durées ;
- Développer l'offre en stationnement vélo, notamment sécurisée, conformément aux orientations, lignes directrices et priorités identifiées par le Masterplan stationnement vélo ;
- Confier la gestion du stationnement vélo sécurisé à un opérateur unique (parking.brussels), conformément au Masterplan stationnement vélo ;
- Créer les conditions de développement de livraisons de marchandises à vélo ;
- Mettre en place des *drop-off zones* permettant d'organiser le stationnement des véhicules de type *free floating* dans des espaces délimités et réservés à leur attention, en lieu et place d'un emplacement de stationnement automobile, en fonction du contexte local ;
- Renforcer l'accès des vélos aux services de transport public (véhicules de TP et haltes, notamment par des petits aménagements rapides (goulottes sur les escaliers, etc.)).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Parking.brussels Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre d'emplacements de stationnement vélo sécurisés aux gares et stations de métro/ prémétro	Situation de référence à construire	25.000	50.000
Partenaire(s) Zones de police Secteur associatif Hub.brussels Bruxelles Environnement ...	Nombre de <i>drop-off zones</i>			

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à renforcer
Humaines	Équipe BM existante Équipe parking.brussels à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	/

C.4

Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service)

L'**ambition** est d'offrir les conditions et les services qui permettent une mutualisation et mise à disposition d'espaces de stationnement publics et privés pour diverses fonctions, et qui assurent un stationnement adapté aux besoins des particuliers et des professionnels (en ce compris les autocars et poids lourds).

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

- Intégrer les parkings publics et privés aux outils MaaS ;
- Faire évoluer les parkings publics (y compris les P+R) vers des pôles de service : 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 (téléjalonement, alertes, post-paiement, capteurs, applications, etc.).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Parking.brussels	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Communes bruxelloises Zones de police Opérateurs de service de stationnement ...	Intégration du stationnement dans les plateformes MaaS	En cours	Réalisé	
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à réallouer			
Humaines	Équipe BM existante Équipe parking.brussels à renforcer			
Réglementaires	/			
Techniques	Observatoire du stationnement			

C.5

Accélérer la mise en accessibilité des services de mobilité, en ce compris le transport public

L'ambition est de rendre l'ensemble des espaces publics et du réseau de transport public accessibles aux PMR. En complément à la mise en accessibilité des arrêts de surface (voir fiche B.1), il convient aussi de veiller à une bonne accessibilité numérique des applications de mobilité et d'améliorer l'information à destination des PMR. Il s'agit aussi de mettre en place, lorsqu'il n'y a pas d'alternative possible, des services destinés spécifiquement aux PMR.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Veiller à rendre l'application de la STIB et les futures applications MaaS numériquement accessibles ;
- Améliorer l'information à destination des PMR quant à l'accessibilité réelle du réseau : poursuivre le déploiement du programme Accessibus à toutes les lignes et affiner l'information en temps réel sur l'état de fonctionnement des ascenseurs ;
- Réglementer l'activité des centrales téléphoniques et les applications taxis afin d'assurer et d'améliorer les services de réception de demandes pour les taxis PMR ;
- Élaborer un référentiel commun et applicable à l'ensemble des opérateurs de transports publics afin d'harmoniser la signalétique et les panneaux d'information ;
- Poursuivre l'installation d'ascenseurs dans deux nouvelles stations de métro par an (voir fiche C.8) et assurer leur bon entretien (voir fiche B.8) ;
- Poursuivre les efforts en vue de réduire les lacunes entre le matériel roulant et les quais ;
- Veiller à la mise en œuvre du plan de mise en accessibilité du réseau de la STIB, tel que repris dans le contrat de service public.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité STIB	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			

Partenaire(s)

...

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à renforcer
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	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

L'ambition est de rendre plus lisible la structure du réseau de transport public en faisant abstraction du mode et de l'opérateur. Travailler de manière orientée résolution usager et accroître la lisibilité des offres de transport public. 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, l'accessibilité PMR, les services offerts aux cyclistes (stationnement, point vélo, possibilité d'embarquement...), et la communication. Cette lisibilité peut inclure les services collectifs de transport rémunéré de personnes (voir action C.7).

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 ;
- Tester des concepts de transport à la demande permettant de compléter et de faire évoluer l'offre de transport public classique ;
- Décliner progressivement la signalétique à l'ensemble du réseau.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
STIB SNCB	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Bruxelles Mobilité De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie SNCB ...	À déterminer			
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à réallouer			
Humaines	Équipe STIB existante			
Réglementaires	/			
Techniques	/			

C.7

Développer les services de transport rémunéré de personnes en tant que solution alternative à la possession et à l'utilisation d'un véhicule privé

L'**ambition** est de s'appuyer sur les services de transport rémunéré de personnes pour permettre d'assurer les déplacements souhaités par les usagers actuels et potentiels. Ainsi le transport rémunéré de personnes et les transports publics sont complémentaires et poursuivent le même objectif régional, la diminution du taux de motorisation des ménages et la baisse de la pression routière.

Ce secteur, opéré par des acteurs privés, doit donc se développer au bénéfice des usagers, de leur confort et du service qui leur est proposé, dans un cadre réglementaire clair assurant une concurrence loyale.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Maintenir la poursuite du service d'utilité publique du secteur et le respect de la réglementation dans le chef des opérateurs de transport rémunéré de personnes ;
- Prévoir des emplacements de stationnement dédiés en voirie intégrés dans l'espace urbain dans les endroits les plus susceptibles de rencontrer une demande de transport rémunéré de personnes, et ce en concertation avec les communes ;
- Améliorer la qualité de service en l'adaptant aux besoins des usagers existants et potentiels, notamment en augmentant la proportion des taxis équipés pour recevoir des personnes handicapées et en renforçant la formation des prestataires afin de s'assurer d'une bonne prise en charge des personnes handicapées ;
- Intégrer ces services dans l'offre globale de mobilité, notamment dans le MaaS et dans la communication et promotion des offres alternatives à la voiture individuelle ;
- Identifier les nouveaux potentiels de développement en lien avec le transport à la demande (voir action C.6) ;
- 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 le système Collecto et en l'améliorant ;
- Développer une coopération métropolitaine en vue d'un accord de coopération visant une utilisation optimale des services de transport rémunéré de personnes.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) STIB Opérateurs de transport rémunéré de personnes De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie SNCB ...	Plan heures hyper creuses	Réalisé pour 2021		
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux à augmenter			
Humaines	Équipes STIB et BM existantes			
Réglementaires	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			
Techniques	/			

C.8

Aménager les gares et pôles d'échange

L'ambition est de renforcer les possibilités de déplacements intermodaux par la requalification des pôles d'échange 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'échange ;
- Créer de nouveaux pôles d'échange 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 ;
- Développer des services au sein des pôles d'échange (ex : accueil et informations intégrées pour les différents opérateurs, en ce compris les taxis (voir actions C.1 – C.2 – C.9), services pour les vélos (voir action C.3), consignes...)
- Concevoir les rénovations et nouveaux pôles d'échange en intégration avec les projets urbains.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité STIB Beliris SNCB, Infrabel	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre de pôles d'échange réaménagés selon les standards définis	1	3	7
Partenaire(s) Urban.brussels BMA Parking.brussels Communes bruxelloises Perspective.brussels Sau.brussels Citydev.brussels De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie ...	Suivi des flux et des usagers par pôle d'échange			
	Enquêtes de satisfaction auprès des usagers			
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants Avenants Beliris selon futures négociations PPI SNCB			
Humaines	Équipes à renforcer			
Réglementaires	/			
Techniques	/			

C.9

Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P+R 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. Une cohérence tarifaire doit également être déployée à l'échelle métropolitaine.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Réaliser l'offre au niveau métropolitain, au travers d'une concertation spécifique avec les Régions flamande et wallonne, ainsi qu'avec le groupe SNCB (voir action E.3) ;
- Construire et exploiter des parkings adaptés, identifiés comme pertinents sur le territoire régional, après une concertation métropolitaine (en utilisant la carte «pôles d'échange existants et à créer» de la partie stratégique comme base des discussions), en cohérence avec le planning de mise en oeuvre des développements envisagés du réseau de transport public ;
- Assurer l'attractivité du stationnement en P+R par rapport au centre-ville et aux quartiers alentours, dans l'élaboration des tarifs, et l'intégration du tarif avec l'usage du transport public ou autres services du MaaS (voir action C.4) ;
- Évaluer systématiquement la possibilité d'une gestion proactive de l'offre et de son évolutivité vers d'autres usages potentiels (réaffectation). Y développer le stationnement des véhicules partagés (autopartage et covoiturage), l'implantation de micro-hubs logistiques au rez-de-chaussée, des parkings sécurisés pour vélos et des bornes électriques ;
- Encourager l'intégration de ces parkings au sein de projets de développement urbain.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Parking.brussels	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Région flamande Région wallonne Communes bruxelloises Communes flamandes Communes wallonnes STIB, De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie SNCB Perspective.brussels Sau.brussels ...	Nombre de places gérées à usage P+R (à l'échelle métropolitaine)	À calculer		À réévaluer
	Taux d'occupation des P+R (stationnement vélo et automobile)	À calculer	65%	80%
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux à mobiliser			
Humaines	Équipes à renforcer			
Réglementaires	PRAS			
Techniques	Opportunité de partenariats public-privé (PPP) à explorer			

C.10

Créer une gare routière internationale

L'**ambition** est d'accompagner le développement de l'offre de cars de 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 :

- Élaborer un projet architectural ambitieux d'aménagement d'un pôle d'échange à part entière, bien intégré dans son environnement urbain. Le site retenu est le site d'Erasmus où un projet de développement urbain intégrerait ce pôle d'échange ;
- 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 de moyenne et longue distance sur base des critères définis dans le PRM.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Parking.brussels	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) BMA Perspective.brussels Sau.brussels Opérateurs d'autocars de ligne FBAA Opérateurs de TP ...	Création d'une gare internationale		2024	
	Amélioration des pôles Midi et Nord	2020		
Ressources				
Budgétaires	Budget régional existant à réallouer			
Humaines	Équipe existante			
Réglementaires	/			
Techniques	/			

C.11

Renforcer les services de mobilité partagée

L'ambition est de créer un réseau de points de mobilité à l'échelle des quartiers, regroupant différents services (véhicules partagés, station de gonflage, station 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, identifier les synergies potentielles, y compris avec la LEZ, et établir de nouveaux objectifs du déploiement de l'autopartage ;
- 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 ;
- Établir un cadre de déploiement de l'offre de véhicules partagés (voir action C.1) ;
- Renforcer le cadre législatif du *free floating*, notamment en ce qui concerne le stationnement et le contrôle, en concertation avec les différentes parties prenantes ;
- Évaluer la pertinence de regrouper les services sous un label unique, de type « MobiPunt » ;
- Le cas échéant, examiner la pertinence de traduire le concept des points de mobilité dans les outils réglementaires (RRU).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
		À définir et compléter en cours de mise en œuvre		
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises Perspective.brussels	Nombre de Mobility Points opérationnels	0	À définir	
	Étude des besoins	Réalisée		
	Actions de crédibilisation	Réalisées	Réalisées	
Partenaire(s) Opérateurs de mobilité partagée STIB Acteurs immobiliers publics et privés SNCB Parking.brussels Secteur académique				

Ressources

Budgétaires	Budget régional existant à augmenter
Humaines	Équipe à créer
Réglementaires	/
Techniques	/

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 ;
- À 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 m²) pour organiser des livraisons mutualisées à l'aide de véhicules propres.

Pilote(s)

Bruxelles Mobilité
Citydev.brussels
Port de Bruxelles
Perspective.brussels

Indicateur(s) et objectif(s)

À définir et compléter en cours de mise en œuvre

2020

2025

2030

À déterminer

Partenaire(s)

Bruxelles Environnement
Urban.brussels

...

Ressources

Budgétaires Budgets régionaux existants

Humaines Équipes existantes

Réglementaires PRAS

Techniques /

D.1

Articuler les développements urbains et l'offre de mobilité

L'ambition est de permettre la mise en œuvre de la ville multipolaire, multifonctionnelle et des courtes distances, de garantir une accessibilité optimale aux principales fonctions urbaines de la Région (services et équipements, pôles d'emploi, touristiques et commerciaux), aussi bien depuis les différents quartiers de la Région que depuis l'extérieur de celle-ci, 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 tout en minimisant les impacts environnementaux. 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 :

- Établir des programmes d'action pluriannuels (à dix ans, mis à jour annuellement) combinés en termes de développement urbain sur des zones à enjeux stratégiques, d'aménagement de l'espace public et de développement de l'offre de mobilité (voir action E.4) ;
- Intégrer systématiquement les questions de mobilité dès la conception de nouveaux quartiers ou de nouveaux projets (cheminements piétons vers les arrêts de transport public, adaptation de la desserte en transport public aux besoins réels et souhaitables, services à intégrer, mutualisation du stationnement et des livraisons, besoin d'espaces pour les terminus de transport public ou les dépôts) ;
- Faire évoluer les documents réglementaires d'urbanisme (RRU) et d'aménagement du territoire (PRAS) pour prendre en compte les nouveaux objectifs stratégiques définis dans le PRDD et assurer la réalisation et le développement de projets de mobilité programmés ou à programmer (réseaux de transports publics, principe STOP, P+R, espaces logistiques...) ;
- Établir 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 (densification et affectation à préconiser suivant les conditions d'accessibilité) pour accompagner le développement des zones régionales prioritaires, ainsi que la densification éventuelle de certaines parties de la Région et implémenter ces balises au sein des différents documents réglementaires et programmatiques de la Région ;
- Dans le cadre de la réflexion en cours, analyser les possibilités d'affecter les plus-values dues à l'amélioration de l'accessibilité des terrains (ou une partie de ces dernières) en vue de contribuer au financement du développement de l'offre de mobilité.

Pilote(s)

Perspective.brussels
Bruxelles Mobilité

Indicateur(s) et objectif(s)

À définir et compléter en cours de mise en œuvre

2020

2025

2030

À déterminer

Partenaire(s)

Urban.brussels
Bruxelles Environnement
STIB et autres maîtres
d'œuvre de travaux publics

Ressources

Budgétaires

Budgets régionaux existants

Humaines

Équipes existantes à coordonner

Réglementaires

RRU
PRAS
PAD

Techniques

PPI Espaces publics
Cartes d'accessibilité

D.2

Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité

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 et d'encourager le stationnement hors voirie.

Par ailleurs, la politique de stationnement devra aussi tenir compte des besoins de certaines catégories socio-économiques et professionnelles.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Adapter les outils réglementaires relatifs à la politique de stationnement, en concertation avec les communes pour, au minimum, réglementer et tarifer le stationnement afin que le stationnement hors voirie soit l'option la moins coûteuse ; et limiter, en tenant compte de certains groupes cibles, les possibilités de dérogation à la réglementation du stationnement en voirie (rationaliser le nombre de cartes de stationnement, augmenter les tarifs, établir une sectorisation et des principes de quotas) pour inciter à une diminution de la possession automobile ;
- En tenant compte des impacts sociaux, la tarification en voirie doit également suivre le principe d'une tarification croissant avec le rapprochement du cœur de la ville : plus on tend vers le centre-ville, plus la tarification horaire doit être élevée ;
- Définir un mécanisme permettant d'assurer un plafonnement des tarifs du stationnement hors voirie, afin d'en assurer l'attractivité (pour les riverains, en particulier) ;
- Poursuivre l'harmonisation des taxes, tarifs et sanctions administratives en matière de stationnement (voir action E.7) ;
- Évaluer 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 afin notamment de revoir à la hausse, en fonction de la situation dans les quartiers, la charge environnementale perçue par Bruxelles Environnement pour les emplacements de stationnement excédentaires non transformés, non supprimés ou non mutualisés, au bénéfice des riverains ;
- Établir un arrêté précisant les obligations et caractéristiques des différents types de parking public hors voirie et y assouplir les conditions d'exploitation appliquées à certains parkings, et notamment aux P+R, pour que ceux-ci répondent mieux aux besoins constatés dans les quartiers (stationnement riverain, solutions temporaires de compensation...) et aux enjeux de mobilité qui y sont liés ;
- Revoir à la baisse les seuils des emplacements de stationnement hors voirie dans le cadre du RRU.

D.2

Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Parking.brussels Bruxelles Environnement	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Révision des outils réglementaires relatifs à la politique de stationnement	Établie		
Partenaire(s) Perspective.brussels Communes bruxelloises ...	Nombre de places en voirie rapporté au nombre de places hors voirie			
	Taux d'occupation (parking public...)			
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants			
Humaines	Équipes existantes à coordonner Équipe existante parking.brussels à renforcer			
Réglementaires	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 AGRBC du 29 novembre 2012 fixant les modalités de répartition finale et les modalités de versement du produit des recettes du stationnement AGRBC du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement AGRBC du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation			
Techniques	/			

D.3

Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage

L'ambition est de dissuader la possession et l'utilisation de véhicules individuels ou de véhicules de société 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 des 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. Cette mesure est complémentaire aux développements de nouveaux services (action C.1) et aux autres actions de développement de l'offre de mobilité.

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) et vise une flotte de véhicules plus légers, moins polluants, moins consommateurs d'énergie et plus adaptés au milieu urbain (voir action D.5). Cette réforme de la fiscalité doit permettre un meilleur usage de la voiture tout en assurant qu'elle n'ait pas d'impact social négatif ;
- Identifier les mesures d'accompagnement nécessaires pour les publics cibles objectifs ;
- Développer un outil permettant aux citoyens 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, notamment à travers les plans de déplacement d'entreprise et le développement du MaaS, et appuyer une réforme dans le régime des voitures de société auprès de l'autorité fédérale en vue de réduire, voire de supprimer, l'avantage fiscal accordé à celles-ci (voir action E.2).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Fiscalité Bruxelles Mobilité Bruxelles Environnement Communes bruxelloises	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Outil disponible pour évaluer les coûts de mobilité	0	1	1
Partenaire(s) Hub.brussels Autorité fédérale	Nombre de primes octroyées	À déterminer	À déterminer	
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux et communaux existants			
Humaines	Équipe BM à renforcer			
Réglementaires	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 AGRBC 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			
Techniques	/			

D.4

Moduler la tarification des déplacements à l'usage

L'ambition est de susciter une prise de conscience de chaque usager quant à ses habitudes de déplacement (choix du mode, moment du déplacement, impact du mode sur l'environnement et la congestion...) pour le pousser à rationaliser et à maîtriser ses choix de mobilité et encourager l'usage de mode(s) de déplacement plus efficace(s) ou plus adéquat(s) en fonction du moment et de l'endroit.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Introduire, de façon progressive, flexible et concertée à l'échelle nationale (voir action E.3) ou métropolitaine, un système de tarification routière intelligente, permettant de moduler le prélèvement par rapport 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) ;
- En utilisant les compétences propres de la RBC, 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. Le régime actuel de taxe de circulation (TC) sera revu en lien avec les objectifs de la zone de basse émission (LEZ) et s'appuiera sur sa technologie. Ce nouveau régime visera l'ensemble des véhicules circulant à Bruxelles et sera modulé à l'usage afin de limiter la congestion automobile, en particulier aux heures de pointe. A cet effet, le Gouvernement développera son réseau de caméras ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*, soit reconnaissance automatique du numéro de plaque). Cette réforme de la fiscalité doit permettre un meilleur usage de la voiture tout en assurant qu'elle n'ait pas d'impact social négatif ;
- Identifier les mesures d'accompagnement nécessaires pour les publics cibles objectivés ;
- Réduire les dépenses pour les Bruxellois par des mesures d'accompagnement appropriées (subsidés, primes au logement, incitants immobiliers pour les entreprises, primes pour livraisons à vélo) afin de contrebalancer les impacts socio-économiques non désirés ;
- Analyser les impacts budgétaires sur l'exploitation des flottes publiques (coûts de la tarification, achat possible de véhicules alternatifs de type vélos-cargos...) ;
- 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 en concertation avec les autres entités fédérées (voir action E.3 et C.1), et d'optimiser l'utilisation des ressources (infrastructure, matériel roulant) ;
- Adopter une politique tarifaire sociale de transport public et mettre en œuvre la gratuité pour certains publics cibles.

D.4

Moduler la tarification des déplacements à l'usage

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Bruxelles Environnement Bruxelles Fiscalité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Mise en œuvre d'un système de tarification	Étude des modalités	Mise en œuvre	
	Gratuité pour les publics cibles		Mise en œuvre	
Partenaire(s) CIRB SPF, Région flamande Région wallonne STIB, SNCB, De Lijn Opérateur de Transport de Wallonie ...				
Ressources				
Budgétaires	Augmenter les budgets pour la mise en œuvre de la taxe kilométrique intelligente Augmenter les budgets pour le déploiement des caméras ANPR via Bruxelles Prévention & Sécurité ou via le CIRB Assurer une réutilisation budgétaire des recettes dans les actions de renforcement des offres et des services alternatifs à l'usage de la voiture			
Humaines	Augmenter les ressources humaines pour Bruxelles Fiscalité Augmenter les ressources humaines pour Bruxelles Prévention & Sécurité Équipes existantes au sein des administrations pour les phases d'étude, mais équipe transversale à créer pour assurer la mise en œuvre			
Réglementaires	/			
Techniques	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

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 et plus adaptées au milieu urbain - 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 d'impact sur la mobilité, sur les aspects sociaux, économiques et sur l'énergie, en ce compris pour les ménages et entreprises bruxellois, ainsi qu'une étude sur les impacts budgétaires du renouvellement des flottes publiques, dans l'optique d'une sortie du diesel à l'horizon 2030 au plus tard, et de l'essence à l'horizon 2035 au plus tard ;
- Analyser la disponibilité des alternatives aux moteurs à combustibles fossiles et aux carburants diesel/essence, en particulier pour les camionnettes, les poids lourds, les deux-roues motorisés (moto, scooter), les bus et les autocars, dans l'optique d'une sortie du diesel à l'horizon 2030 au plus tard, et de l'essence et du LPG à l'horizon 2035 au plus tard ;
- 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 ainsi que des infrastructures de recharge ;
- Adapter les législations permettant d'évoluer vers une sortie des moteurs thermiques. Les moteurs hybride-essence non rechargeables et les moteurs CNG, au vu de leurs qualités environnementales, ne sont actuellement pas concernés par ce calendrier. Leur bannissement, qui correspondra à un bannissement total des moteurs à carburants fossiles, pourra être envisagé par la suite, en fonction notamment des alternatives technologiques disponibles sur le marché et de l'accessibilité de celles-ci ;
- Etablir des mesures d'accompagnement des automobilistes (aides ciblées, participation, communication, etc.) pour exploiter le potentiel que constitue la sortie du diesel et de l'essence en faveur du transfert modal.

D.5

Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Environnement Bruxelles Mobilité Bruxelles Fiscalité Bruxelles Econ. et Emploi	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Part des véhicules diesel dans le parc de véhicules	À déterminer		0%
	Part des véhicules essence et LPG dans le parc de véhicules			0% en 2035
Partenaire(s) CIRB STIB, De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie Bruxelles Propreté Brugel, Sibelga Conseil économique et social	Nombre de bornes de recharge accessibles au public			
Ressources				
Budgétaires	Budget conséquent à prévoir pour le remplacement des flottes publiques			
Humaines	Équipes existantes au sein des administrations			
Réglementaires	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 AGRBC 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 AGRBC du 28 mai 2009 relatif à l'introduction de véhicules plus respectueux de l'environnement dans les flottes des autorités régionales AGRBC du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés AGRBC du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions			
Techniques	Réseau de caméras et d'analyse du contrôle LEZ Réseau de bornes de recharge électrique			

D.6

Assurer une sensibilisation ciblée auprès de publics spécifiques

L'**ambition** est d'assurer une démarche globale d'information, de formation, de persuasion, d'initiation et d'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** :

- Réfléchir à l'adéquation entre la publicité sur la voie publique et les ambitions régionales.

Auprès du public adulte :

- Établir un plan de communication annuel définissant et programmant les éléments à communiquer (thématiques, publics 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 (projets d'expérimentation pratique des modes de déplacement) et des campagnes annuelles par zone géographique (abords de gare, 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, brevet du vélo et du piéton...).

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Bruxelles Formation Bruxelles Environnement Communautés Communes bruxelloises STIB Autres opérateurs de TP Secteur associatif ...	Nombre de campagnes et d'actions par public cible et zone géographique mises en place	10	15	20

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter fortement
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	/

D.7

Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)

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'action dans le cadre des plans de déplacements scolaires et d'entreprise (exemples en entreprise : *The Bike Project*, *Maestromobile*, *pendelfonds* à développer, services mobilité, y compris *car sharing* à développer ; exemples dans les écoles : parkings vélos, rangs scolaires...) ;
- Impliquer les pôles générateurs dans les réflexions relatives à l'apaisement des quartiers et aux plans de circulation (voir action A.2) ;
- Faire preuve d'exemplarité des autorités publiques en matière de gestion de la mobilité et encourager les communes dans ce sens ;
- Complémentairement aux outils de plans de déplacement d'entreprise et plans de déplacements scolaires, favoriser les plans de déplacements pour les activités et étudier l'opportunité de les rendre obligatoires (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 ;
- Imposer certains aménagements favorisant la mobilité durable via les permis d'environnement et proposer un accompagnement pour l'opérationnalisation des mesures (notamment les parkings vélos, y compris vélos-cargos).

D.7

Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Bruxelles Environnement Urban.brussels	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre d'implantations d'école ayant démarré un PDS par rapport au nombre total d'implantations d'école dans la RBC (766)	420	570	720
Partenaire(s) Fédérations professionnelles Communautés Communes bruxelloises Entreprises Écoles Hub.brussels STIB ...	Nombre d'écoles actives en PDS (en ordre d'actualisation tous les 3 ans)	248	300	350
	Nombre d'élèves des écoles en PDS qui se déplacent autrement qu'en voiture au moins 1 jour sur 2	50%	60%	

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants
Humaines	Équipe BM à renforcer
Réglementaires	CoBrACE - RRU AGRBC du 20 juin 2013 relatif aux plans de déplacements scolaires AGRBC du 1er juin 2017 relatif aux plans de déplacements d'entreprises À prévoir : AGRBC relatif aux plans de déplacements d'activités
Techniques	/

D.8

Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons

L'ambition est de généraliser la prise de conscience des organismes publics et des entreprises quant aux flux de marchandises générés (livraisons et marchandises exportées) et rationaliser ces flux, 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 livraison d'entreprise (PLE) ;
- Rendre obligatoire la réalisation d'un PLE pour tous les OIP, les communes et les CPAS pour 2025. Ces plans pourront être financés par la Région ;
- 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 des achats et gestionnaires des livraisons ;
- Faire preuve d'exemplarité de l'administration régionale en matière de livraison 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)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Conseil économique et social	Nombre d'entreprises accompagnées en « PLE Projects »	15/an		
Bruxelles Environnement Brulocalis	Nombre de communes accompagnées	2/an		
Fédérations professionnelles Citydev.brussels Hub.brussels Port de Bruxelles ...	Nombre de livraisons en vélo-cargo en RBC	À déterminer		

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux à renforcer et existants à réallouer
Humaines	Équipes de <i>mobility managers</i> BM en charge des PLE à créer et potentiellement à renforcer dans les organismes concernés par l'obligation
Réglementaires	Établir l'obligation du PLE dans les OIP, communes et CPAS
Techniques	/

D.9

Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction

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 réemploi des matériaux dans une logique d'économie circulaire (en questionnant la disponibilité d'espaces de stockage pour les matériaux de réemploi) ;
- 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 ;
- Étudier 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 ;
- Identifier les soutiens financiers éventuels pour renforcer la mise en œuvre de la mesure.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Conseil économique et social	Nombre d'outils créés à destination des professionnels	1	3	
Bruxelles Environnement Port de Bruxelles Citydev.brussels	Obligation de mise en place d'un plan logistique	2025		
Fédérations professionnelles ...	Nombre de plans logistiques réalisés	3/an	3/an	5/an

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à réallouer
Humaines	Équipe BM existante
Réglementaires	/
Techniques	/

E.1

Renforcer le rôle de la Région comme Autorité organisatrice de la Mobilité

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 en partenariat avec ceux-ci. Un rapport annuel d'évaluation sera produit ;
- Gérer les budgets régionaux alloués aux opérateurs pour la mise en œuvre de la politique de mobilité ;
- Améliorer les processus décisionnels entre Bruxelles Mobilité, les organes de gestion des opérateurs régionaux, le Ministre de tutelle et le Gouvernement ;
- Encadrer l'accès au marché du transport rémunéré de personnes (délivrance et gestion des autorisations d'exploitation, sélection et formation des chauffeurs, et les intermédiaires de transport) ;
- Encadrer l'accès au marché du transport routier de marchandises (y compris en ce qui concerne les marchandises dangereuses et le transport exceptionnel) ;
- Autoriser l'utilisation des véhicules sur la voirie via l'encadrement des organismes de formation et d'examens pour l'obtention du permis de conduire et du contrôle technique ;
- Renforcer le contrôle de l'utilisation de la voirie par le déploiement de contrôleurs.

E.1

Renforcer le rôle de la Région comme Autorité organisatrice de la Mobilité

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) STIB Parking.brussels Port de Bruxelles ...	Adaptation et mise en cohérence des réglementations	Satisfaisant	Satisfaisant	Satisfaisant
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à coordonner			
Humaines	Équipes à renforcer			
Réglementaires	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 AGRBC du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés AGRBC du 13 juillet 2017 portant un règlement d'agrément des systèmes de partage de voitures pour les particuliers AGRBC 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			
Techniques	/			

E.2

Établir un partenariat constructif avec les 19 communes

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. Il s'agit également de veiller à ce que la mise en œuvre du PRM se déroule en collaboration renforcée avec les communes afin que celles-ci s'inscrivent dans la stratégie et les objectifs régionaux.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Revoir l'ordonnance du 26 juillet 2013 afin de simplifier les procédures, la coordination et l'implémentation des orientations régionales exigées pour la réalisation des PCM en cohérence avec la structure du PRM et les réflexions menées avec les communes sur le contenu de ceux-ci ;
- D'une façon générale, interroger l'ensemble du cadre réglementaire et des documents de planification à établir au niveau communal (PACS, plans d'action *car sharing*...) dans une optique de simplification et de cohérence des actions à l'échelle régionale ;
- Cofinancer (intervention régionale de 50%) et co-construire avec les communes leur plan communal de mobilité qui décline, au niveau local, le Plan régional de mobilité, qui assure la cohérence avec les communes voisines à l'échelle des mailles et des rues locales, et qui propose une programmation pluriannuelle des actions communales ;
- Créer un dispositif de partenariat Région-communes sous la forme d'un contrat local de mobilité (tel que défini dans le volet réglementaire). Il s'agit d'un nouvel outil de soutien régional à la mise en œuvre de mesures de réduction de la circulation automobile, portant sur des parties du territoire d'une ou de plusieurs communes, 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 des services de transport public au sein des mailles (voir actions B.4 - B.6) ;
- Encadrer et simplifier, via modification des arrêtés de Gouvernement existants ou à créer, le soutien régional financier, technique et logistique, en veillant à ce que la Région n'accorde le financement de projets concrets qu'à la condition qu'ils s'inscrivent dans les objectifs régionaux et en concentrant par exemple l'ensemble des mécanismes de subsidiation dans un seul document entre la Région et chacune des communes ;
- Renforcer les partages d'expériences et de bonnes pratiques entre les communes, évoluer vers une harmonisation des réglementations et assurer des informations uniformisées auprès des partenaires.

E.2

Établir un partenariat constructif avec les 19 communes

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises Bruxelles Pouvoirs Locaux Brulocalis	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre de PCM réalisés	3	19	19
	Nombre de contrats locaux de mobilité étudiés ou mis en œuvre	5/an	5/an	5/an
Partenaire(s)				
STIB Autres opérateurs de TP Urban.brussels Perspective.brussels Bruxelles Environnement ...				
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à coordonner			
Humaines	Équipe BM à renforcer Équipes dans les communes à renforcer			
Réglementaires	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 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 16 juillet 2013 relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public Volet réglementaire du PRM			
Techniques	/			

E.3

Collaborer avec les autorités fédérales et régionales

L'ambition est de mettre en œuvre les projets et actions qu'il importe de piloter avec plusieurs entités fédérées et l'autorité fédérale 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, visant à inspirer la confiance.

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 société, 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'échange 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, à assurer un réseau logistique performant et durable en cohérence avec une vision de la logistique à l'échelle métropolitaine, à assurer une communication et une sensibilisation ciblées visant à encourager des comportements de mobilité durable.

La Région s'inscrit dans une volonté de copilotage des différents projets suivants, avec l'une ou plusieurs des autres entités fédérées : l'intégration tarifaire des services de transport public, le développement d'un MaaS à l'échelle métropolitaine, la définition de l'offre de service ferroviaire métropolitaine¹ et de l'offre de transport public au sens large, l'instauration d'une tarification kilométrique pour les véhicules légers, dans un cadre national, voire européen, l'optimisation² de la mobilité autour de Bruxelles, en ce compris le Ring dans son ensemble, le Brabantnet et le RER vélo (réseau Vélo PLUS), le développement et l'optimisation de pôles d'échange sur le territoire des Régions (nœuds de correspondance, gares, P+R), l'amélioration de la desserte des aéroports par les opérateurs de taxis bruxellois pour éviter les retours à vide³.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Formaliser les principes de collaboration et de décision ;
- Instituer un nouvel organe de pilotage à présidence tournante, soit un Conseil métropolitain de la mobilité, organe métropolitain de gestion de la mobilité, en ce compris le transport de marchandises et la logistique ;
- Copiloter les projets transrégionaux.

1- Conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD p.151 et 158

2 - Conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD p.151 et 152

3 - Conformément aux objectifs régionaux repris dans le PRDD p.163

E.3

Collaborer avec les autorités fédérales et régionales

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Tous les acteurs de la mise en œuvre (pilotes et partenaires) ...	Nombre de projets co-pilotés			
	Institution d'un processus décisionnel univoque, transparent et fonctionnel		Satisfaisant	Satisfaisant
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à coordonner Cofinancements interrégionaux			
Humaines	Équipe BM existante			
Réglementaires	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'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles			
Techniques	/			

E.4

Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie, diversifier les possibilités de financement et uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public

L'ambition est d'assurer une mobilisation optimale des différentes parties prenantes pour la mise en œuvre de chacune des actions et projets, et 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 genre, 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 :

- 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 ;
- Établir des objectifs opérationnels et des programmations budgétaires cohérentes pour chaque partenaire des projets transversaux ;
- Systématiser la recherche de financements européens et intégrer les possibilités de cofinancement avec le secteur privé ;
- Établir des programmes d'action pluriannuels (à dix ans, mis à jour annuellement) comportant des projets liés au développement urbain sur des zones à enjeux stratégiques, d'aménagement de l'espace public et de développement de l'offre de mobilité (PPI Espaces publics, voir action D.1) ;
- Compiler un référentiel unique de conception des voiries et des espaces publics sur la base du Guide des espaces publics bruxellois, des vade-mecum existants, des exigences environnementales et de circulation des véhicules de secours et des services de collecte, en y intégrant les critères d'espace public de qualité, de fonctions de séjour et d'usage interactif ;
- Décliner ces principes dans les cahiers de 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 ;
- Effectuer des évaluations avant/après des aménagements et transformation de l'espace public réalisés (comptages, enquêtes usagers...) ;
- Modifier l'ordonnance en matière de sécurité routière pour adapter les conditions d'obligation d'audit en cohérence avec le volet réglementaire du PRM ;
- Soumettre les projets à l'avis des usagers, via la section spécialisée en charge de l'analyse des projets « Modes actifs » de la Commission Régionale de Mobilité (en fonction de l'ampleur du projet et des enjeux d'arbitrage – à préciser dans un futur règlement d'ordre intérieur de la CRM – voir action E.5).

E.4

Cadrer la gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie, diversifier les possibilités de financement et uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Perspective.brussels BMA Urban.brussels	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Montant des interventions européennes dans les projets de mobilité menés sur la Région	À déterminer (FEDER...)	Doubler	Tripler
Partenaire(s) Beliris STIB Sau.brussels SNCB, Infrabel Parking.brussels Communes bruxelloises Bruxelles Environnement SIAMU ...				
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à coordonner			
Humaines	Équipe BM à renforcer			
Réglementaires	RRU Ordonnance du 08 juin 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières			
Techniques	PPI Espaces publics Guide unifié d'aménagement des espaces publics			

E.5

Renforcer les mécanismes permettant de co-construire les projets de mobilité et d'espace public avec les citoyens et le secteur économique et social

L'ambition est d'assurer l'implication des citoyens et des associations citoyennes, ainsi que les secteurs économiques et sociaux, dans la mise en œuvre des actions du PRM et des PCM afin d'augmenter leur acceptabilité et d'assurer l'opérationnalisation la plus adaptée aux besoins des usagers, tout en assurant la conformité des aménagements et infrastructures aux objectifs de la Région.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Renforcer, soutenir et encourager une meilleure représentativité du secteur associatif au travers de ses interventions aux ateliers et sections spécialisées des commissions régionales et communales de mobilité (via une révision du fonctionnement de la CRM et des sections spécialisées et une formalisation dans un ROI) ;
- Etablir les processus et principes de sélection des projets soumis à avis de la commission et des sections spécialisées et revoir leur composition pour assurer la représentativité adéquate de chaque partie prenante (en lien avec l'action E.4) ;
- Créer une charte de la participation citoyenne pour accompagner les projets de mobilité et d'espace public (sur base des projets et bonnes pratiques déjà existantes, telles que les rues réservées aux jeux ou les rues scolaires) et mettre en place les outils pour assurer la participation citoyenne (plateforme informatique, panels, tables rondes, rencontres structurées, tests et *Living Labs*...) et encourager les échanges d'expériences entre communes sur leurs pratiques ;
- S'inscrire dans la stratégie *Go4Brussels 2030* pour préciser les processus de suivi et de concertation avec le secteur économique et social (via leur représentation à la CRM...) et avec les commissions des autres Régions et assurer leurs opérationnalisations.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Perspective.brussels	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Secteur associatif Bruxelles Environnement STIB Communes bruxelloises BMA Hub.brussels Conseil économique et social, SPRB ...	Nombre de projets réalisés ou en cours faisant l'objet d'une participation citoyenne	2	5	10

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants à coordonner
Humaines	Équipe BM existante Équipes dans les communes à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	/

E.6

Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine

L'ambition est de promouvoir et soutenir des entreprises de transport qui proposent des services adaptés au contexte urbain par un système incitatif reconnu. Ce système doit être applicable à tous les types d'entreprises, quels que soient leur taille et leur secteur d'activité et doit engager les entreprises dans un processus d'amélioration continue. L'ambition est de répondre aux principales nuisances générées par le transport de marchandises (voire au-delà), à savoir la sécurité routière, l'impact environnemental et le bruit. Une étude menée pour Bruxelles Mobilité a permis d'identifier le label FORS (système d'accréditation des flottes appliqué à Londres) comme la solution la plus adéquate.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Mettre en place un *cluster* de 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 de Bruxelles et citydev.brussels), mise en place de 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)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s)	Degré de mise en œuvre de FORS			
Hub.brussels Citydev.brussels Bruxelles Environnement Port de Bruxelles Fédérations professionnelles ...	Nombre d'entreprises labélisées par niveau (bronze, argent ou or)			
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à coordonner			
Humaines	Équipe BM existante			
Réglementaires	/			
Techniques	/			

E.7

Assurer un contrôle-sanction adapté

L'ambition est d'assurer le respect des règles par un renforcement des contrôles (réguliers et imprévisibles) du respect des règles qui garantissent la sécurité routière (vitesse, circulation, véhicules), de la réglementation du stationnement et des services de mobilité (MaaS, taxis, limousines, poids lourds...), ainsi que des règles de viabilité de la voirie et de la bonne exécution des chantiers.

L'action se décline en mesures concrètes :

- 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, avec Bruxelles Prévention & Sécurité, un partenariat avec les communes, les zones de police et le parquet afin de déterminer, entre autres, des actions, des modes opératoires et une politique préventive et afin d'assurer l'équipement des zones de police, le renforcement des brigades cyclistes, la mise sur pied d'un Centre régional de traitement des infractions et la lutte proactive contre le vol de vélos ;
- Allouer les moyens du Fonds sécurité routière aux zones de police en fonction des efforts de contrôle-sanction menés par chaque zone pour mettre en œuvre avec fermeté une politique de tolérance zéro en matière de sécurité routière ;
- En concertation avec les communes et les zones de police et la police fédérale, intégrer une approche qui vise les comportements à risque afin de développer de nouvelles sanctions en cas d'infraction grave, comme la saisie administrative de véhicules ;
- 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 et des chantiers sur les voiries régionales (ordonnance voirie et ordonnance chantier) ;
- Assurer les contrôles et sanctions des réglementations en matière de transport rémunéré de personnes, et du transport routier, en ce compris le transport de marchandises dangereuses, le transport exceptionnel et la viabilité de la voirie ;
- Contrôler le respect de la taxe kilométrique ;
- Contrôler les auto-écoles, centre de contrôle technique et centre d'examen et procéder à une évaluation de la réforme de la formation à la conduite.

E.7

Assurer un contrôle-sanction adapté

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Prévention & Sécurité Bruxelles Mobilité Parking.brussels Bruxelles Fiscalité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre de dispositifs de contrôle			
	Taux de sanction	Pas de cible fixée		
Partenaire(s) Parquet Zones de police Communes bruxelloises STIB Bruxelles Environnement	Nombre d'infractions sanctionnées ou part des infractions identifiées qui sont sanctionnées			
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter (Bruxelles Prévention & Sécurité)			
Humaines	Équipes BPS à renforcer Équipe à renforcer (pour BM : récupération des compétences liées à la 6 ^e réforme de l'État belge, pour les zones de police : cellules radars / circulation...)			
Réglementaires	Ordonnance relative au régime juridique de la voirie à établir			
Techniques	Réseau de dispositifs de contrôle (radar, caméra ANPR, Lidar...) et de matériel spécifique (balance poids lourds, détecteurs spécifiques pour les véhicules plus longs et plus lourds (VLL)...)			

F.1

Évaluer la politique régionale de mobilité

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 des programmes d'action.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Élaborer les tableaux de bord de suivi de la mise en œuvre des actions (indicateurs de réalisation) en s'intégrant dans le processus et les outils de suivi opérationnels (PMO, POP) et de rapportage existants (contrôle de gestion), les mettre à jour et identifier les mesures à engager pour assurer l'exécution des actions ;
- Définir, suivre et mesurer les indicateurs de résultat des actions du PRM et calculer et analyser les indicateurs d'impact de la politique de mobilité (voir action F.2) en vue d'adapter et mettre à jour le plan ;
- Élaborer des rapports d'évaluation et les publier tous les 30 mois.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s) Tous les acteurs de la mise en œuvre (pilotes et partenaires)	Production d'un rapport annuel de suivi de la mise en œuvre	1	6	10
	Production d'un rapport d'évaluation	0	2	4

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants
Humaines	Équipe BM existante
Réglementaires	AGRBC du 24 octobre 2014 concernant les modalités du contrôle de gestion en lien avec l'ordonnance de 2006
Techniques	/

F.2

Acquérir, analyser et mettre
à disposition les données de mobilité

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)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Perspective.brussels (IBSA)	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Nombre d'indicateurs diffusés	À déterminer		
Partenaire(s) Tous les acteurs de la mise en œuvre (pilotes et partenaires) ...	Proportion des indicateurs du PRM mis à jour tous les 30 mois	50%	75%	100%
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants			
Humaines	Équipes à renforcer			
Réglementaires	À prévoir : renforcer le cadre relatif au partage de données dans le cadre de marchés, concessions ou subsides publics			
Techniques	/			

F.3

Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers

L'ambition est de compléter les données collectées dans le cadre de l'action F.2 par des données comportementales et de perception de tous les usagers, en prenant en compte la spécificité de chacun (genre, âge, autonomie, langue...), idéalement au niveau métropolitain et avec une représentativité à une échelle infrarégionale (commune ou ensemble de communes).

Ces données sont indispensables pour ajuster les politiques publiques en fonction des attentes de l'utilisateur.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Mener une enquête socio-économique auprès des ménages bruxellois afin de définir l'impact social des politiques régionales en matière de mobilité ainsi que les mesures d'accompagnement en réponse aux besoins de certains publics cibles (personnes âgées, ménages précaires, contraintes liées à l'emploi, PMR, etc.) ;
- Établir des baromètres de satisfaction auprès de l'ensemble des usagers se déplaçant sur le territoire de la Région (y compris les professionnels et le transport de marchandises) ;
- 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 calculés régulièrement.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Perspective.brussels (IBSA)	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
	Fréquence de recours au panel	2 x/an	4 x/an	10 x/an
Partenaire(s) Régions flamande et wallonne SPF STIB ...	Nombre de mises à jour des indicateurs comportementaux	1	5	10

Ressources

Budgétaires	Budgets régionaux existants
Humaines	Équipes à renforcer
Réglementaires	/
Techniques	/

F.4

Créer un centre de connaissances
régional sur les innovations
en matière de mobilité

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 :

- Identifier la forme et la gouvernance optimale pour ce centre de connaissances en s'appuyant au maximum sur les structures existantes et sur les connaissances diffusées au niveau européen via des réseaux de villes ;
- Opérationnaliser le financement et le fonctionnement de celui-ci ;
- Identifier et mener les recherches et innovations à entreprendre.

Pilote(s)

Bruxelles Mobilité
Innoviris

Indicateur(s) et objectif(s)

À définir et compléter en cours de mise en œuvre

2020

2025

2030

**Nombre d'études prospectives
menées**

3

6

9

**Nombre de tests pilotes
mis en place**

1

5

10

Partenaire(s)

Secteur académique
CIRB
BECI
Hub.brussels
Tous les acteurs de la
mise en œuvre (pilotes et
partenaires)

...

Ressources

Budgétaires Budgets régionaux existants

Humaines Équipe BM existante

Réglementaires /

Techniques /

F.5

Anticiper l'automatisation des véhicules

L'ambition est de développer une vision stratégique sur l'automatisation progressive des véhicules pour pouvoir anticiper les impacts (y compris sur les plans socio-économique et environnemental), 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, en matière de transport public ;
- Identifier les actions publiques à anticiper : définition d'un cadre réglementaire, adaptations du Code de la route.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité STIB	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Voir F.4			
Partenaire(s) Parking.brussels Urban.brussels Innoviris Secteur académique Perspective.brussels Febiac ...				
Ressources				
Budgétaires	Voir F.4			
Humaines	Équipe BM existante			
Réglementaires	Code de la route			
Techniques	/			

F.6

Communiquer et former sur la politique de mobilité


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 :

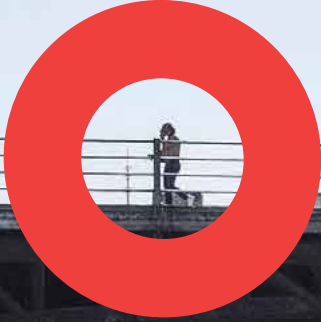
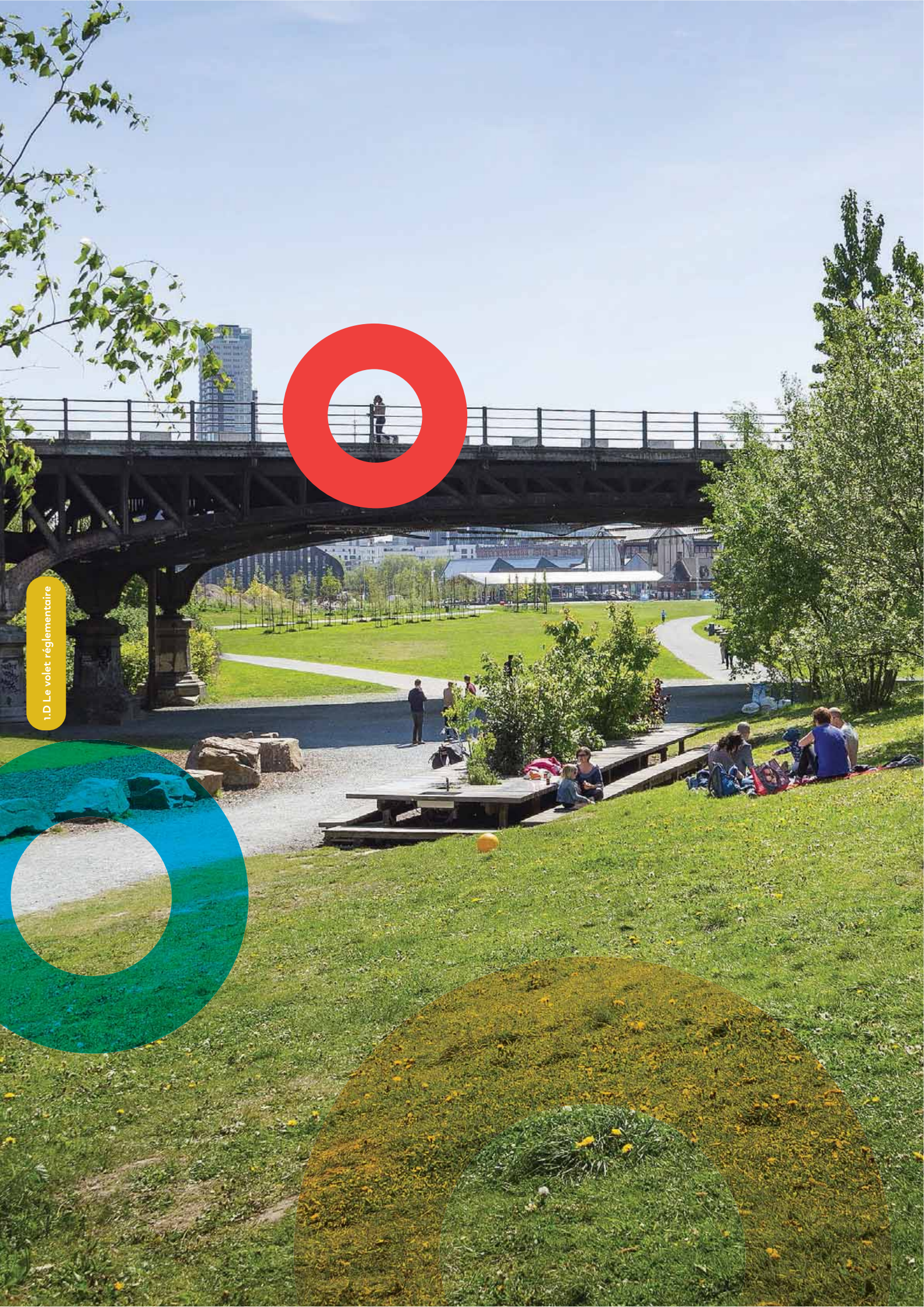
- Établir un plan de communication annuel définissant et programmant les éléments à communiquer (thématiques, publics cibles, messages et outils) ;
- Organiser des formations et des colloques envers les professionnels et acteurs de la mise en œuvre ;
- Alimenter le site internet de BM et diffuser une 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 envers le grand public visant à informer sur le suivi de la mise en œuvre et sur 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)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité	À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Partenaire(s)	Nombre de personnes/jour de formations dispensées par an	À calculer	x2	x3
Brulocalis Communes bruxelloises STIB ...	Nombre d'abonnés à la newsletter	À calculer	x2	x3
Ressources				
Budgétaires	Budgets régionaux existants à augmenter			
Humaines	Équipes BM existantes			
Réglementaires	/			
Techniques	Outils infographiques, de gestion de bases de données et de portails Web dynamiques			





○ PARTIE 1D
**Le volet
réglementaire**



1.D Le volet réglementaire





1. Définitions

Pour l'application du présent plan, on entend par :

1. « **Accessibilité universelle** » : accès aux personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, ainsi qu'aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public. L'accessibilité universelle postule l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité dans ces domaines.
2. « **Aménagements cyclables séparés** » : aménagements cyclables séparés physiquement de la chaussée, soit ceux munis d'un signal D7, D9 ou D10.
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 dans le champ de ses compétences. Dans le respect du champ de compétence régionale et des contrats de gestion entre la Région et les organisations publiques régionales, 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. « **Bruxelles Mobilité** » : administration bruxelloise de la Mobilité du Service public régional de Bruxelles.
5. « **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 « **Chaise de mesure** » agréée par le CRR : équipement développé par le Centre de recherches routières comprenant une chaise équipée d'un accéléromètre, d'un gyroscope et d'un GPS qui permet de mesurer l'uniformité (confort), la rugosité (résistance au glissement) et l'inclinaison (transversale et longitudinale) d'un revêtement piéton. Cet équipement s'accompagne d'un appareillage pour mesurer la glissance (*Portable Friction Tester*) en continu et d'un pendule (*Skid Resistance Tester*) pour la confirmer par des mesures ponctuelles. La Charte sur les revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale précise comment ces différentes valeurs combinées avèrent une qualité d'usage réelle.
7. « **Espaces publics** » : tous les espaces qui font partie du domaine public et qui sont accessibles à tous. Ils font l'objet d'un aménagement des pouvoirs publics pour remplir leur fonction d'accueil de leurs usagers.
8. « **Fonctionnaire de référence** » : 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.
9. « **Largeur standard praticable** » : largeur libre de tout obstacle permettant la circulation d'un ou d'une combinaison de modes de transport, et qu'il convient d'atteindre ou d'approcher le plus possible lors de la réalisation d'un aménagement.
10. « **Magistrale piétonne** » : voie piétonne à grand gabarit et d'une qualité d'usage maximale permettant le déplacement de nombreux piétons et leur séjour dans son périmètre, et qui relie des centralités urbaines entre elles.
11. « **Maille** » : périmètre au sein duquel des mesures sont mises en œuvre pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit. La délimitation des mailles est basée sur les voiries Auto PLUS et Auto CONFORT du réseau Auto.
12. « **Mise en accessibilité** » : travaux et aménagements qui répondent au minimum aux préconisations du Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public.



13. « **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.
14. « **Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public** » (PAVE) : 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.
15. « **Stationnement réservé** » : stationnement organisé sur base des articles 27 bis et 27 ter du Code de la route et qui permet de réserver des places de stationnement aux personnes handicapées, aux riverains, aux voitures partagées en combinaison avec une carte de stationnement ou une carte spéciale pour personne handicapée, à apposer à l'intérieur du pare-brise. Dans les zones résidentielles ou de rencontre, les emplacements sont signalés par un « P » sur le revêtement au coin de l'emplacement.
16. « **Trafic de transit** » : trafic automobile constitué des véhicules qui quittent les axes routiers structurants pour traverser les mailles, sans y avoir de destination ou de service à y prester.
17. « **Vélo électrique** » : bicyclette équipée d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue, lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler.
18. « **Vélo-cargo** » : bicyclette équipée d'un bac pour assurer le transport et la distribution de marchandises et/ou le transport de personnes.
19. « **Voie lente** » : chemin, raccourci, venelle, drève, espace entre bâtis qui 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.
20. « **Zone à concentration d'accidents** » (ZACA) : zone identifiée par une méthode statistique comme concentrant un nombre anormalement élevé d'accidents avec lésions corporelles.



2. Prescriptions générales

La mise en œuvre de la politique de mobilité s'appuie sur les prescriptions générales développées ci-après.

Ces prescriptions générales s'intègrent les unes aux autres et forment un ensemble cohérent. En cas d'arbitrage, les prescriptions générales l'emportent sur les prescriptions particulières.

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'emploi, 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 déplacements ;
- 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 40% des émissions régionales 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 et la politique d'aménagement du territoire se coordonnent pour limiter le besoin de se déplacer et spécifiquement sur de longues distances. La distance moyenne des déplacements réalisés sur le territoire de

la RBC sera réduite de 3% à l'horizon 2030 par rapport à 2018.

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 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. Dans toutes ses dimensions, la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP. Elle vise à assurer des conditions de déplacement 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 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. La capacité des réseaux est adaptée afin de permettre la réalisation des objectifs de la politique régionale de mobilité ;
- f. Les niveaux de service des différents réseaux sont garantis par une gestion préventive, un entretien régulier et un service réactif en cas de perturbation ;
- g. La qualité de service pour l'ensemble des lignes de transport public bruxellois doit être garantie concernant la vitesse commerciale, la régularité, la fréquence, l'accessibilité et l'amplitude horaire ;



h. Les infrastructures existantes sont valorisées au mieux compte tenu des objectifs de mobilité. La coordination éventuelle entre offre d'opérateurs différents ne se fera pas au détriment de l'opérateur bruxellois.

7. La politique de mobilité met en œuvre des aménagements d'espace public 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 les conflits entre les usagers ;

c. Les aménagements sont conçus pour mettre en œuvre la spécialisation multimodale des voiries. En cas d'arbitrage, la Région, après concertation avec les communes et tenant compte du contexte local et de l'accessibilité pour les ménages, utilisera l'emprise dédiée dans l'espace public au stationnement de véhicules privés comme la première variable à être réduite pour répondre aux besoins nécessaires à chaque mode, tandis que la continuité, la cohérence et la sécurité des cheminements des piétons, des 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 l'adaptation aux changements climatiques, en réduisant les îlots de chaleur urbains ;

f. L'aménagement des espaces publics contribue à la protection et à l'amélioration des zones de confort acoustique ;

g. Les aménagements et infrastructures doivent favoriser l'intermodalité et l'accessibilité des véhicules de secours ;

h. La rénovation des espaces publics emblématiques fait l'objet d'un processus de conception qui comprend, au moins, une définition programmatique concertée et partagée, en amont du projet assurant la prise en compte de l'ensemble des thématiques ;

i. L'aménagement des pôles d'échange et des gares facilite l'intermodalité de ces lieux. L'accessibilité des PMR et le confort des piétons est assurée, no-

tamment par des cheminements de qualité, continus et les plus directs possibles, afin de faciliter les correspondances ;

j. La signalétique fait partie intégrante des réseaux, elle est adaptée en fonction des perturbations. Elle est conçue dans une optique d'accessibilité universelle et d'inclusion.

8. En fonction des terrains régionaux disponibles, de préférence hors voirie, des espaces nécessaires au développement 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'échange (en ce compris les P+R), stationnement mutualisé et centres logistiques.

9. La politique de stationnement contribue à la politique de mobilité :

a. Elle contribue à orienter les comportements en matière de mobilité vers une diminution du taux d'usage et de possession de la voiture individuelle ;

b. Elle vise, via la tarification, les règles de dérogation et l'aménagement de l'espace public, une diminution de l'emprise du stationnement dans l'espace public et une meilleure utilisation des emplacements hors voirie ;

c. Elle favorise l'utilisation partagée de la voiture et celle des modes alternatifs ;

d. Elle favorise l'intermodalité en offrant des possibilités de stationnement adaptées au passage d'un mode de déplacement à un autre ;

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.) ;

f. Elle privilégie l'accessibilité des riverains.

10. 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 sur le territoire régional seront réduites de 10% à l'horizon 2025 par rapport à 2016 ;



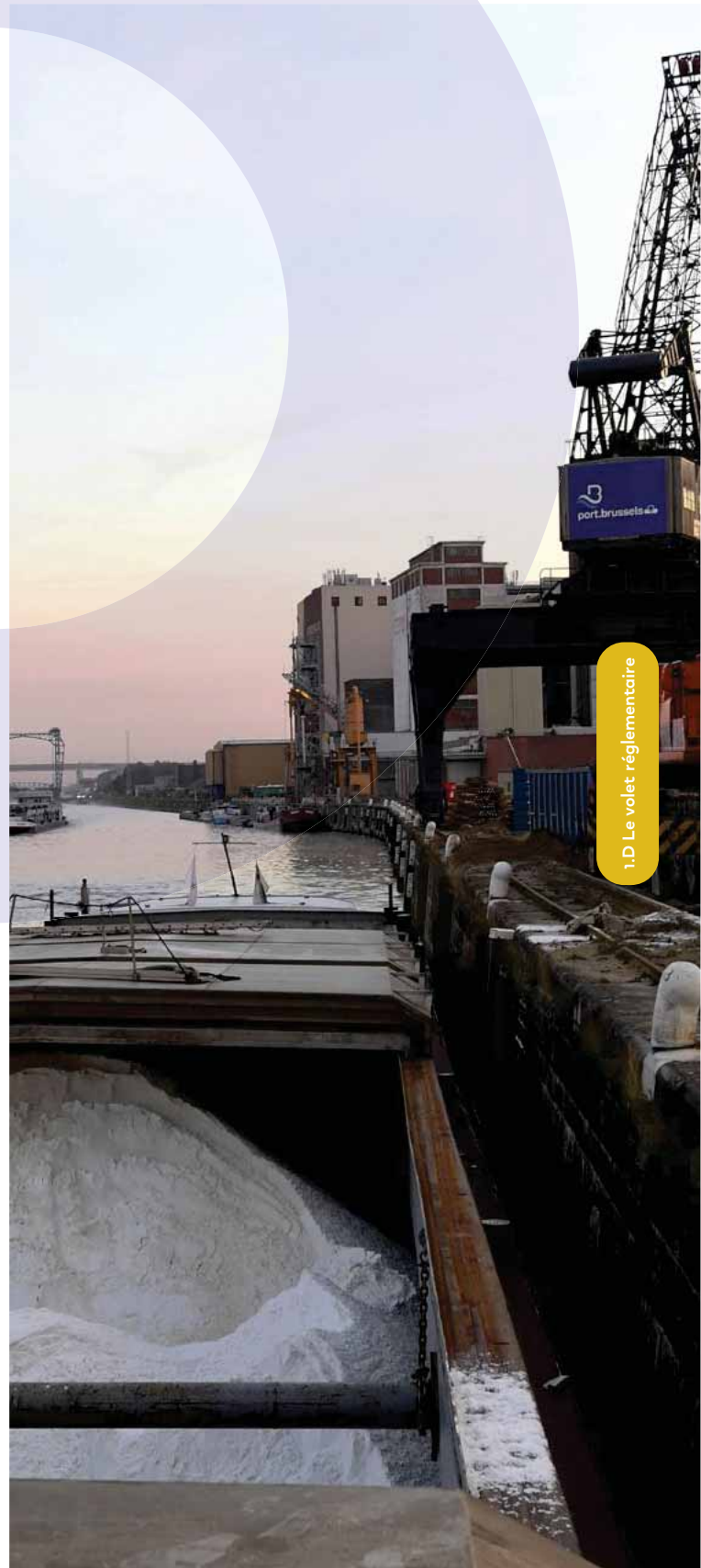
- b.** La part de la route pour le transport de marchandises doit être réduite, en suscitant le report modal vers la voie d'eau et le rail pour les longues distances, et en encourageant l'utilisation de véhicules les plus respectueux de l'environnement pour les trajets dans l'agglomération.

11. 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 ;
- c.** Elle intègre les contrats de service public et tient compte des plans pluriannuels d'investissement déjà approuvés par le Gouvernement.

12. 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 diesel, essence et LPG.



1.D Le volet réglementaire



3. Prescriptions particulières

3.1 TITRE I 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. À ce titre, la Région est notamment chargée de :
 - 1° Définir une planification stratégique en matière de mobilité et de transport, et de proposer une planification opérationnelle des actions à entreprendre pour la mettre en œuvre ;
 - 2° Coordonner l'offre des différents opérateurs de transport, publics et privés, actifs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - 3° Assurer une cohérence et une continuité structurelle dans la mise en œuvre de la politique de mobilité dans son ensemble ;
 - 4° 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 ; et
 - 5° Veiller à renforcer, via les différents contrats de gestion, le rôle et les missions des opérateurs publics.

Chapitre 2 Les contrats locaux de mobilité

3. Le contrat local de mobilité est un dispositif de partenariat Région-communes qui 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 réduire le trafic de transit au sein de la maille ou partie de maille pour :
 - Améliorer le cadre de vie :
 - en réduisant les nuisances dues au trafic ;
 - en améliorant la qualité de l'espace public ; et
 - en assurant la sécurité de tous les modes de déplacement ;
 - Assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux, définis dans la spécialisation multimodale des voiries.
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, en ce compris les axes qui l'encadrent.

3.2 TITRE II PRESCRIPTIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DU MaaS

6. La Région encadre le développement des outils MaaS sur son territoire en favorisant la création d'une plateforme publique, sur laquelle s'intègrent les différents opérateurs de services de mobilité, tant publics que privés.
7. La Région fixe les conditions que les opérateurs devront remplir pour s'inscrire dans la plateforme publique de services, pour y opérer et en sortir.
8. Le MaaS propose des solutions de déplacement adaptées aux besoins de l'utilisateur, en promouvant l'application du principe STOP.



3.3 TITRE III PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ

Chapitre 1 Champ d'application

9. Le volet réglementaire du Plan régional de mobilité s'applique sans préjudice de l'application du Plan Régional d'Affectation du Sol.
10. Les mesures d'aménagement prévues par le présent titre s'appliquent aux réseaux définis par le Plan régional de mobilité, lesquels ne modifient pas les dispositions littérales et graphiques du Plan Régional d'Affectation du Sol. En cas de contradiction entre le PRM et le PRAS, les dispositions prévues par le PRAS priment.

Chapitre 2 Définitions

11. La spécialisation multimodale 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.
12. La spécialisation multimodale des voiries est articulée selon les trois catégories PLUS, CONFORT et QUARTIER, et ce, pour chacun des modes suivants : piéton, vélo, transport public (TP), auto et poids lourd (PL).
 - 1° La catégorie PLUS est constituée d'itinéraires principaux, rapides, performants et confortables destinés aux déplacements de longues distances au sein de la zone métropolitaine et de la Région ;
 - 2° La catégorie CONFORT est constituée d'itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional ;
 - 3° La catégorie QUARTIER assure une desserte de proximité des quartiers.

Tout projet portant sur les voiries PLUS et CONFORT de chaque réseau est d'intérêt régional, dans le respect des compétences du gestionnaire de voirie.
13. Les réseaux incluent les carrefours et leurs traversées.
14. La spécialisation multimodale des voiries se décline de la manière suivante pour les différents modes :

1° Réseau Piéton :

Les voiries PLUS du réseau Piéton sont les voiries et places les plus fréquentées par les piétons, tels que les noyaux d'identité locale, les grands équipements ou encore les accès aux principales stations du réseau de transport public. Les magistrales piétonnes font partie de la catégorie PLUS du réseau Piéton. Les voiries CONFORT du réseau Piéton sont les voiries reliant différentes parties du réseau Piéton PLUS, ainsi que des voiries reliant des centralités moins fréquentées dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. Toutes les autres voiries accessibles aux piétons sont des voiries QUARTIER du réseau Piéton.

2° Réseau Vélo :

Les voiries PLUS du réseau Vélo sont destinées prioritairement aux liaisons rapides intra- et interrégionales. Elles favorisent donc des liaisons directes et limitent les conflits avec les autres usagers et modes de transport. Les voiries CONFORT du réseau Vélo constituent des itinéraires intrarégionaux continus desservant les quartiers par des voiries apaisées autant que possible. Toutes les autres voiries accessibles aux cyclistes sont des voiries QUARTIER du réseau Vélo.

3° Réseau Transport Public (TP) :

Le réseau ferroviaire, le métro et les voiries empruntées par les lignes de tram et de bus les plus structurantes et performantes du réseau de transport public urbain et interurbain constituent la catégorie PLUS du réseau TP. La catégorie CONFORT du réseau TP est constituée des voiries empruntées par les lignes de tram et de bus fréquentes et régulières reliant des pôles d'ampleur régionale sur des itinéraires lisibles, et assurant les déplacements intra-urbains. Tout autre axe emprunté par les transports publics fait partie de la catégorie QUARTIER du réseau TP, laquelle permet d'assurer la desserte des quartiers et leur connexion avec les centralités de quartier et le réseau structurant.



Chapitre 3 Qualité des réseaux de mobilité

Section 1 : les principes généraux

4° Réseau Auto :

Les voiries PLUS du réseau Auto sont des voiries assurant, y compris à l'échelle métropolitaine, l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer.

Les voiries CONFORT du réseau Auto sont les voiries assurant, à l'échelle régionale, la mobilité entre les quartiers des véhicules automobiles et motorisés, tout en limitant le trafic de transit au sein des mailles, et en assurant une bonne connexion aux voiries PLUS du réseau Auto.

Toutes les autres voiries accessibles aux véhicules automobiles et motorisés sont des voiries QUARTIER du réseau Auto, lesquelles permettent d'assurer la desserte fine des quartiers pour les véhicules automobiles et motorisés.

Pour les voiries complexes qui disposent de plusieurs espaces distincts accessibles aux véhicules automobiles et motorisés, la fonction de la voirie principale et celle de la voirie latérale ou connexe est reprise dans le tableau joint aux cartes de la spécialisation multimodale des voiries.

À défaut d'indication dans le tableau :

- La voirie principale est une voirie de catégorie PLUS ;
- Quand la voirie principale est dédoublée sur au moins deux niveaux, la voirie en surface est une voirie de catégorie CONFORT ;
- Les voiries latérales ou connexes sont des voiries de catégorie QUARTIER.

5° Réseau Poids lourd (PL) :

Les voiries PLUS du réseau Poids lourd sont les voiries assurant l'approvisionnement en marchandises des principales zones d'industries urbaines et zones d'activités portuaires et de transport.

Les voiries CONFORT du réseau Poids lourd canalisent la distribution urbaine des marchandises au sein de la Région, ainsi que la circulation des autocars vers les gares routières et les zones touristiques.

Toutes les autres voiries accessibles aux véhicules poids lourds sont des voiries QUARTIER du réseau Poids lourd, lesquelles permettent d'assurer 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.

15. Les espaces publics sont conçus en cohérence avec la spécialisation multimodale des voiries et avec le guide régional des espaces publics (publicspace.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.

16. Il peut être dérogé aux prescriptions relatives à la qualité des réseaux de mobilité moyennant motivation faisant référence aux guides de bonnes pratiques de la Région de Bruxelles-Capitale, disponibles sur le site de Bruxelles Mobilité.

17. Les actes et travaux de voirie tendent à améliorer les performances concernant la vitesse commerciale, la régularité et la sécurité des transports publics bruxellois, ainsi que la sécurité des cheminements piétons et cyclistes.

18. 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.

19. 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. Lorsque des emplacements de stationnement réservé sont supprimés dans le cadre d'un projet d'espace public, la pertinence de leur déplacement vers une autre localisation proche et adaptée est évaluée.

20. Lorsqu'une voirie constitue une voirie PLUS de plusieurs réseaux, les actes et travaux relatifs à cette voirie contribueront à séparer chacun des modes dans l'espace public afin de leur assurer les meilleures performances possibles.

21. Dans le cadre d'un aménagement de voirie, le gestionnaire de voirie utilise des revêtements et dispositifs qui limitent le bruit, font obstacle à l'effet d'îlot de chaleur et intègrent la gestion des eaux pluviales.



Section 2 : le réseau Piéton

22. Les aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux.
23. Les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne des quartiers.
24. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR.
25. Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons des voiries des réseaux PLUS et CONFORT 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 de mesure agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix d'après l'examen réalisé selon les spécifications précisées ci-avant.
26. Le gestionnaire de voirie veille à un entretien régulier des voies lentes en application du « Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale ».
27. L'aménagement d'une magistrale offre une largeur standard praticable de 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées.
28. L'aménagement d'une magistrale piétonne permet des activités de séjour sur son parcours sans entraver les conditions de libre circulation des piétons, qui doivent en toute hypothèse couvrir 3 mètres de large.
29. La présence d'arbres et de plantations est assurée tout au long des magistrales piétonnes, permettant d'y intégrer la gestion des eaux pluviales.

30. Une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le Plan Piéton stratégique (cahier GO10), à savoir, privilégier 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 ; et
- 7° Un balisage.

Section 3 : le réseau Vélo

31. Toutes les voiries, à l'exception des tunnels, des autoroutes et des routes pour automobiles, accueillent les cyclistes (en ce compris les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos et les tricycles de livraison) dans de bonnes conditions de sécurité, soit dans un aménagement adapté, soit en leur permettant de prendre leur place dans un trafic apaisé.
32. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau Vélo assurent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort.
33. Les itinéraires PLUS du réseau Vélo offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers.





34. Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée, sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière, ne le permettent pas. La largeur standard de l'aménagement séparé est de :

- Pour un aménagement unidirectionnel : 1,8 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS ;
- Pour un aménagement bidirectionnel : 3 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 4 mètres sur les itinéraires PLUS ;

sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière ne le permettent pas.

La largeur standard des aménagements cyclables marqués est de 1,30 m hors zone tampon et hors filet d'eau.

35. Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la prise en compte de la sécurité des cyclistes par un dispositif adapté aux circonstances, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée : aménagement cyclable séparé ou marqué, couloir bus + vélo.

36. La conception des aménagements cyclables séparés inclut les cheminements de et vers les aménagements cyclables à proximité.

37. La Région réalise un audit de la qualité d'usage des itinéraires PLUS et CONFORT du réseau Vélo tous les cinq ans.

38. Le gestionnaire de voirie veille à l'entretien du réseau Vélo, 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 ; et
- 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, pour les itinéraires PLUS et CONFORT du réseau Vélo, 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 ; et
- 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 Transport public (TP)

39. 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 ainsi que son extension.

40. Afin de garantir au mieux l'accessibilité universelle et la sécurité au point d'arrêt, la création d'arrêt en courbe sera évitée.

41. 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 compétent de la STIB lors de la réception des travaux relatifs à l'arrêt.

42. 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 ; et
- 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 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 ; et
- 4° Signale à Bruxelles Mobilité les modifications envisagées dans la programmation des feux de signalisation.

Section 5 : le réseau Auto

43. 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. Concomitamment à l'apaisement visé des quartiers, les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT seront conçus de manière à rationaliser la circulation entrante et sortante du territoire bruxellois.

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.

44. 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.
45. Les actes et travaux sur les voiries QUARTIER du réseau Auto contribuent à limiter le trafic motorisé de transit et les vitesses de circulation dans les mailles afin d'apaiser les quartiers et d'améliorer la traversée de ces mailles par les modes actifs et les lignes de transport public.

Section 6 : le réseau Poids lourd

46. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau Poids lourd offrent au minimum une largeur adaptée à la circulation des poids lourds, et une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci.

Section 7 : la sécurité routière

47. 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.
48. 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 une bande de circulation signalée par le panneau F17 du Code de la Route ou un site spécial franchissable signalé par le panneau F18 du même code ;
 - 3° Pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes.

Chapitre 4 **Les cartes de la spécialisation multimodale des voiries**

49. Afin de faciliter la mise en œuvre du Plan régional de mobilité, le Gouvernement élabore, en concertation avec les parties prenantes, dont les communes, et approuve les cartes de la spécialisation multimodale des voiries.
50. Les cartes de la spécialisation multimodale des voiries précisent la localisation des réseaux de mobilité du Plan régional de mobilité.
51. Les cartes de la spécialisation multimodale des voiries peuvent être adaptées :
 - Dans le cadre des plans communaux de mobilité tels que définis dans l'ordonnance du 26 juillet 2013 ;
 - Dans le cadre des contrats locaux de mobilité tels que définis dans le Plan régional de mobilité ; et
 - D'initiative par le Gouvernement.
52. Une version actualisée des cartes de la spécialisation multimodale des voiries est mise à disposition sur le site internet de Bruxelles Mobilité.



3.4 TITRE IV PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX DONNÉES

Chapitre 1 Indicateurs fournis par les opérateurs publics

53. Les opérateurs publics transmettent à Bruxelles Mobilité les données requises pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, selon les modalités d'échange de données définies dans leur contrat de gestion.
54. 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.
55. Les communes transmettent une fois par an 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 (régime de vitesse des voiries, zone de rencontre, zone piétonne, rue scolaire) ;
 - 2° Les sens de circulation ; et
 - 3° Les aménagements cyclables.

Chapitre 2 Indicateurs fournis par les opérateurs privés de services de mobilité

56. 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 à Bruxelles Mobilité, à la demande, un rapport reprenant une série d'indicateurs. Il s'agit, notamment, des indicateurs suivants :
- 1° Le nombre de voyages ;
 - 2° Le nombre d'usagers ;
 - 3° Le nombre de clients actifs (avec 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 d'incidents seuls ;
- 21° Le nombre et le type d'accidents ou d'incidents impliquant des tiers ;
- 22° Le nombre de véhicules vandalisés ; et
- 23° Le type de plaintes enregistrées à l'encontre de leurs services, des usagers et autres.

Les opérateurs de parkings publics et de parkings partagés fournissent les données suivantes :

- 1° Taux d'occupation ;
- 2° Nombre de véhicules en stationnement ;
- 3° Durée de stationnement ; et
- 4° Nombre d'abonnés.

Bruxelles Mobilité peut solliciter d'autres indicateurs auprès des opérateurs.

Le rapport relatif à la période écoulée du 1^{er} janvier au 30 juin est rendu au plus tard le 1^{er} septembre. Le rapport relatif à la période écoulée du 1^{er} juillet au 31 décembre est rendu au plus tard le 1^{er} mars.



57. Bruxelles Mobilité détermine le format standard ainsi que les modalités de transmission de ces indicateurs.
58. 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.
59. Bruxelles Mobilité peut réaliser des contrôles sur la qualité des indicateurs fournis, grâce à des données obtenues par d'autres moyens.
60. La Région détermine les sanctions applicables en cas de non-transmission des indicateurs par un opérateur.
61. 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.



1.D Le volet réglementaire





2.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 - PAV, 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.

2.A Le volet stratégique

2.B Le volet réglementaire

2.C Le volet budgétaire

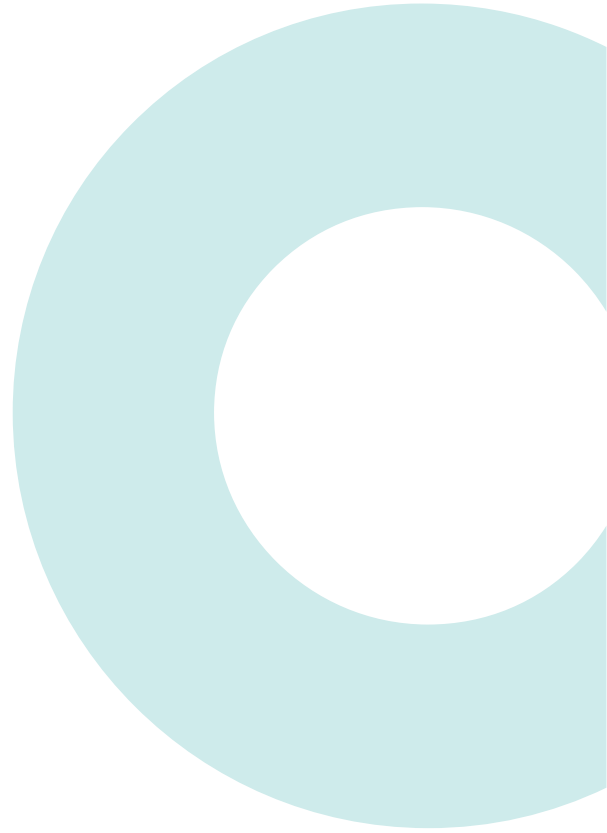




○ PARTIE 2A
**Le volet
stratégique**

2.A Le volet stratégique





Volet stratégique

Le Plan d'aménagement des voiries (PAV) est une déclinaison de la vision et des actions du Plan régional de mobilité (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 :

- L'apaisement des quartiers ;
- L'aménagement des espaces publics emblématiques ;
- La mise en œuvre de certaines portions des différents réseaux et la sécurisation de l'ensemble des modes de déplacement ; et
- L'aménagement des pôles d'échange.

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 d'infrastructure en RBC : Bruxelles Mobilité, la STIB, les communes, Beliris, la SNCB/ Infrabel et les autres impétrants.



1. Identification de l'évolution souhaitable des voiries régionales et de la place de chaque mode

La spécialisation multimodale des voiries permet d'identifier, pour chacun des cinq réseaux du PRM, la fonction souhaitée pour l'ensemble 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 Vélo, TP et Auto. Le réseau Auto est traité de manière distincte des trois autres puisque sa mise en œuvre consiste à le rationaliser plus qu'à le développer.

Les niveaux de réalisation de chaque réseau – avec leur score correspondant – ont été définis de la manière suivante :

- Magistrales piétonnes :
À créer → 10
Existe → 0
- Réseau Vélo :
Sans aménagement → 10
Aménagement existant, à améliorer → 5
- Réseau TP :
Infrastructure à modifier/à créer → 10
Amélioration des performances → 5
- Réseau Auto :
Capacité à adapter → 10
Voirie à déclasser → 5

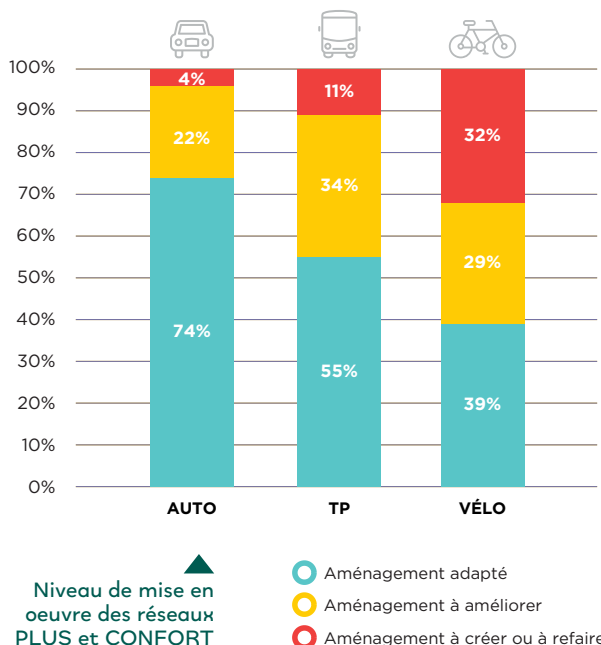
Le réseau Poids Lourd, au même titre que les itinéraires prioritaires pour le SIAMU ou les itinéraires des convois exceptionnels, sont des éléments

devant être pris en compte dans la conception des projets.

Le niveau de réalisation actuel du réseau Piéton peut être identifié via le diagnostic du Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (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'action 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, et qui demandent, par conséquent, d'envisager un réaménagement complet.



Niveau de mise en œuvre des réseaux - Différence entre la situation actuelle et la vision du PRM ▼



0 1 2 3 4 km

Bruxelles Mobilité / Brussel Mobiliteit

Somme des scores (tous réseaux) / Som van scores (alle netwerken) *

- 25 - 40
- 20
- 10 - 15
- 0 - 5

Zones d'affectation du PRAS / Bestemmingsgebieden van het GBP

- Eau / Water
- Zones forestières / Bosgebieden
- Zones de chemin de fer / Spoorweggebieden

Calculé sur la base des réseaux d'avril 2019 / Berekend op basis van de netwerken van april 2019

* Score pour chaque réseau / Score voor elk netwerk

Aménagement adapté / Aangepaste inrichting : 0

Aménagement à améliorer / Inrichting moet verbeterd worden : 5

Aménagement à créer ou à refaire / De inrichting is onbestaande of moet volledig heraangelegd worden : 10



2. 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 très hétérogène dans l'espace, impliquant un risque de dispersion des efforts de mise en œuvre.

La sélection des projets (avant planification de la réalisation dans le temps) intègre les critères suivants :

● Opportunité :

- Projet déclinant la vision du PRM et essentiel à sa mise en œuvre ;
- Projet en concordance avec la planification territoriale : noyaux d'identité locale, zones de développement prioritaires, axes structurants, qualité urbanistique et paysagère ;
- Projet combinant d'autres enjeux environnementaux : par exemple un point noir de bruit routier ;

● Faisabilité :

- Les moyens budgétaires et humains disponibles ;
- Les délais d'élaboration et de réalisation du projet d'aménagement ;
- La coordination des chantiers.

Les projets ayant déjà fait l'objet d'une décision politique via les outils de programmation existants (plans pluriannuels d'investissement (PPI Transports publics, PPI Tunnels), contrats de rénovation urbaine (CRU)) ne sont donc pas repris dans cette sélection.



3. Structuration par grand programme

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 de :

- 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 ; et
- 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.

À ces grands projets de réaménagement, la mise en œuvre du PRM demande aussi d'ajouter 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 ;
- Le traitement des zones à concentration d'accidents (ZACA) ;
- La mise en œuvre du Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE) ; et
- La mise en œuvre d'un véritable réseau cyclable, répondant aux critères de qualité : cohérent, rapide, sûr, agréable et confortable.

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 qui ne doivent pas être mis en œuvre uniquement en fonction des opportunités.

Pour les grands axes, les programmes retenus à l'horizon du PRM sont repris ci-dessous. Chaque programme est suivi d'une description indicative des objectifs à poursuivre dans le cadre des projets d'aménagement.

Entrées de ville : requalification des différents axes pour mieux les intégrer dans leur contexte urbain, diminution de l'espace dédié à la circulation automobile, et 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 impliquer notamment une coordination avec les deux autres Régions.


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, et 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 et 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.

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, et réflexion sur les infrastructures routières à éventuellement supprimer 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, entre autres. En lien avec les projets de développement urbain, traitement plus complet de certains axes de franchissement du canal (bd Paepsem, axe Bolivar-Picard), et réaménagement des quais et de certains axes nord-sud. Les projets d'aménagement du programme Canal sont réalisés en adéquation avec les ambitions du BKP (*Beeldkwaliteitsplan*, soit Plan de qualité paysagère et urbanistique du territoire du canal).



The background is a solid teal color. It features several large, semi-transparent circular patterns of varying shades of teal, creating a layered, abstract effect. The largest circle is centered in the upper half of the page.

○ PARTIE 2B
**Le volet
réglementaire**





Volet réglementaire

Programme Entrées de ville

Projets

A12 – Avenue Van Praet

Chaussée de Louvain

Parkway – Accès Médiapark

Boulevard de la Woluwe

Boulevard Industriel

Chaussée de Mons

Charles Quint – Léopold II (surface)

Programme Moyenne Ceinture Est

Projets

Lambermont – Meiser

Meiser (place et halte S)

Boulevard Reyers

Boulevard Brand Whitlock

Montgomery (surface et station souterraine)

Boulevard Louis Schmidt

Boulevard Général Jacques et Gare d’Etterbeek

Programme Petite Ceinture

Projets

Saintelette

Boulevard Baudouin/Anvers – Rogier

Rogier – Botanique – Madou

Madou – Porte de Namur

Porte de Namur – Louise (hors place)

Louise (hors place) – Terre Neuve

Boulevard du Midi (Terre Neuve – Lemonnier)

Programme Louise

Projets

Place Louise

Goulet Louise – Place Stéphanie

Avenue Louise

Avenue De Mot

Programme Canal

Projets

Van Praet

Square De Trooz

Tram Tour & Taxis (Av. du Port, rue Picard, boulevard Bolivar)

Porte de Flandre

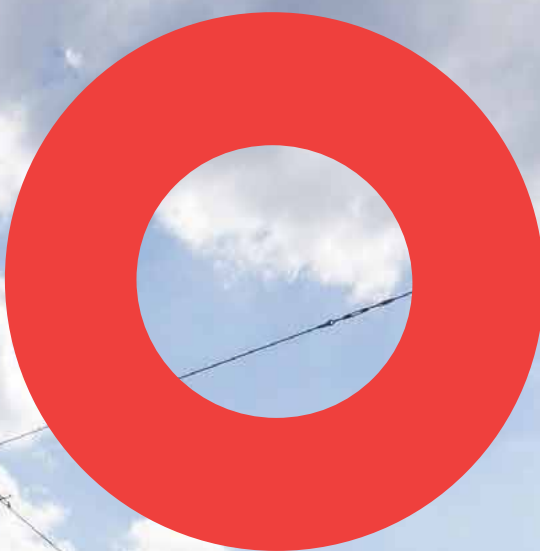
Square Vandervelde

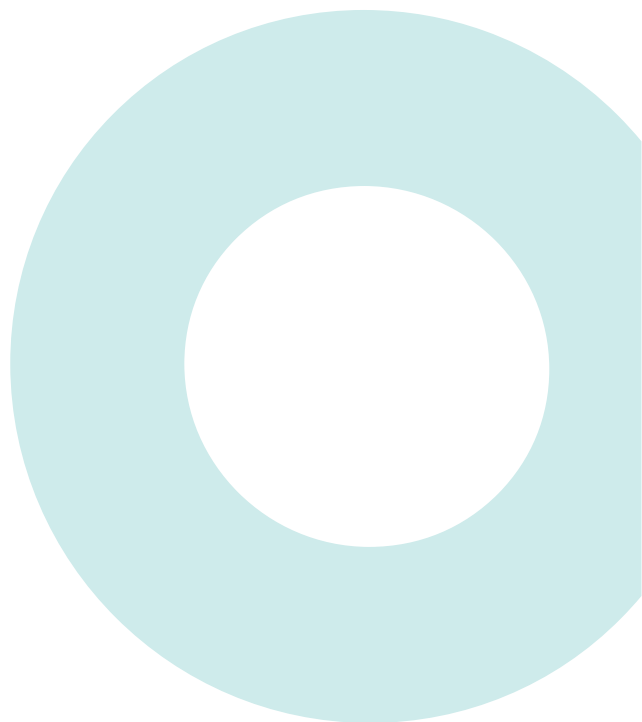
Boulevard Paepsem



The background is a solid teal color. It features several large, semi-transparent circular graphic elements. A prominent one is a large ring shape in the center-left, with a smaller solid circle inside it. Another similar ring shape is in the bottom right. A partial ring is visible at the top right.

○ PARTIE 2C
**Le volet
budgétaire**





Volet budgétaire

L'évaluation des moyens nécessaires pour la mise en œuvre des différents programmes du PAV est reprise ci-contre. Les montants identifiés ne concernent ici que les parties directement à charge de la Région.

Programme Entrées de ville	
Total du programme	121 850 000 €
Programme Petite Ceinture	
Total du programme	52 250 000 €
Programme Moyenne Ceinture Est	
Total du programme	73 700 000 €
Programme Louise	
Total du programme	30 000 000 €
Programme Canal	
Total du programme	49 600 000 €





**ANNEXE :
LISTE DES SIGLES
ET ACRONYMES**

AGRBC	Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
ANPR	<i>Automatic Number Plate Recognition</i> , soit reconnaissance automatique du numéro de plaque
BKP	<i>Beeldkwaliteitsplan</i> , soit plan de qualité paysagère et urbanistique
BM	Bruxelles Mobilité
BMA	Maître-Architecte
BPS	Bruxelles Prévention & Sécurité
CeMa	Conseiller en mobilité
CES	Conseil économique et social
CIRB	Centre d'Informatique pour la Région bruxelloise
CMM	Conseil Métropolitain de la Mobilité
CNG	<i>Compressed Natural Gas</i> , soit gaz naturel comprimé
CoBAT	Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire
CoBrACE	Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie
CPAS	Centre public d'action sociale
CRM	Commission régionale de la mobilité
CRR	Centre de recherches routières
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
FBAA	Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des organisateurs de voyages
IBSA	Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse
ICR	Itinéraire cyclable régional
ISA	<i>Intelligent Speed Assistance</i> , soit assistance intelligente de la vitesse
LEZ	<i>Low Emission Zone</i> , soit zone de basses émissions
MaaS	<i>Mobility as a Service</i>
MOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
NIL	Noyau d'identité locale
NPZ	<i>No Parking Zone</i>
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OIP	Organisme d'intérêt public
OMS	Organisation mondiale de la Santé
P+R	<i>Park and Ride</i> , soit parking-relais
PACS	Plan d'action communal de stationnement
PAD	Plan d'Aménagement Directeur
PAV	Plan d'aménagement des voiries
PAVE	Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics

PCM	Plan communal de mobilité
PDE	Plan de déplacements d'entreprise
PDS	Plan de déplacements scolaires
PLE	Plan de livraison d'entreprise
PMO	<i>Project Management Office</i>
PMR	Personne à mobilité réduite
PNEC	Plan national intégré énergie et climat
POP	Plans opérationnels pluriannuels
PPI	Plan pluriannuel d'investissement
PRAS	Plan Régional d'Affectation du Sol
PRDD	Plan Régional de Développement Durable
PRM	Plan régional de mobilité
PRPS	Plan régional de politique du stationnement
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
RER	Réseau express régional
RIE	Rapport d'incidences environnementales
ROI	Règlement d'ordre intérieur
RRU	Règlement régional d'urbanisme
SAU	Société d'Aménagement Urbain
SIAMU	Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente
SPF	Service public fédéral
STOP	Marche-vélo-transport public-voiture
SUL	Sens uniques limités
SUV	<i>Sport Utility Vehicle</i>
TC	Taxe de circulation
TP	Transport(s) public(s)
UCM	Union des classes moyennes
VTC	Voiture de transport avec chauffeur
ZACA	Zone à concentration d'accidents
ZEMU	Zone d'entreprises en milieu urbain
ZIU	Zone d'industrie urbaine
ZRU	Zone de Revitalisation Urbaine

VOUS ROULEZ
U RIJDT



MERCI
DANK U

SMYKERS





Éditeur responsable

Bruxelles Mobilité - Camille Thiry
Place Saint-Lazare 2 – 1035 Bruxelles

Rédaction réalisée sous la supervision de

Philippe Barette, fonctionnaire de référence

Fonds de plan de la RBC

Brussels UrbIS® © CIRB

Photos

SPRB – Bruxelles Mobilité ©

Françoise Walthéry - rouge indigo - www.fwalt.be

Yvonnice Coomans de Brachène - www.ycdb.be

p.26 : source : Google Earth – www.earth.google.com

Infographies

Réalisées dans le cadre de l'élaboration
du Plan régional de mobilité (2017-2019)

Lay-out

Sennse – www.sennse.fr

Imprimé sur papier 100% recyclé

Dépôt légal

D/2021/13.413/1

© 2021