



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Évaluation intermédiaire du Plan régional de mobilité

Propositions de recommandations

Table des matières

Introduction.....	5
Évaluation intermédiaire du Plan régional de Mobilité.....	5
Quatre enjeux structurant les orientations proposées.....	6
Les impacts sociaux.....	6
Les impacts économiques.....	7
La sécurité routière.....	8
La mise en accessibilité	8
1. Les priorités pour le développement des réseaux	10
Des décisions aux effets structurants pour l'ensemble des projets d'aménagement : l'avenir du Métro 3 et de certains tunnels	10
Concentration des moyens disponibles sur un nombre limité de grands projets	11
Renforcement des interventions rapides et ponctuelles.....	11
Tram et Magistrale piétonne Tour & Taxis et synergies autour du renouvellement des voies de tram.....	12
Mise en œuvre des cyclostrades et du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR)	13
Une meilleure utilisation des ressources disponibles pour la réalisation des projets d'aménagement.....	13
Amélioration de la lisibilité des réseaux.....	14
2. Une approche revue pour améliorer la mobilité et la qualité de vie dans les quartiers	15
Mettre les déplacements à pied et la qualité des espaces publics au centre de l'attention.....	15
Travailler à une échelle plus réduite : des rues à (re)partager autour d'écoles et de projets d'aménagement.....	15
Adopter une approche plus flexible via des filtres contrôlés par caméras ANPR.....	16
Renforcer la concertation et phaser la mise en œuvre	16
Adapter le cadre de la collaboration avec les communes.....	16
3. Le MaaS « digital » s'accompagne d'un MaaS « physique » renforcé	18
L'avenir des vélos en libre-service (après Villo!).....	18
Poursuivre le développement de l'autopartage de façon stratégique, le rendre plus inclusif et l'élargir aux activités professionnelles	19

Renforcer le service Collecto et moderniser le système des chèques taxis pour certains publics défavorisés	19
Accroître l'attractivité du réseau de train pour les déplacements intrarégionaux et en lien avec la proche périphérie	20
Réduire drastiquement les gênes occasionnées par le stationnement des engins de micro-mobilité en libre-service	20
Le MaaS digital en soutien au développement du « budget mobilité »	21
Maintenir des guichets « humains » et accès « physiques » au MaaS.....	21
Prévoir des abonnements STIB à prix réduit qui ciblent plus précisément les bénéficiaires	21
Améliorer les synergies entre les différentes offres de transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap	22
Développer une gare de bus internationale	22
4. Une politique de stationnement pragmatique qui intègre davantage les enjeux sociaux et environnementaux	24
Poursuivre le développement d'offres de stationnement hors voirie	24
Augmenter le coût des cartes « riverains » tout en prévoyant une tarification sociale	25
Se concentrer sur le déploiement d'emplacements réservés	25
Intégrer le poids des véhicules comme variable dans la tarification en lien avec le stationnement.....	25
Renforcer le contrôle des règles de stationnement.....	26
Poursuivre le développement de solutions de stationnement pour les vélos.....	26
5. La fiscalité automobile au service d'une mobilité plus équitable et durable	27
Substituer les chevaux fiscaux par la masse des véhicules comme variable de taxation automobile	27
Poursuivre le développement d'une taxe kilométrique	28
Extension de Viapass aux camionnettes (N1).....	29
Limiter l'essor des voitures de société et favoriser des voitures de société mieux adaptées à un contexte urbain.....	29
6. Renforcer la collaboration avec la Région flamande.....	31
Accompagner les projets de réaménagement du Ring	31

Collaborer autour d'une politique logistique ambitieuse : développement du Port de Bruxelles et du site de Schaerbeek-Formation	31
Faciliter l'accès des Bruxellois et Bruxelloises aux zones d'emploi en périphérie de la Région.....	32
7. Une communication mieux ciblée s'articulant autour d'événements concrets.....	33
Viser prioritairement les publics directement impactés par la politique de mobilité .	33
Viser les publics les plus susceptibles d'adapter leurs habitudes de mobilité en s'appuyant sur des acteurs-relais.....	33
Communiquer/sensibiliser via des actions de terrain qui offrent un avant-goût du potentiel d'une politique de mobilité ambitieuse	33
Prévoir une communication « tout public » efficace pour expliquer les grands principes de la politique de mobilité.....	34
8. Remarques conclusives.....	35

Introduction

Évaluation intermédiaire du Plan régional de Mobilité

Après un processus de co-construction de plusieurs années, le Gouvernement bruxellois a formellement adopté en mars 2021 le Plan régional de Mobilité (PRM/Good Move). Le Plan propose une politique de mobilité cohérente et intégrée pour la décennie 2020-30. De nombreuses mesures reprises dans celui-ci ont commencé à être mises en œuvre : le renforcement des transports publics, les contrats locaux de mobilité, la Ville 30, l'aménagement de nouvelles pistes cyclables, etc.

Une majorité des projets déployés ont été plutôt bien reçus par le public et ont permis d'améliorer concrètement la mobilité et la qualité de vie en ville. Certains ont néanmoins suscité de vives réactions. C'est le cas notamment des projets d'adaptation des sens de circulation dans les quartiers.

Conformément à ses obligations réglementaires, Bruxelles Mobilité a lancé un processus d'évaluation intermédiaire du Plan régional de Mobilité afin d'objectiver l'avancement des actions, d'identifier les points bloquants et les éventuels impacts négatifs et de proposer, le cas échéant, des mesures correctrices.¹ Parallèlement, il s'agit aussi de monitorer l'évolution des pratiques de mobilité et les attentes de la population. Ce processus d'évaluation repose, d'une part, sur une concertation avec de nombreuses parties prenantes (communes, STIB, secteur associatif, etc.) et, d'autre part, sur des analyses de données (comptages, enquêtes relatives aux pratiques de mobilité, etc.).

L'Observatoire de la mobilité (<https://data.mobility.brussels/home/fr/>) (lancé en 2023) reprend une partie des résultats du processus d'évaluation. On y retrouve, par exemple, des fiches d'évaluation pour chacune des 50 actions du Plan régional de Mobilité, ainsi qu'un suivi des évolutions des pratiques de mobilité de la population. En complément, un projet de rapport d'évaluation plus formel est en cours de rédaction. Une première version de ce document devrait être disponible au premier trimestre 2025 en vue d'être proposée au gouvernement.

Bruxelles Mobilité souhaite, à ce stade-ci déjà, en amont du rapport formel, partager des propositions de (ré)orientation, issues du processus d'évaluation, pour les volets d'actions suivants qui paraissent particulièrement urgents au regard du contexte budgétaire et politique actuel :

1. les priorités pour les projets d'aménagement des réseaux et des espaces publics dans une situation de contrainte budgétaire forte ;
2. une approche adaptée pour améliorer la mobilité et la qualité de vie dans les quartiers ;
3. le renforcement des dimensions « physiques » de la mobilité servicielle (MaaS) ;
4. une politique de stationnement qui intègre davantage les dimensions sociales et environnementales ;
5. une fiscalité automobile plus équitable et durable ;
6. une collaboration renforcée avec la Région flamande (étant donné les nombreux projets de transport dans la zone métropolitaine) ;
7. une communication plus ciblée s'articulant autour d'événements concrets.

¹ Cf. Ordonnance du 13 octobre 2023 instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière, publiée au Moniteur belge du 14 décembre 2023

Les propositions reprises ici ne se veulent pas exhaustives. Ce rapport vise avant tout à identifier les enjeux les plus urgents, à mettre en exergue les choix stratégiques qu'il s'agit d'opérer dans un contexte de forte contrainte budgétaire et à proposer des stratégies d'approche en vue de poursuivre le déploiement d'une politique de mobilité ambitieuse qui ne dévie pas des objectifs cardinaux du Plan régional de Mobilité, mais qui prenne mieux en charge certains impacts sociaux et économiques et d'autres évolutions récentes non prévues (crise sanitaire, crise énergétique, etc.).

Afin de faciliter la lecture du document par un public non averti, nous avons délibérément évité de mentionner les nombreux outils juridiques et administratifs qui structurent les différents volets d'actions discutés.

Quatre enjeux structurant les orientations proposées

Outre le contexte budgétaire difficile qui s'annonce, quatre grands enjeux ont guidé la rédaction des propositions d'orientation : (1) les impacts sociaux et (2) économiques, (3) la sécurité routière et (4) la mise en accessibilité.

Les impacts sociaux

Ces dernières années, la dimension « sociale » a émergé avec force dans le débat public autour des politiques de mobilité et, plus particulièrement, en lien avec les mesures visant à réguler l'usage et/ou la possession automobile (quartiers apaisés, déploiement de la zone de basses émissions, projet de taxe kilométrique, etc.), davantage encore que lors de la rédaction du Plan régional de Mobilité.

Il s'agit d'une dimension qui recouvre des enjeux très variés et qui touche des publics très divers. Ici, nous nous concentrons sur les enjeux liés à la précarité économique (en particulier l'accessibilité financière de la voiture particulière) qui a cristallisé une bonne partie de l'opposition à la politique de mobilité. Il s'agit d'une critique légitime à laquelle il est essentiel d'apporter une réponse. L'atteinte des objectifs du Plan régional de Mobilité implique une meilleure prise en charge des inégalités économiques.

Les ménages aux revenus plus faibles possèdent (beaucoup) moins souvent une voiture. Néanmoins, ce lien n'est pas absolu : environ 5% des ménages bruxellois (ou 9% des ménages bruxellois motorisés) possèdent une voiture alors qu'ils vivent en situation de précarité sociale et matérielle². La pression du budget « voiture » prive ces ménages de moyens financiers suffisants pour se permettre de partir au moins une fois par an en vacances, pour faire face à une facture imprévue, etc. Pour une part importante de ces ménages, la voiture est difficilement contournable, ce qui explique les sacrifices financiers qu'ils sont prêts à consentir pour continuer à disposer d'une voiture.

Dans les (ré)orientations d'actions proposées dans les pages qui suivent, on cherche à prendre davantage en charge cette dimension via deux approches complémentaires :

- Certaines orientations consistent à renforcer les modes alternatifs, en particulier pour les ménages motorisés moins favorisés économiquement : réaménagement de voirie et développement du réseau de transport public dans les quartiers moins favorisés de la Région ;

² Résultats issus d'un croisement de l'édition 2022 de SILC (*Survey on the income and living conditions*) (source : Statbel : Direction générale Statistiques – Statistics Belgium).

développement d'une offre de services d'autopartage mieux adaptée à certains besoins spécifiques ; etc.

- D'autres orientations pourraient viser à moduler l'impact d'une augmentation du coût de l'usage et/ou de la possession de la voiture particulière en fonction des revenus des ménages : prévoir, en cas de hausse substantielle des tarifs des cartes « riverain », une modulation sociale ; intégrer la masse des véhicules comme variable de tarification des taxes de circulation et de mise en circulation (dans la mesure notamment où elle est plus ou moins bien corrélée aux revenus des ménages) ; etc.

En outre, il convient de noter que la dimension sociale fait l'objet d'une actualité au niveau européen. En effet, l'Union européenne a adopté un Fonds social pour le Climat qui vise à soutenir une transition socialement équitable vers la neutralité climatique en atténuant les conséquences sociales de l'inclusion des secteurs des bâtiments et du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission (ETS2) (une mesure qui induira une augmentation du coût des produits énergétiques d'origine fossile). La Belgique (le Fédéral et les trois Régions) devra remettre un plan d'actions pour juin 2025 afin d'accéder au fonds. Les actions éligibles pour le volet mobilité doivent viser les usagers vulnérables des transports (en particulier le public mentionné ci-dessus : les ménages motorisés vivant en précarité financière) et les micro-entreprises vulnérables.

Les impacts économiques

Commerces, bureaux, construction, HORECA.... Petites ou grandes structures... Il n'y pas d'activité économique sans déplacements, sans logistique, sans transport de marchandises. Il est essentiel d'être attentifs aux impacts des mesures de mobilité sur le tissu économique, de mieux comprendre les besoins de différents secteurs d'activité et d'y répondre au mieux. Il en va de la rentabilité des entreprises, de la santé du marché de l'emploi local, des conditions de travail des ouvriers, indépendants et employés, et, par ricochet, du développement et de la compétitivité de la Région dans son ensemble.

Ces dernières années, un ensemble de mesures ont visé à accompagner différents secteurs d'activité : le renforcement des plans de déplacements d'entreprises (PDE), le soutien au développement portuaire, le programme de conseiller logistique et sécurité routière pour le secteur de la construction, le projet Cairgo Bike (visant à promouvoir le vélo cargo comme alternative crédible à la voiture ou à la camionnette), les primes « Mobilité basses émissions » à destination des PME, le Green Deal « Logistique urbaine » (réunissant une soixantaine d'entreprises pionnières pour décarboner le transport de marchandises plus vite que le calendrier de la LEZ), etc. Parallèlement à ces projets ou approches spécifiques, les enjeux de mobilité en lien avec l'activité économique ont aussi été intégrés dans différents outils programmatiques transversaux, notamment dans la Shifting Economy, à savoir la stratégie de transition économique de la Région.

Les défis restent cependant importants. Certaines actions mises en place dans le cadre du Plan régional de Mobilité ont suscité des craintes, voire des critiques (parfois vives), de la part de différents acteurs économiques : la mise en place de nouveaux plans de circulation dans les quartiers, la zone de basses émissions, certains projets de réaménagement de voirie, la gestion des chantiers, etc. Il convient aussi de souligner que l'ambition d'améliorer l'efficacité énergétique du parc immobilier bruxellois au cours des prochaines années engendrera des besoins très importants au niveau de la logistique, du stationnement, de la gestion des chantiers, etc.

Pour répondre aux critiques et défis du secteur économique, il est essentiel de prévoir une prise en charge intégrée et un suivi transversal des enjeux économiques dans la politique de mobilité. Parallèlement, il faut aussi renforcer la concertation avec les représentants du secteur afin de mieux cerner la diversité des besoins, notamment des plus petits acteurs (commerces de quartiers, petits entrepreneurs, etc.).

Plusieurs recommandations reprises dans les pages qui suivent visent à soutenir le secteur économique : le renforcement de la collaboration avec la Région flamande autour du développement des pôles logistiques dans la zone métropolitaine (en cohérence avec les projets autour de Schaerbeek-Formation), la mise en place de filtres avec caméra ANPR (permettant notamment l'accès aux livreurs), le développement d'une offre de camionnettes en libre-service (à destination de certains profils de professionnels), un contrôle renforcé des emplacements réservés, une meilleure prise en compte des besoins des commerçants dans le cadre des contrats locaux de mobilité, etc.

La sécurité routière

Grâce au réaménagement de nombreuses zones à concentration d'accidents et au renforcement des campagnes de sensibilisation, mais aussi au déploiement de nouvelles approches (comme la Ville 30) et à la mise en place d'une gouvernance spécifique (Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-30), le nombre de tués et blessés graves a fortement baissé ces toutes dernières années (159 en 2023 contre 195 en 2019). Il est essentiel de renforcer encore ces efforts en vue d'atteindre l'objectif de zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030 (« Vision zéro »).

La politique de sécurité routière constitue un objectif en soi, mais elle est aussi une condition *sine qua non* pour mener une politique de mobilité ambitieuse. En effet, une ville où l'on se sent en sécurité est une ville où on se déplace plus volontiers à pied, à vélo ou en transport public, où on laisse plus facilement sortir ses enfants sans supervision d'un adulte, où l'on continue de se mobiliser en autonomie à un âge plus avancé, etc. L'amélioration de la sécurité routière est, sous ce jour, un vecteur puissant d'inclusion sociale et de report modal.

En outre, les mesures visant à améliorer la sécurité routière font l'objet d'un large consensus au sein de la population et sont à cet égard, toutes choses égales par ailleurs, plus faciles à justifier auprès du public que d'autres types d'interventions.

Plusieurs des orientations proposées dans les pages qui suivent visent à améliorer la sécurité routière : le renforcement des interventions visant à adapter les infrastructures pour sécuriser les zones accidentogènes, la sécurisation des abords d'école et des traversées piétonnes (notamment celles menant aux arrêts de transport public), des mesures fiscales pour limiter l'augmentation de la masse des voitures, etc.

La mise en accessibilité

De nombreux efforts ont été consentis ces dernières années pour améliorer l'accessibilité de la Région pour les personnes à mobilité réduite : des centaines d'arrêts de transport public ont été (ré-)aménagés, plusieurs nouvelles stations de métro ont été dotées d'ascenseurs, un dispositif « comble-lacune » a été développé pour permettre l'accès de plain-pied au tram, de nombreux tronçons de trottoirs et traversées piétonnes ont été mises aux normes, etc. Il n'en demeure pas moins que le chemin est encore long pour tendre vers une accessibilité universelle des transports et des espaces publics de la Région.

Loin d'être un programme « marginal », la mise en accessibilité de la Région peut, comme la politique de sécurité routière, constituer un puissant levier pour mener une politique de mobilité inclusive, cohérente et intégrée :

- D'abord, il s'agit d'une politique qui bénéficie directement à un nombre très important de personnes. On estime en effet qu'à tout instant environ une personne sur trois éprouve des difficultés à se déplacer. On trouve dans cette catégorie très hétérogène des personnes dont la capacité de déplacement est entravée durablement (en cas de handicap ou de maladie de longue durée), mais aussi de façon plus circonstancielle (lors de déplacements avec des sacs de courses ou des bagages, par exemple). La proportion de personnes à mobilité réduite risque encore d'augmenter avec le vieillissement de la population.
- Ensuite, il s'agit d'une politique qui facilite les déplacements à pied et en transport public même de personnes ne se considérant pas d'emblée comme à mobilité réduite. En effet, la mise en accessibilité induit systématiquement une amélioration de la qualité de service pour tous. Ainsi, des trottoirs et des quais de transport public accessibles facilitent grandement les déplacements avec des enfants et contribuent ce faisant à réduire la dépendance à la voiture des ménages avec enfants.
- Enfin, un programme de mise en accessibilité exige que les administrations et les opérateurs publics améliorent leurs procédures de travail. D'une part, l'accessibilité implique une attention à la chaîne de déplacement prise dans son ensemble et donc aussi aux « jonctions » entre les maillons (la bordure entre le trottoir et la traversée, la lacune entre le quai et le véhicule, le transfert d'un opérateur de transport à l'autre, etc.). Ceci nécessite le renforcement de la collaboration entre des services qui habituellement communiquent peu ensemble. D'autre part, la mise en accessibilité suppose une attention au détail : une bordure d'un centimètre, par exemple, peut déjà s'avérer bloquante. Pour prendre en charge l'exécution des travaux à cette échelle, il est indispensable de « soigner » les interventions, de sensibiliser les équipes et de mettre en place des procédures de contrôle exigeantes. Une politique de mise en accessibilité s'avère être un puissant outil de gouvernance qui produit des effets de bord positifs au-delà du champ de l'accessibilité.

Plusieurs des orientations proposées dans ce rapport visent à accélérer (via la démultiplication de plus petites interventions) la mise en accessibilité des cheminements piétons, des abords d'école et des arrêts de transport public, à garantir l'accès à différentes offres de services pour les personnes en situation de fracture numérique, etc.

1. Les priorités pour le développement des réseaux

Les réseaux de mobilité structurent très fortement les pratiques de mobilité ainsi que le vécu des usagers. Ils sont un élément clé pour améliorer la sécurité et l'accessibilité. Toutefois, la transformation des réseaux prend du temps et coûte cher. Il convient donc de faire des choix judicieux dans l'allocation des moyens afin d'obtenir rapidement des résultats concrets pour le plus grand nombre.

Des décisions aux effets structurants pour l'ensemble des projets d'aménagement : l'avenir du Métro 3 et de certains tunnels

Il apparaît essentiel que le Gouvernement prenne rapidement une décision sur le devenir du projet de Métro 3. En effet, le projet présente un coût et un temps de réalisation qui ont très fortement augmentés. Le contexte budgétaire régional s'est en outre dégradé. Dans cette perspective, il s'avère nécessaire de réétudier le projet du Métro 3 afin d'en réduire le coût et de garantir ce faisant un certain équilibre en termes d'investissement entre l'ensemble des enjeux de mobilité de la Région (piéton, vélo, transports public, espace public,...). À restreindre l'enjeu aux seuls transports publics, il s'agit notamment de garantir le développement du réseau structurant tram, de la flotte (métro, tram et bus) ainsi que le remplacement des véhicules obsolètes. De plus, le manque de dépôts constitue aujourd'hui le goulet d'étranglement du développement de l'offre et conditionne désormais trop fortement les possibilités d'exploitation, même lors de restructurations mineures.

Projet	Coût	Nb. années	Coût annuel moyen	Source
Métro 3 Nord - Albert	999 M€	10	100 M€	CSP STIB 2024-2028
Métro 3 Nord - Bordet	2.247 M€	10	224,7 M€	CSP STIB 2024-2028
<i>Tronçon Nord - Bordet : alternatives envisageables³</i>	105 M€	10	10,5 M€	Étude STIB-BM 2024
Automatisation façades de quai L1-5	205 M€	10	20,5 M€	CSP STIB 2024-2028
Tram : extensions + dépôts	788 M€	10	78,8 M€	CSP STIB 2024-2028

Tableau 1. Approximation de l'impact budgétaire des macro-projets d'infrastructure du réseau de transport public⁴

Il est également important que le Gouvernement statue à brève échéance sur l'avenir de plusieurs tunnels. En effet, à l'horizon 2030, jusqu'à cinq tunnels (Woluwe, Georges-Henri, Boileau, Bailli et Vleurgat) et deux trémies du complexe Loi-Belliard adjacentes au parc du Cinquantenaire pourraient potentiellement être fermés ou reconfigurés sans impacter fortement le trafic routier. Ceci permettrait,

³ L'alternative reprise ici combine des mesures d'amélioration de la régularité du tram 55, la création d'une nouvelle ligne de tram sur une partie de chaussée de Haecht ainsi qu'une série de mesures infrastructurelles et de promotion permettant d'accroître l'utilisation du train et du vélo sur l'axe concerné.

⁴ Les montants mentionnés dans les tableaux proviennent, selon les cas, de documents officiels, des budgets ou d'estimations. Ils ont pour but de donner un ordre de grandeur et de permettre une première comparaison du coût des différents projets et programmes.

d'une part, de réagencer l'espace public en faveur des modes actifs et des fonctions de séjour et, d'autre part, de limiter les coûts d'entretien et de rénovation de ces ouvrages vieillissants.

Projet	Coût	Nb. années	Coût annuel moyen	Source
Rénovation des ponts	229 M€	5	46 M€	Prévisions BM 2024
Rénovation des tunnels	464 M€	5	92,8 M€	Prévisions BM 2024
Maintenance courante des ponts & des tunnels	163 M€	5	32,5 M€	Prévisions BM 2024

Tableau 2. Approximation de l'impact budgétaire des programmes de maintenance et de rénovation des ponts et tunnels

Concentration des moyens disponibles sur un nombre limité de grands projets

Le Plan régional de Mobilité identifie une série de grands projets d'aménagement prioritaires qui doivent permettre à chacun de se déplacer de manière plus efficace et en sécurité tout en rendant la ville plus belle (cf. Plan d'Aménagement des Voiries du PRM). Seule une petite partie de ces projets ont cependant pu être réalisés au cours des dernières années (c'est le cas notamment de la Petite Ceinture). Étant donné la complexité de ces projets et le contexte budgétaire défavorable, il sera difficile de réaliser la majorité d'entre eux à l'horizon 2030. Il convient donc de sélectionner ceux qui apporteront la plus grande plus-value pour la Région. Concrètement, il est proposé en priorité :

- d'une part, d'achever le programme relatif à la Petite Ceinture (Porte de Namur – Louise) afin de rendre les réseaux cohérents, efficaces et lisibles et de se focaliser sur les projets déjà étudiés ;
- d'autre part, d'améliorer les infrastructures sur certaines sections des chaussées de Ninove et de Mons qui apparaissent comme faisant partie des projets de réaménagement les plus prioritaires lorsqu'on considère de concert la sécurité routière, la logique des réseaux, la densité de l'habitat, la qualité des espaces publics et l'état de dégradation de l'infrastructure.

Projet	Coût	Nb. années	Coût annuel moyen	Source
Porte de Namur - Louise (réaménagement complet)	16,5 M€	5	3,3 M€	Estimation Beliris et BM 2022
Ch. de Ninove (Mettewie - Ring)	6,7 M€	5	1,3 M€	Budget BM
Ch. de Ninove (Gare de l'Ouest - Porte de Ninove)	5 M€	5	1 M€	Budget BM
Ch. de Mons (Bizet - Vandervelde)	9 M€	5	1,8 M€	Budget BM

Tableau 3. Approximation de l'impact budgétaire des programmes prioritaires de réaménagement des voiries

Renforcement des interventions rapides et ponctuelles

En concentrant les moyens sur un nombre limité de grands projets, il s'agit de dégager suffisamment de ressources pour renforcer la capacité de Bruxelles Mobilité :

- d'une part, à réaliser un plus grand nombre de projets de plus petite ampleur (sans intervention de façade à façade) visant à mettre en œuvre des maillons manquants des réseaux structurants ;
- d'autre part, à démultiplier des projets d'intervention encore plus rapides ne nécessitant pas de permis d'urbanisme en vue de résorber le nombre de zones à concentration d'accidents (ZACA), de sécuriser et de rendre accessibles les abords d'écoles et des centaines de traversées piétonnes (en particulier celles menant aux arrêts de transports publics) et d'améliorer la cyclabilité de certains carrefours.

Ce type d'intervention permet d'apporter une amélioration rapide et concrète à l'ensemble de la population et, en particulier, à des publics plus vulnérables (enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.).

Dans la même veine, il s'avère essentiel de poursuivre les investissements dans les différents plans d'entretien des voiries, dont celui des trottoirs régionaux (qui couvre notamment la réfection de tronçons complets de trottoirs et la sécurisation et la mise en accessibilité de traversées et d'arrêts de transports publics) et de maintenir les subventions aux communes pour la mise en œuvre des réseaux des modes actifs – dont une partie importante se situe sur voiries communales – notamment pour améliorer l'accessibilité et la sécurisation du réseau piéton communal.

Projet	Budget annuel actuel	Proposition de renforcement	Source
Programme d'interventions rapides et ponctuelles (SR, accessibilité, vélo)	14,8 M€	20 M€	Budget BM
Plan d'entretien des trottoirs régionaux (réfection de tronçons complets)	12 M€	16 M€	Budget BM

Tableau 4. Impact budgétaire des programmes de petites interventions, de maintenance et des subsides aux communes en lien avec l'aménagement de l'espace public lié aux modes actifs

Tram et Magistrale piétonne Tour & Taxis et synergies autour du renouvellement des voies de tram

Vu son importance pour le déploiement du réseau structurant des transports publics, il est recommandé de maintenir les investissements nécessaires à la réalisation du projet de tram Tour & Taxis. Ce projet permettra également de réaliser la première « Magistrale piétonne » (un itinéraire piéton cohérent et très qualitatif reliant le piétonnier du centre au site de Tour & Taxis), d'assurer un partage plus équilibré de l'espace public et d'améliorer drastiquement la sécurité routière (en particulier sur la rue Picard).

Au cours des prochaines années, il est prévu de remplacer les voies de tram situées avenue Fonsny et, à plus long terme, ceux de l'axe Baeck et Piron (cf. Plan décennal des voies (PDV)). Il est essentiel de profiter de ces grands chantiers (qui n'ont lieu que tous les 30 ans) pour améliorer aussi, notamment via des optimisations locales, la sécurité routière, l'accessibilité, la marchabilité et la cyclabilité de ces voiries importantes.

Projet	Coût	Nb. années	Coût annuel moyen	Source
Tram 15 (Belgica - Gare du Nord) - partie BM	27 M€	5	5,4 M€	Estimation BM
Tram 15 (Belgica - Gare du Nord) - partie STIB	30 M€	5	6 M€	Estimation BM
Av. Fonsny - partie BM (hors PDV)	9 M€	5	1,8 M€	Estimation BM
Av. Baeck et Piron - partie BM (hors PDV)	4 M€	5	0,8 M€	Estimation BM

Tableau 5. Approximation de l'impact budgétaire du projet de tram Tour & Taxis, du programme de renouvellement des voies de tram et des synergies potentielles avec ce dernier programme

Mise en œuvre des cyclostrades et du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR)

Les cyclostrades constituent une partie importante du réseau vélo le plus structurant. Devant prendre place, dans la plupart des cas, le long du chemin de fer (et donc en dehors des voiries existantes), leur implémentation permettra une circulation efficace des cyclistes à l'échelle régionale voire métropolitaine, *a fortiori* vu le développement des vélos à assistance électrique. Ces dernières années, de nombreuses sections ont été étudiées et la faisabilité des projets a pu être confirmée. Il convient désormais de réaliser les premiers tronçons qui permettront dans certains cas d'établir une connexion performante avec les Régions flamande et wallonne.

Parallèlement, il s'avère important de poursuivre la mise en œuvre des itinéraires cyclables régionaux (ICR). La lisibilité et la continuité des ICR permettent aux personnes, quels que soient leur niveau de connaissance de la ville et leur agilité dans le trafic à vélo, de trouver leur chemin, loin des grands axes, sur un parcours fluide et sécurisé. Les interventions à réaliser (derniers tronçons manquants, carrefours) peuvent l'être moyennant une organisation adéquate des acteurs et des moyens financiers limités.

Projet	Coût	Nb années	Coût annuel moyen	Source
Cyclostrades	90 M€	10	9 M€	Estimation BM
Finalisation réseau ICR	18 M€	5	3,6 M€	Estimation BM

Tableau 6. Approximation de l'impact budgétaire des programmes d'aménagement liés au vélo⁵

Une meilleure utilisation des ressources disponibles pour la réalisation des projets d'aménagement

Le contexte budgétaire actuel et les orientations esquissées ci-dessus (démultiplication de plus petits projets, renforcement des programmes de maintenance, recherche d'opportunités croisées, etc.) appellent à renforcer les moyens consacrés à la concertation, à l'établissement d'outils et de méthodes de travail construites avec les différents acteurs intervenant sur l'espace public afin de pouvoir s'appuyer davantage sur une programmation pluriannuelle de projets établie de manière coordonnée et d'amplifier également le nombre de synergies réalisées, en particulier avec les programmes d'entretien de Bruxelles Mobilité et de la STIB, ainsi qu'un meilleur ciblage des subsides à destination des communes.

⁵ Il y a 45 km de cyclostrades à réaliser pour un coût moyen estimé à 2M € par km. Pour sa part, le réseau ICR encore à réaliser prioritairement compte 44 km pour un coût moyen estimé à 400K € par km.

Dans le même temps, il convient d'optimiser l'intervention de Bruxelles Mobilité dans la définition et la mise en œuvre des programmes de réaménagement de l'espace public menés par des tiers (coordination avec la STIB et Beliris, prise en compte de l'avis du gestionnaire de voirie dans les PAD, CRU, etc.).

Enfin, il serait judicieux de consacrer l'entièreté des recettes issues des amendes pour infractions au code de la route à la politique de sécurité routière. En 2023, ces recettes se sont élevées à 32 millions d'euros. Or, seuls 25 millions de ces fonds ont été effectivement consacrés à des mesures de sécurité routière, le solde ayant été reversé au budget général de la Région.

Amélioration de la lisibilité des réseaux

En parallèle des interventions sur l'infrastructure (extension, entretien) du réseau, il importe aussi de veiller à rendre les itinéraires aussi lisibles et intuitifs que possible :

- Pour la marche, il s'agira d'améliorer et de démultiplier une signalétique en voirie propre (raccourcis piétons, destinations intéressantes à distance « marchable », etc.) et d'intégrer davantage les enjeux piétons, notamment d'accessibilité, dans les outils numériques (via les recherches d'itinéraires, en particulier) ;
- Pour le vélo, il est nécessaire de finaliser le balisage des ICR, du réseau confort et des cyclostrades (avec une signalétique cohérente par rapport à celles utilisées dans les autres Régions) ;
- Pour le trafic routier, il faut renforcer le déploiement des outils de gestion dynamique des feux et améliorer la gestion des incidents (consolidation des données en temps réel, soutien à la décision au moyen de logiciels adaptés, programmation de *scenarii* d'intervention types, etc.).

2. Une approche revue pour améliorer la mobilité et la qualité de vie dans les quartiers

L'ambition des contrats locaux de mobilité (CLM) est de créer – à travers une démarche participative – des zones apaisées et soulagées du trafic de transit, où la sécurité, la qualité d'usage et l'accessibilité de l'espace public sont privilégiées. La mise en pratique des concepts et principes des CLM, en particulier les plans de circulation au sein des quartiers, s'est avérée plus difficile que prévu initialement. Nous proposons ci-dessous un ensemble d'adaptations (dont certaines ont déjà été en partie mises en place) en vue d'améliorer le déploiement de ce levier important pour l'amélioration de la mobilité et de la qualité de vie dans les quartiers.

Mettre les déplacements à pied et la qualité des espaces publics au centre de l'attention

Plutôt que de présenter les CLM comme un levier pour réduire le trafic de transit dans les quartiers, il convient de prendre pour point d'entrée les déplacements à pied, la qualité et la sécurisation des espaces publics. En effet, nous sommes tous ou presque piétons, surtout lorsqu'il s'agit de déplacements courts typiques de ceux que l'on réalise dans nos quartiers. En travaillant prioritairement sur les enjeux piétons et de qualité des espaces publics, on fait d'emblée ressortir l'intérêt des CLM pour l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. Dans cette perspective, il faut prévoir – et prioriser – les interventions de terrain visant à sécuriser et rendre plus accessibles les cheminements piétons (en particulier les traversées), mais aussi installer des bancs et des jeux pour les enfants et végétaliser les rues et les places. L'adaptation des plans de circulation (perçue comme contraignante pour une partie des habitants) reste évidemment essentielle, mais elle ne peut apparaître que conjointement à des mesures tangibles d'amélioration de la sécurité routière, de la marchabilité et de la qualité des espaces publics des quartiers, ainsi que de la cyclabilité et de la régularité des transports publics.

Travailler à une échelle plus réduite : des rues à (re)partager autour d'écoles et de projets d'aménagement

Le principe des grands quartiers imperméables au transit (essentiellement inspiré des plans de circulation mis en œuvre dans des centres-villes) se heurte à la réalité de la morphologie du réseau des voiries en Région bruxelloise. En l'occurrence, les quartiers sont rarement ceinturés de voiries capacitaires où le trafic de transit peut être aisément reporté. Les reports sont donc compliqués à absorber et, vu la congestion, les détours imposés sont perçus comme trop pénalisants.

Dans de nombreux cas, il s'avère en fait plus efficace de travailler à une échelle plus réduite : un sous-quartier, voire au niveau de quelques rues. Dans cette perspective, on propose de prendre pour point d'entrée les abords d'école. Une telle approche permettrait (a) de limiter la complexité des études (diagnostic, proposition, etc.), ainsi que le nombre d'acteurs à consulter et d'accélérer ce faisant la mise en œuvre des projets ; (b) de mettre plus facilement en évidence l'intérêt d'une adaptation des sens de circulation pour les habitants des quartiers (les écoles, primaires en particulier, accueillent en effet majoritairement des enfants vivant dans leur voisinage immédiat) ; et (c) de s'appuyer sur – et de renforcer – les mesures de sécurisation des abords d'école et les plans de déplacements scolaires

(PDS). La Région bruxelloise compte plus de 500 écoles. Le point d'ancrage scolaire offre à ce titre la possibilité de travailler sur l'ensemble du territoire et de distribuer équitablement les efforts.

En complément à l'approche des abords d'école, il convient aussi de profiter des projets de réaménagement de l'espace public (et notamment de mise en œuvre du réseau cyclable) pour proposer, là où cela s'avère pertinent, une adaptation des plans de circulation des rues situées dans le voisinage.

Adopter une approche plus flexible via des filtres contrôlés par caméras ANPR

Certaines mesures d'interdiction de trafic réalisées via des aménagements physiques concernent tous les usagers motorisés de la route. Or, certains déplacements automobiles via les quartiers restent légitimes (SIAMU, infirmiers, livreurs, ramassage scolaire, riverains, etc.). Dans cette perspective, l'usage de filtres avec caméras ANPR permettrait d'être beaucoup plus flexible en autorisant des accès à certains usagers.

La mise en œuvre de filtres avec caméras ANPR s'avère néanmoins complexe techniquement et nécessite d'importants moyens humains et financiers. Bruxelles Mobilité propose que la Région se dote d'un cadre technique et réglementaire commun qui définisse les responsabilités des différents acteurs pour le déploiement de tels filtres, mais aussi pour ce qui concerne leur gestion et entretien (parking.brussels pour la gestion des demandes d'accès, les communes pour l'imposition des sanctions administratives, Bruxelles Fiscalité pour l'organisation des flux de données, Safe.brussels pour le traitement des images, etc.). Une telle approche permettrait de réaliser des économies d'échelle, d'alléger le travail des communes et d'accélérer le déploiement de nouveaux filtres. La mise en place d'une procédure unique pour toute la Région permettra aussi de simplifier les demandes pour les bénéficiaires potentiels de ces accès spécifiques.

Renforcer la concertation et phaser la mise en œuvre

Les premiers déploiements de CLM ont fait l'objet de calendriers de mise en œuvre trop ambitieux, ce qui n'a pas toujours permis de prendre suffisamment en compte des spécificités locales.

Dorénavant, les plannings prévisionnels ont été revus à la hausse pour tenir compte du temps nécessaire à une meilleure appropriation et compréhension des projets. Il est aussi prévu de pouvoir étaler selon différentes phases successives la mise en œuvre de l'adaptation des plans de circulation en vue notamment de les coordonner avec des améliorations tangibles des espaces publics dans les quartiers. Une plus grande attention sera également portée à la qualité des aménagements temporaires.

Adapter le cadre de la collaboration avec les communes

La mise en œuvre des CLM repose sur une collaboration étroite entre la Région et les communes concernées. Il s'avère nécessaire d'adapter le cadre de cette collaboration. Plus précisément, les communes devraient s'engager plus clairement, aussi bien au niveau politique que technique, au début du processus afin d'assurer une certaine continuité des démarches et d'augmenter les chances d'aboutir à une mise en œuvre concrète des projets. Il s'agira notamment, lors de cette prise d'engagement, de définir plus précisément (et, le cas échéant, de limiter) la portée des projets. La Région et les communes pourront ainsi concentrer leurs moyens (participation, communication, mise en œuvre) sur des projets dont les chances de réussite sont les plus élevées.

Parallèlement, il serait pertinent de pouvoir acter l'abandon de certains projets de CLM initiés lors de la législature précédente qui sont à l'arrêt depuis longtemps et pour lesquels les probabilités d'aboutir à un projet suffisamment ambitieux paraissent faibles.

3. Le MaaS « digital » s'accompagne d'un MaaS « physique » renforcé

Quand on parle de « Mobility as a Service » ou de « mobilité servicielle », on pense d'emblée à des solutions technologiques et en particulier à la possibilité de visualiser en un coup d'œil (et acheter en quelques clics), via des outils numériques, l'ensemble des offres de mobilité disponibles. Ces développements techniques sont évidemment importants, mais ne peuvent pas se substituer au renforcement de certains services spécifiques (tels que les vélos en libre-service, l'autopartage et le train), à une meilleure accessibilité financière des services de mobilité (Collecto, chèques-taxis, mais aussi rationalisation des tarifs préférentiels de la STIB) et au maintien d'un réseau de guichets physiques (qui pourraient eux-mêmes être un point d'entrée « physique » pour accéder à l'éventail des offres de mobilité disponibles via le MaaS numérique). Parallèlement, il est également essentiel de développer un meilleur accès aux services de transport spécialisé à destination de personnes handicapées.

Un encadrement de ces services de mobilité et, dans certains cas, un investissement public s'avèrent indispensables pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

L'avenir des vélos en libre-service (après Villo!)

La concession à JC Decaux qui cadre la mise en œuvre de Villo! touchera à sa fin en septembre 2026. Sur base d'une étude conduite sur l'avenir pour le service public bruxellois de Vélos en Libre-Service (VLS), il paraît opportun de maintenir un tel système après cette date, à condition d'en redessiner les contours. Un système efficient de VLS est un outil d'inclusion, car il permet :

- de lever les freins de l'achat d'un vélo, du parking à domicile, de l'entretien et du risque de vol (qui sont particulièrement pénalisants pour les publics plus précaires qui sont aussi ceux qui sont le moins souvent cyclistes) ;
- de garantir la mobilité de la population à un coût moindre pour la Région (le ratio euro public investi par déplacement peut être plus bas que celui des transports publics si l'utilisation du service est suffisante) ;
- d'offrir un service disponible 24 heures sur 24 sur l'ensemble du territoire régional (ce qui permet de répondre en partie à l'enjeu des déplacements non automobiles en heures hyper-creuses lorsque l'offre de transport public est moindre, voire inexistante).

Pour augmenter significativement l'usage du VLS en Région de Bruxelles-Capitale, il convient d'accroître le nombre de vélos, d'électrifier complètement la flotte, de charger les vélos en station, de densifier le réseau des stations et de mieux articuler le système avec les transports publics. Dans cette perspective, il est nécessaire d'intégrer de façon approfondie le futur système de VLS à l'offre de la STIB (comme prévu dans le Contrat de Service Public de la STIB 2024-2028) à titre de « quatrième pilier » du transport public, à côté du métro, tram et bus : identité, grille tarifaire, outils d'information-voyageurs, etc.

Bruxelles Mobilité a élaboré une proposition pour cadrer le devenir du VLS en Région bruxelloise (*benchmark*, gouvernance, coût, etc.). Le Gouvernement devrait rapidement prendre position par rapport à ce projet d'envergure s'il souhaite pouvoir proposer, dans la foulée du démantèlement de Villo!, dès septembre 2026, un service de VLS renforcé.

Poursuivre le développement de l'autopartage de façon stratégique, le rendre plus inclusif et l'élargir aux activités professionnelles

Les services d'autopartage doivent avant tout faciliter l'accès à une voiture pour les ménages non motorisés (dont le nombre augmente sensiblement année après année). La baisse de la possession automobile permet en effet de limiter la pression sur le stationnement en voirie et de réduire le nombre de déplacements en voiture (vu que la possession d'une voiture induit souvent un usage important de celle-ci, même lorsqu'il existe des alternatives). Idéalement, les services d'autopartage devraient aussi offrir l'accès à des déplacements automobiles à des publics plus précaires qui ne sont pas en mesure de posséder une voiture, mais en auraient pourtant besoin (recherche d'un emploi, visite à des proches vivant à l'extérieur de la Région, etc.).

Dans cette double perspective, il convient de cadrer le développement de l'autopartage de façon stratégique. Pour ce faire, il s'agit de mieux identifier les publics susceptibles de se démotoriser ou de reporter l'achat d'une voiture, de répondre au mieux à leurs besoins (distribution géographique, disponibilité, facilité de réservation, location de longue durée, modèles de véhicules et accessoires adaptés à des usages plus spécifiques, etc.) et de prévoir une sensibilisation à l'autopartage les visant spécifiquement. En complément, dans la foulée de l'appel à projets et du Green Deal « Inclusive carsharing » (2024-2026), il faut aussi rendre l'autopartage plus accessible pour les familles avec enfants (notamment monoparentales), les travailleurs en horaires décalés et de nuit, les seniors, les ménages aux faibles revenus et les personnes en situation de fracture numérique et/ou technologique.

Les services d'autopartage peuvent également offrir une alternative pour de nombreux professionnels qui n'ont pas quotidiennement besoin d'un véhicule et pour qui la gestion d'un véhicule propre représente une charge importante (achat, entretien, assurance, stationnement...). Dans cette perspective, une offre d'autopartage adaptée aux besoins de différents secteurs d'activité économique (disponibilité de différents types de camionnettes, possibilité de réservation récurrente, etc.) pourrait être un vecteur de compétitivité pour les entreprises. Il s'agit en outre d'une alternative intéressante en perspective des prochains jalons de la zone de basses émissions qui concernent une part importante des camionnettes en circulation (vu qu'elles roulent encore très largement au diesel). La Région devrait déterminer quels secteurs économiques – et au sein de ceux-ci quels profils de professionnels – sont les plus à même de faire usage de services d'autopartage et soutenir le développement de solutions sur mesure (via une révision du cadre juridique, la mise à disposition d'incitants, etc.).

Renforcer le service Collecto et moderniser le système des chèques taxis pour certains publics défavorisés

Les taxis (de station ou de rue) sont relativement peu utilisés en Région bruxelloise. Il s'agit pourtant d'un service intéressant, en particulier en heures hyper-creuses (lorsque le transport public ne circule pas ou peu) et pour les besoins ponctuels de personnes éprouvant des difficultés à utiliser les transports en commun.

À ce titre, il importe :

- de revaloriser Collecto afin de permettre l'accès aux taxis à un prix réduit de 23h à 6h du matin. Le service a été relancé en mai 2023 après une suspension d'une année et demie environ pendant la crise sanitaire. Il mériterait de faire l'objet d'une campagne de promotion spécifique afin de le faire davantage connaître.

- de moderniser le système des chèques-taxis mis à disposition de certaines personnes en situation de handicap. Les chèques sont actuellement subventionnés par la Région, mais distribués par les communes (le plus souvent via leurs services sociaux). Il s'avère pertinent de rationaliser les modalités d'accès aux chèques (documents justificatifs, guichets, etc.), d'augmenter le nombre de chèques, de mieux communiquer sur le dispositif (qui reste inconnu de nombreux bénéficiaires potentiels) et éventuellement d'étendre le dispositif à d'autres publics.

Accroître l'attractivité du réseau de train pour les déplacements intrarégionaux et en lien avec la proche périphérie

L'usage du train pour les déplacements internes, mais aussi pour ceux en lien avec la périphérie, en particulier en soirée et le weekend, reste faible au regard de son potentiel. Pour y remédier, il convient de faciliter les déplacements en train. Concernant l'offre de transport, cela implique :

- un renforcement des plages de circulation de l'offre S, notamment en soirée ;
- la poursuite du renforcement des fréquences afin que l'offre S permette, au sein de chaque halte de la Région, d'atteindre, en période de pointe, une desserte d'au moins 4 trains par heure et par sens, si possible cadencés au ¼ d'heure ;
- de rendre l'offre de base proposée le samedi identique à celle proposée en semaine, pour l'ensemble des relations S ;
- de renforcer prioritairement les relations à haut potentiel et davantage complémentaires à la STIB (dont S4 et S7) ou donnant un accès direct aux pôles d'emplois de la périphérie, tel que celui du nord de Bruxelles et de Vilvorde (S10 reconfiguré).

Parallèlement à ces renforts, la Région doit aussi lancer un programme (en concertation avec la SNCB) visant à mettre en valeur l'offre ferroviaire. Ce programme devrait couvrir l'amélioration de la signalétique vers les gares bruxelloises (depuis la voirie, mais aussi depuis les stations et arrêts de la STIB) ; le déploiement au point d'accès de certaines gares d'écrans d'affichage des horaires en temps réel ; le renforcement de la visibilité de l'offre ferroviaire dans l'application de la STIB et l'information sonore dans les véhicules ; l'organisation de campagnes de promotion sur mesure pour certains publics, etc.

Réduire drastiquement les gênes occasionnées par le stationnement des engins de micro-mobilité en libre-service

La micromobilité en libre-service offre une solution de déplacement pour de nombreuses personnes. En effet, en 2023, plus de 14 millions de courses ont été réalisées avec des trottinettes ou vélos partagés.

La micromobilité partagée induit cependant aussi des nuisances. Notoirement, les engins de micromobilité mal stationnés occasionnent des gênes – voire constituent des obstacles – à la circulation le long des cheminements piétons. C'est tout particulièrement le cas pour les personnes à mobilité réduite : une personne déficiente visuelle peut trébucher sur un engin ; une personne en chaise roulante est incapable de contourner une trottinette posée en travers d'un trottoir, etc.

La Région a récemment mis en place une série d'outils opérationnels et réglementaires pour prendre en charge cette problématique (limitation du nombre d'opérateurs et du nombre d'engins qu'il est permis de déployer, installation de centaines de drop zones, contrôle automatisé de la localisation du

stationnement des engins par les usagers, etc.). La situation s'est améliorée sur le terrain. Il reste cependant essentiel de poursuivre les efforts :

- d'une part, en contraignant les opérateurs à prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher les usagers de pouvoir stationner leur engin en dehors d'une drop zone matérialisée sur le terrain ; en prévoyant une limitation du nombre d'engins qu'il est permis de stationner au sein d'une même drop zone, etc. ;
- d'autre part, en renforçant les contrôles et la répression vis-à-vis des opérateurs (par la Région) et des utilisateurs (par la police).

Ces démarches nécessitent d'adapter rapidement l'ordonnance « cyclopartage » et son arrêté d'exécution.

La bonne gestion des externalités négatives des services de micromobilité est une condition essentielle à leur maintien en Région de Bruxelles-Capitale.

Le MaaS digital en soutien au développement du « budget mobilité »

Le développement du MaaS s'avère intéressant au-delà du nombre d'utilisateurs qu'une application comme Floya permet de toucher directement, car il suppose la construction d'une infrastructure numérique complexe et d'une intégration renforcée de l'ensemble des services de mobilité qui peuvent être mises à profit pour d'autres fins. Notamment pour faciliter la mise en œuvre d'un « budget mobilité » aisément exploitable à la fois pour les employés et les employeurs (large choix de services, justificatifs pour le calcul de l'avantage de toute nature, etc.) et contribuer, ce faisant, à offrir une solution de substitution convaincante au dispositif des voitures-salaires dont il est urgent de limiter l'essor (voir ci-dessous).

Maintenir des guichets « humains » et accès « physiques » au MaaS

Le développement de solutions numériques telles que les applications MaaS ne peuvent pas justifier le démantèlement des guichets « humains ». En effet, une partie importante de la population bruxelloise souffre de la fracture numérique. Le maintien de guichets « humains » permet également de garantir un certain contrôle social au sein des stations, de servir de point de contact en cas de demandes plus complexes même pour des personnes maîtrisant les outils numériques et de répondre aux besoins d'information de visiteurs ponctuels de la Région (comme les touristes). Il est aussi important de garantir la possibilité d'acheter des tickets et abonnements en espèces, car de nombreuses personnes n'ont tout simplement pas accès à des services bancaires.

Il serait en outre pertinent de pouvoir effectuer, via les guichets physiques (de la STIB notamment), des achats combinés de différents services de mobilité, comme le proposent les applications MaaS. Une telle possibilité permettrait de donner accès, partiellement en tout cas, au MaaS aux personnes en situation de fracture numérique.

Prévoir des abonnements STIB à prix réduit qui ciblent plus précisément les bénéficiaires

La Région subventionne des centaines de milliers d'abonnements à prix réduit pour différents profils de personnes : en fonction de critères sociaux (statut BIM, RIS), de la classe d'âge (moins de 25 ans et plus de 65 ans) ou du statut d'activité (études). Ces tarifs adaptés sont importants, car ils permettent à

des personnes en précarité financière (qui le plus souvent n'ont pas de voiture) de se déplacer en transports publics. Étant donné l'impact budgétaire de ces réductions pour la Région, il est néanmoins nécessaire de cibler plus précisément les bénéficiaires en considérant en priorité leur niveau de précarité plutôt que leur âge ou statut.

Améliorer les synergies entre les différentes offres de transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap

Le secteur du transport spécialisé de personnes en situation de handicap souffre d'un manque de structuration. Il existe en Région bruxelloise différentes offres de transport à la demande : le service TaxiBus opéré par la STIB, les taxis adaptés (accessibles notamment via les chèques-taxis), le transport social organisé par différentes ASBL ou certaines communes, etc. Les conditions d'accès à ces offres varient, de même que les modalités de réservation, le coût pour les bénéficiaires, la disponibilité, le type et la qualité des services. Les pouvoirs subsidiaires diffèrent eux aussi (Région, COCOM, communes, etc.).

En complément, il existe aussi des services de transport *régulier* à destination de personnes en situation de handicap : le transport vers l'enseignement spécialisé (organisé par la COCOF et la VGC), ainsi que vers quelques ateliers protégés et centres de jour. Ce secteur se trouve en difficulté depuis plusieurs années : manque de chauffeurs, baisse de rentabilité, temps de trajets allongés, etc.

Une mise en cohérence de ces offres s'avère importante en vue :

- de faciliter l'accès aux services spécialisés pour les bénéficiaires potentiels via une meilleure complémentarité des différentes offres disponibles et une homogénéisation des modalités de réservation (voire, idéalement, en mettant en place un guichet unique) ;
- de mutualiser les offres de transport spécialisé disponibles en Région de Bruxelles-Capitale afin de mieux gérer les moments de forte demande et de mettre à profit les « temps morts » de certains transporteurs (en particulier ceux chargés du ramassage vers l'enseignement spécialisé) ;
- de réaliser des économies d'échelle grâce à une meilleure adéquation de l'offre et de la demande.

En plus de la rationalisation du secteur, il conviendrait aussi de prévoir des facilités spécifiques pour les transporteurs de personnes handicapées (en particulier les transporteurs réguliers) : accès aux zones à trafic limité et aux bandes bus (à tout le moins à certaines d'entre elles), droits de stationnement sur mesure, etc.

Développer une gare de bus internationale

La Région de Bruxelles-Capitale ne compte pas encore de véritable gare de bus internationale. Le développement d'une telle plateforme est pourtant important pour améliorer la qualité de service offerte à la clientèle (salles d'attente, sécurité, guichets, gestion des bagages, etc.) et pour assurer de bonnes conditions de travail aux chauffeurs et au personnel des sociétés de transport. Le développement d'une gare de bus permettrait également de gérer les nuisances induites par le trafic et le stationnement de ces autocars en ville. C'est aussi l'image de marque de la Région qui est en jeu, dans la mesure où il s'agit d'accueillir dans de bonnes conditions de nombreux visiteurs extérieurs.

Il conviendra de déterminer la localisation de la gare de bus (à proximité, de préférence, d'un gare de train ou d'une station de métro), mais aussi la répartition des coûts entre la Région et d'autres acteurs publics et privés et les modalités de gestion (imposition d'horaires, redevances, etc.).

4. Une politique de stationnement pragmatique qui intègre davantage les enjeux sociaux et environnementaux

Une gestion efficace de l'occupation de l'espace public par du stationnement de véhicules privés constitue une des clefs de réussite pour améliorer la mobilité, la sécurité routière et la qualité de vie dans les quartiers. A ce titre, il importe d'accélérer le report d'emplacements de stationnement en voirie vers des solutions de stationnement hors voirie. Il convient pour ce faire, d'un côté, de poursuivre le développement de l'offre hors voirie et, de l'autre, d'augmenter sensiblement les tarifs des cartes « riverains », et ce, tout en limitant les impacts sociaux de telles mesures.

De façon parallèle, il est recommandé d'intégrer le poids des véhicules dans les grilles tarifaires et de renforcer le contrôle des infractions de stationnement.

Poursuivre le développement d'offres de stationnement hors voirie

Le développement du stationnement hors voirie reste une stratégie importante, en particulier dans le cadre de projets de réaménagement de l'espace public qui impliquent une réduction du stationnement en voirie. Cependant, dans les faits, cette approche s'est avérée beaucoup plus complexe que prévu à mettre en œuvre (les procédures de négociation avec les acteurs privés propriétaires de parkings sont longues et complexes ; les parkings (privés) nécessitent en outre souvent des adaptations physiques pour en assurer l'accès à des usagers extérieurs tout en garantissant la sécurité, les horaires de stationnement ne sont pas toujours compatibles ; etc.). Qui plus est, le stationnement hors voirie reste beaucoup plus cher qu'en voirie au regard des tarifs actuels des cartes « riverains », ce qui réduit fortement son attractivité.

Malgré ces obstacles, il convient de poursuivre et de renforcer le développement de solutions de stationnement hors voirie (mission dont est chargée parking.brussels). Les efforts porteront leurs effets à moyen et long terme en accompagnant les projets de réaménagement des espaces publics et en préparant le terrain pour de futures augmentations des tarifs des cartes « riverains ». Dans ce cadre, il s'avère notamment nécessaire de définir des seuils de stationnement à prévoir dans les futures versions du RRU (pour les permis d'urbanisme) et du COBRACE (pour les permis d'environnement) qui s'ajuste au mieux, d'une part, aux opportunités et contraintes liées aux projets de réaménagement de voirie et, d'autre part, à la capacité de parking.brussels à mener de études de compensation ou de développement/gestion de parkings mutualisés.

Parallèlement, il est également important de valoriser auprès de la population la plus-value de disposer d'un emplacement hors voirie (sécurité, garantie de trouver une place de stationnement, etc.). Dans le cadre du développement du stationnement hors voirie, il serait également utile d'étudier la possibilité de proposer un accès prioritaire et/ou des tarifs préférentiels en fonction de la situation sociale des bénéficiaires (revenus, composition du ménage, etc.).

Complémentairement au développement de solutions de stationnement hors voirie pour les personnes n'en disposant pas, il paraît aussi fort opportun d'identifier comment inciter l'usage des emplacements privés déjà à disposition des riverains. En effet, beaucoup de Bruxellois disposant d'un garage stationnent malgré tout souvent leur véhicule en voirie : soit par confort (rapidité, moins de manœuvres, etc.), soit parce qu'ils utilisent leur garage pour d'autres fins (débaras, buanderie, etc.).

Augmenter le coût des cartes « riverains » tout en prévoyant une tarification sociale

Les tarifs de stationnement en zones réglementées ont fortement augmenté en 2023. La hausse du tarif annuel pour les cartes « riverains » reste en revanche très modeste (15 euros par an pour une première carte) et largement en-dessous des tarifs pratiqués dans d'autres villes européennes comparables à la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'avère pourtant nécessaire d'augmenter sensiblement ces tarifs afin de promouvoir le report de véhicules de riverains vers des emplacements de stationnement hors voirie et de rendre économiquement viables les projets de stationnement hors voirie.

En cas de hausse importante de ces tarifs, il est cependant indispensable de prévoir une modulation sociale de ceux-ci (en fonction, par exemple, des revenus ou de la composition des ménages). Une telle modulation devrait aussi être conditionnée à l'offre de stationnement hors voirie disponible dans le quartier et à son coût.

Se concentrer sur le déploiement d'emplacements réservés

En raison de leurs besoins spécifiques, des emplacements de stationnement sont réservés dans l'espace public aux personnes à mobilité réduite, livreurs, taxis, autocars et poids lourds, etc. Il s'agit très souvent de besoins très localisés, qu'il n'est pas possible, dans la majorité des cas, de reporter plus loin. Ces emplacements réservés doivent donc être garantis, y compris dans les projets qui suppriment du stationnement en voirie. Il faut renforcer le contrôle de ces emplacements et ajuster promptement leur localisation en cas besoin, voire augmenter leur nombre.

Intégrer le poids des véhicules comme variable dans la tarification en lien avec le stationnement

Depuis plusieurs années, le poids des véhicules augmente systématiquement, ce qui impacte négativement la sécurité routière, mais aussi l'environnement. En outre, le poids des voitures est directement corrélé à leurs dimensions, et de facto, à leur empreinte au sol. Depuis 2018, les voitures nouvellement immatriculées en Belgique dépassent en moyenne 180 cm de large. Or, les véhicules de ce gabarit sont incompatibles avec les dimensions de bon nombre d'emplacements de stationnement en voirie ou hors voirie. Par conséquent, ces voitures empiètent soit sur le trottoir, soit sur la chaussée lorsqu'elles stationnent en rue, voire sur d'autres places de stationnement. Il devient aussi de plus en plus difficile de les stationner dans les parkings privés. Dans cette perspective, il paraît pertinent d'intégrer la masse en ordre de marche des véhicules dans les formules de tarification des cartes « riverains » et visiteurs. Pour ne pas défavoriser les voitures électriques (qui à cause de leur batterie sont structurellement plus lourdes), une marge supplémentaire de 300 kg (à préciser) pourrait être prévue.

Qui plus est, la masse semble être un « correcteur » social relativement bon : les voitures les plus lourdes sont en effet plus souvent détenues par des ménages plus aisés. C'est le cas en particulier des voitures de société qui sont beaucoup plus lourdes, en moyenne, que les voitures détenues à titre privé. Une tarification du stationnement en fonction du poids des véhicules aurait pour avantage connexe qu'il permettrait, à ce titre, de toucher plus fortement les voitures de société que les voitures détenues à titre privé.

Renforcer le contrôle des règles de stationnement

Les pénalités – et surtout le risque d’être sanctionné – en cas de stationnement sur un trottoir ou au droit d’une traversée piétonne, de stationnement illégitime sur des emplacements de livraison ou réservés à une personne handicapée, etc. sont trop faibles par rapport aux infractions de stationnement sur des emplacements réglementés (zones rouges, bleues, etc.). Une piste pour mettre fin à cette situation délétère consiste à prendre en charge ce type d’infractions via le régime des sanctions administratives communales (SAC) afin de permettre aux agents communaux et/ou à parking.brussels de les contrôler et de les sanctionner.

Poursuivre le développement de solutions de stationnement pour les vélos

À côté du stationnement automobile, il est aussi essentiel de poursuivre le développement de stationnement pour les vélos.

- D’une part, il faut continuer à installer des arceaux vélos en amont des traversées piétonnes non conformes. Il s’agit d’un enjeu qui reste important en particulier sur voirie communale. En plus de sécuriser les traversées, cette approche facilite la recherche de stationnement pour les cyclistes dans la mesure où on devrait, à terme, suivant cette approche, trouver des arceaux à la majorité des croisements de rues.
- D’autre part, il est impératif de développer davantage le stationnement sécurisé de vélos (boxes, mais aussi locaux au sein des immeubles, etc.), car le manque de solution de stationnement constitue un obstacle important à la pratique du vélo pour les ménages moins favorisés qui vivent en appartement.

Parallèlement, il faut continuer de lutter contre le vol de vélo. Il s’agit d’un frein important au développement de la pratique : jusqu’à un cycliste sur trois arrête de rouler après un vol. En 2021, le gouvernement a adopté un plan d’action visant à réduire de moitié, à l’horizon 2030, le risque de se faire voler son vélo. Il est essentiel de maintenir, voire de renforcer les actions prévues dans ce plan.

5. La fiscalité automobile au service d'une mobilité plus équitable et durable

La taxation automobile est un levier puissant pour mener une politique de mobilité et une politique environnementale ambitieuses et justes socialement.

Substituer les chevaux fiscaux par la masse des véhicules comme variable de taxation automobile

La cylindrée des moteurs du parc automobile thermique (bruxellois, mais aussi belge) baisse structurellement depuis plusieurs années à cause de l'optimisation des moteurs thermiques (*downsizing*) (qu'ils soient à essence ou diesel) ; du shift vers l'essence (les moteurs à essence sont, à puissance égale, de plus petite taille que les moteurs diesel et donc aussi de cylindrée inférieure) et de l'électrification du parc (puisque les voitures électriques n'ont pas, étant donné leur conception, de cylindrée).

Il en découle que les revenus de la Région issus de la Taxe de circulation (TC) et de la Taxe de mise en circulation (TMC) pourraient baisser d'année en année. Ceux-ci reposent en effet sur les chevaux fiscaux qui, eux-mêmes, sont directement corrélés à la cylindrée des moteurs. Cette tendance s'accroîtra au cours des prochaines années avec l'accélération de l'électrification du parc automobile. Si l'ensemble du parc s'électrifie comme prévu à l'horizon 2035, les revenus de la TC et de la TMC pourraient chuter de l'ordre de 70%.

En outre, les chevaux fiscaux traduisent mal les externalités négatives des véhicules actuellement en circulation. En effet, ce critère n'est que partiellement corrélé à la puissance réelle des moteurs (exprimée en kW) (pour les voitures électriques, il n'y a même aucun rapport puisque ce type de motorisation n'a pas de cylindrée), des émissions de particules fines et de CO₂, du poids et des dimensions des véhicules, etc. Les chevaux fiscaux sont, par ailleurs, un mauvais « correcteur » social, car les vieux véhicules et, de surcroît, ceux roulant au diesel ont, en moyenne, des cylindrées plus élevées. Or, il s'agit de véhicules plus souvent détenus par des ménages aux revenus limités.

Dans ce contexte, il est urgent de faire évoluer les critères de taxation de la fiscalité automobile, et ce, que ce soit dans le cadre d'une évolution « classique » de la TC et de la TMC ou d'un projet plus ambitieux de taxation kilométrique. La masse (en ordre de marche) pourrait constituer un paramètre de substitution particulièrement pertinent dans la mesure où il permettrait de mettre fin à l'érosion des recettes fiscales de la Région tout en limitant l'alourdissement du parc automobile. Les voitures deviennent en effet de plus en plus lourdes et imposantes en Région bruxelloise (mais aussi ailleurs en Belgique), ce qui impacte négativement l'environnement (qualité de l'air, émissions directes et indirectes de CO₂, etc.), mais aussi la qualité de vie en ville (sécurité routière, emprise des véhicules sur l'espace public, etc.). Qui plus est, la masse semble être un relativement bon « correcteur » social : les voitures les plus lourdes sont en effet plus souvent entre les mains des ménages les plus riches, c'est le cas notamment des voitures de société qui sont beaucoup plus lourdes, en moyenne, que les voitures détenues à titre privé.

Pour continuer à stimuler la sortie du thermique, il est envisageable de prévoir une marge complémentaire de 300 kg (à préciser) pour les voitures électriques. Il serait aussi envisageable

d'accorder une marge supplémentaire ou des avantages fiscaux aux familles nombreuses dans la mesure où elles disposent, en moyenne, de voitures plus grandes et donc lourdes que le reste de la population.

Il paraît important en outre de prévoir une plus forte progressivité *effective* de la TC et de la TMC qu'actuellement, de sorte à ne pas trop limiter l'accès à la voiture pour les ménages aux revenus modestes tout en incitant fortement la mise en circulation de véhicules adaptés à un contexte urbain (cf. signal « prix »). Aujourd'hui, seul un tout petit nombre de contribuables paient un tarif élevé pour la TC et la TMC, car la part des voitures présentant une cylindrée supérieure à 2l est très faible (équivalente ou supérieure à 11 chevaux fiscaux dont le tarif pour la TMC est fixé à 511,24 €).

Poursuivre le développement d'une taxe kilométrique

Le projet SmartMove n'a finalement pas vu le jour au cours de la législature 2019-24. Il n'en demeure pas moins qu'une taxation kilométrique reste une approche pertinente pour la Région de Bruxelles-Capitale étant donné, d'une part, l'abondance et la qualité des offres de mobilité alternatives à la voiture et, d'autre part, l'impact environnemental et sociétal de l'usage automobile en général et de la congestion en heure de pointe en particulier.

Qui plus est, un important travail préparatoire a été déployé dans le cadre du projet SmartMove : de nombreuses études juridiques (compétences régionales vs. fédérales, RGPD, etc.) et techniques (déploiement de caméras ANPR, architecture informatique, etc.) ont permis de préciser les modalités concrètes de mise en œuvre d'un projet de taxe kilométrique. Plusieurs centaines de personnes ont également pu tester une application à destination du grand public permettant de simuler le coût en situation réelle du déplacement automobile et des alternatives.

Dans ce contexte, il semble opportun de poursuivre le développement d'un projet de taxe kilométrique. Il pourrait néanmoins s'avérer utile de remettre en question, non les principes, mais (a) la formule d'imposition du projet SmartMove et (b) les possibilités d'exemption ou de tarification adaptée en fonction de profils spécifiques.

Pour ce qui concerne la formule de tarification :

- D'abord, il semble important de garder un tarif différent entre les heures de pointe, les heures creuses (en journée) et hyper-creuses (la nuit), mais les écarts pourraient éventuellement être réduits. Une part importante des usagers de la route sont en effet contraints de se déplacer en heures de pointe (travail, école, etc.). Inversement, pourquoi rendre un déplacement de nuit complètement gratuit ?
- Ensuite, il semble également nécessaire de réinterroger la pertinence de réduire à zéro la taxe de mise en circulation pour la majorité des véhicules comme c'est le cas dans le projet SmartMove. Une telle réduction favoriserait l'accès à la possession de la voiture (tout en limitant l'usage). Or, la possession d'une voiture (même peu utilisée) induit elle-même des externalités négatives pour la ville et les propriétaires : encombrement des voiries à cause du stationnement, pression de la possession automobile sur le budget des ménages, etc. En outre, la TMC est un outil qui pourrait être fort efficace pour inciter la mise en circulation de véhicules mieux adaptés à un contexte urbain. En la ramenant à zéro, on se prive d'un levier important dans cette perspective ;

- Enfin, il s'avère indispensable de remplacer (comme proposé plus haut) le paramètre des cheveux fiscaux (repris dans le projet SmartMove pour construire un multiplicateur du tarif fixé à l'usage) par celui de la masse en ordre de marche.

Concernant les aménagements pour certains publics. L'usage de la voiture reste indispensable dans de nombreuses configurations professionnelles et familiales. Il paraît important de mieux accompagner les publics dépendants d'un usage intensif de la voiture (en particulier en heure de pointe) *et* qui se trouvent en situation de précarité financière. Cet accompagnement devrait viser à réduire la dépendance à la voiture de ces personnes/ménages. De façon subsidiaire, il pourrait être nécessaire d'ajuster la tarification pour des profils précaires très dépendants d'un usage intensif de la voiture.

Enfin, il conviendra de réfléchir à la bonne articulation entre Floya et l'application SmartMove.

Extension de Viapass aux camionnettes (N1)

À défaut d'une taxe kilométrique pour l'ensemble des véhicules motorisés, il pourrait être particulièrement pertinent d'élargir Viapass aux camionnettes (N1). Le parc des camionnettes a en effet fortement augmenté ces dernières années (en Région bruxelloise, mais aussi dans les deux autres régions). Par ailleurs, la nouvelle directive Eurovignette permettra de moduler la taxation pour les camionnettes à partir de 2026 (Article 7, octies-ter).

Le contexte semble donc propice pour la mise en œuvre d'une taxation à l'usage des camionnettes. L'infrastructure technique, juridique et humaine développée pour Viapass pourrait assez facilement être mise à profit pour réaliser une telle mesure. Enfin, l'opposition politique risque d'être beaucoup moins forte que pour une taxe kilométrique qui toucherait aussi les particuliers.

Limiter l'essor des voitures de société et favoriser des voitures de société mieux adaptées à un contexte urbain

Le dispositif de la voiture de société est en plein essor depuis 15 ans en Belgique, mais aussi en Région bruxelloise, et ce, alors que la possession de voitures détenues à titre privé baisse année après année dans la capitale. Il s'agit pourtant d'un système qui favorise la possession et l'usage de la voiture sans répondre nécessairement à un besoin. En outre, les voitures de société contribuent très largement à l'alourdissement du parc automobile (> +500 kg par rapport aux voitures privées), car le dispositif favorise les voitures de gros gabarit.

Par ailleurs, les voitures de société s'électrifient beaucoup plus vite que le reste du parc automobile. Or, comme on l'a vu ci-dessus, les voitures électriques paient le tarif minimum de la TC et de la TMC. Elles contribuent donc, prises individuellement, de moins en moins aux revenus régionaux, ce qui s'avère d'autant plus problématique que le taux de renouvellement – et donc de mise en circulation – de ces voitures est très élevé : les voitures de leasing représentaient près de 60% des nouvelles immatriculations en 2023 en RBC.

Dans ce contexte, il est impératif, d'une part, de chercher à freiner le développement des voitures de société et, d'autre part, d'intégrer les voitures de société dans les projets de taxation présentés ci-dessus (TC, TMC ou taxe kilométrique). Ceci est essentiel :

- du point de vue fiscal, afin de limiter l'érosion des revenus de la TC et de la TMC ;

- du point de vue des effets connexes visés par les mesures fiscales proposées. Si l'on vise à réduire le poids du parc automobile via la taxation automobile sans toucher aux voitures de société, on n'atteindra que partiellement l'objectif ;
- du point de vue de l'équité – et donc aussi de l'acceptabilité – des mesures de taxation : comment justifier une taxation qui concernerait les voitures détenues à titre privé, mais pas (ou selon des critères moins contraignants) les voitures de société ?

Pour adapter la taxation liée aux voitures de société, il s'avère nécessaire de prévoir un accord interrégional. La Loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions (article 4§3) stipule en effet qu'un accord interrégional est nécessaire à toute modification de taxation qui concerne les sociétés de leasing (afin d'éviter une concurrence fiscale entre les Régions). Il semble qu'il y ait aujourd'hui un contexte plus favorable à un tel accord puisque la Région flamande est confrontée, elle aussi, à une baisse de ces recettes fiscales liées à la TC et à la TMC du fait de l'électrification rapide des voitures de société.

6. Renforcer la collaboration avec la Région flamande

La collaboration avec l'État fédéral et les deux autres Régions est indispensable pour mener une politique de mobilité ambitieuse au niveau de la capitale. Il est essentiel, en particulier, de renforcer les relations avec la Région flamande. En effet, la périphérie flamande connaît des développements importants susceptibles d'impacter fortement la Région bruxelloise (travaux aux Ring, mise en place de la Vervoerregio Vlaamse Rand, restructuration du réseau De Lijn, déploiement du BrabantNet, développement de zonings industriels et de la logistique, etc.). Il convient d'articuler au mieux les politiques de mobilité de part et d'autre de la frontière régionale.

Accompagner les projets de réaménagement du Ring

La Région flamande a adopté en 2024, après plusieurs années d'études, un plan d'aménagement territorial en vue d'adapter l'infrastructure du Ring Nord (s'étendant de Grand-Bigard à Zaventem) (GRUP R0-NOORD) (rationalisation des accès, augmentation de la capacité autoroutière, réduction de l'emprise au sol de l'infrastructure, etc.). Dans ce cadre, des travaux d'envergure pourraient démarrer dès la fin 2025 dans la zone de Zaventem. Il s'agira, d'une part, de s'assurer de la compatibilité de ces travaux avec les projets prévus pour les entrées de ville de la Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, de gérer au mieux avec la Région flamande les embarras de circulation qui découleront des chantiers et de saisir l'occasion pour promouvoir un report modal structurel.

Parallèlement, il conviendra de poursuivre et renforcer les échanges sur la bonne adéquation des autres projets d'aménagement flamands qui touchent au Ring. Il s'agira notamment de poursuivre les études interrégionales déjà démarrées en vue de coconstruire les projets impactant directement les entrées de ville (Heysel, Jette-Wemmel, Quatre Bras et Léonard) et, le cas échéant, d'en lancer de nouvelles.

Collaborer autour d'une politique logistique ambitieuse : développement du Port de Bruxelles et du site de Schaerbeek-Formation

Une politique efficace et cohérente pour la logistique au niveau bruxellois nécessite une collaboration interrégionale rapprochée, tant les développements prévus de part et d'autre de la frontière régionale sont interdépendants.

Les deux Régions cherchent en effet à développer des zones logistiques dans la zone métropolitaine. En Région de Bruxelles-Capitale, il s'agit du Port de Bruxelles et du site de Schaerbeek-Formation ; en Région flamande, de l'Aéroport de Bruxelles, du terminal multimodal Cargovil à Zemst et Vilvorde et d'un terminal multimodal à Sint-Pieters-Leeuw. Afin d'éviter une concurrence interrégionale délétère et de garantir l'intérêt et la viabilité de ces différents projets, il est essentiel de s'accorder sur la bonne complémentarité des terminaux (spécialisation modale, segments de marché, zones de chalandise, etc.), ainsi que sur les éventuels incitants financiers en faveur du report modal.

Les deux Régions sont aussi très dépendantes l'une de l'autre concernant leurs réseaux. La Région bruxelloise dépend de la Région flamande pour garantir une bonne desserte par la route de ses zones logistiques. Plusieurs axes logistiques interrégionaux (R22, Schaarbeeklei, av. de Tyras) menant à la zone nord du Canal sont en effet saturés (ou sur le point de l'être), ce qui pourrait limiter les développements envisagés pour le Port de Bruxelles et le site de Schaerbeek-Formation. En sens inverse, une desserte optimale des terminaux multimodaux situés au sud de la Région de Bruxelles-

Capitale (Sint-Pieters-Leeuw, Lembeek) nécessiterait des interventions importantes sur le tronçon bruxellois du Canal.

Faciliter l'accès des Bruxellois et Bruxelloises aux zones d'emploi en périphérie de la Région

L'économie bruxelloise se structure largement autour du secteur tertiaire et constitue à ce titre un vivier d'emplois pour des profils hautement diplômés (qui charrie de nombreux navetteurs). Une part importante de la population bruxelloise est cependant peu qualifiée et éprouve des difficultés à trouver un emploi. Pour sa part, la périphérie bruxelloise située en Région flamande compte de nombreuses entreprises à la recherche d'employés peu qualifiés. Il y a par conséquent un intérêt évident à mieux concilier l'offre et la demande en main-d'œuvre de part et d'autre. Après la maîtrise linguistique, c'est la mobilité interrégionale qui fait obstacle à la mise à l'emploi des Bruxellois en Région flamande. Et effet, les bassins d'emplois flamands sont souvent mal desservis en transports publics. La nature des emplois qui y sont proposés (horaire décalé, *shifts*, etc.) induit, elle aussi, des contraintes de mobilité particulières. Dans ce contexte, en plus du levier d'action liée à l'offre ferroviaire et à sa promotion (cf. point 3), il serait judicieux de construire, en concertation avec Actiris et le VDAB, une approche commune autour de cette thématique spécifique (adaptation des trajets de lignes de transport public, promotion de solutions de ramassage organisées par les entreprises et du co-voiturage, développement de solutions via les services d'autopartage, etc.). Il s'agit d'un enjeu socio-économique sur lequel les deux Régions pourraient sans doute assez facilement s'aligner.

7. Une communication mieux ciblée s'articulant autour d'événements concrets

Une partie des tensions qui ont émergé ces dernières années en lien avec la politique de mobilité découlent de difficultés au niveau de la communication. Il est important de prévoir une communication plus stratégique en appui au déploiement de la politique de mobilité. Nous proposons pour ce faire les pistes suivantes.

Viser prioritairement les publics directement impactés par la politique de mobilité

Il est judicieux de diriger les actions d'activation, de communication et de sensibilisation vers les publics directement impactés par des mesures de mobilité. Par exemple, les riverains d'un quartier où de grands aménagements sont prévus ou bien les navetteurs dont les trajets s(er)ont déviés à cause de chantiers (voir ci-dessus). Ce ciblage doit permettre, d'une part, de limiter les désagréments pour les usagers (en les prévenant à l'avance des impacts des projets et en leur proposant des solutions) ; d'autre part, d'utiliser ces évolutions sur le terrain comme levier pour susciter un changement de comportement pérenne. Il est en effet admis qu'une sensibilisation ou une activation « hors sol » a peu de chance d'impulser de réels changements de comportements au niveau de la mobilité. En s'adossant à des transformations concrètes de l'environnement, on augmente le taux de réussite de ce type d'action.

Il convient de consacrer environ 2% des investissements engagés pour les infrastructures pour la sensibilisation au changement de comportements de mobilité.

Viser les publics les plus susceptibles d'adapter leurs habitudes de mobilité en s'appuyant sur des acteurs-relais

Une approche complémentaire consiste à cibler les publics les plus susceptibles de changer leurs comportements de mobilité. En l'occurrence, les habitudes de déplacements se transforment souvent de façon assez radicale au moment de grandes « étapes » de la vie (démarrage des études supérieures, accès à un premier emploi, changement d'emploi, parentalité, pension, déménagement, etc.). En orientant les actions de communication et de sensibilisation sur ces moments charnières, on augmente les chances de promouvoir effectivement des comportements de mobilité plus vertueux.

Pour toucher ces publics spécifiques, il est recommandé de travailler avec des acteurs-relais spécifiques : les salons de mise à l'emploi pour les étudiants en fin de parcours d'étude, Actiris pour les chercheurs d'emploi, les guichets d'économie locale pour les nouveaux indépendants, les bureaux d'accueil pour primo-arrivants (parcours d'accueil obligatoire depuis 2022), le *welcome pack* de la STIB, etc.

Communiquer/sensibiliser via des actions de terrain qui offrent un avant-goût du potentiel d'une politique de mobilité ambitieuse

Les projets d'appropriation de l'espace public par les riverains (dans le cadre de dispositifs tels que « Inspirons le quartier », « Bruxelles en vacances », « Bruxelles plante, Brussel plant! » ou encore de « rues scolaires ») renforcent la cohésion sociale au sein des quartiers et promeuvent la capacité d'organisation de la société civile bruxelloise. Par ailleurs, ces projets donnent à voir concrètement le

potentiel d'une ville avec moins de voitures et contribuent ce faisant à construire un horizon d'attentes collectif en phase avec la politique de mobilité proposée, en particulier pour les quartiers. Ce type de projets pourrait être orienté, en partie, vers les quartiers qui sont amenés à changer à la suite d'un réaménagement de l'espace public ou d'un plan de circulation.

Prévoir une communication « tout public » efficace pour expliquer les grands principes de la politique de mobilité

Enfin, à côté des mesures ciblant des publics spécifiques et qui s'ancrent dans des événements concrets, il est aussi essentiel de construire une communication plus généraliste qui vise non pas à sensibiliser ou à activer (car ce n'est pas une échelle efficace pour susciter de réels changements de comportements), mais à présenter le plus clairement possible, sur base de données objectives, les enjeux de la politique de mobilité et expliquer la raison d'être des actions proposées. Il s'agit ce faisant d'alimenter le débat public avec des éléments de cadrage clairs et objectifs.

Remarques conclusives

Le Plan régional de Mobilité offre, dans sa forme actuelle, un cadre solide pour poursuivre une politique de mobilité cohérente et intégrée, en phase avec les nombreux autres défis et engagements de la Région (environnementaux, économiques, sociaux, etc.). Les principaux objectifs du Plan actuel restent largement pertinents et atteignables, notamment ceux en lien avec le report modal et la sécurité routière. Par ailleurs, la majorité des stratégies et actions reprises dans le plan ont déjà induit des résultats positifs et n'ont pas suscité d'opposition forte de la population.

Il n'en demeure pas moins que des ajustements s'avèrent nécessaires au vu : des contraintes budgétaires qui s'annoncent ; de certains impacts sociaux et économiques qui n'ont pas été suffisamment pris en charge ; de l'émergence de nouvelles habitudes de mobilité (induites notamment par la crise sanitaire) et d'autres tendances non anticipées (dont la forte augmentation du poids des voitures) ; et des retours d'expérience de la mise en œuvre des actions, en particulier d'approches nouvelles (CLM, développement de stationnement hors voirie, etc.).

L'Ordonnance « Mobilité » prévoit un cadre réglementaire permettant d'évaluer le Plan régional de Mobilité et d'ajuster, le cas échéant, certaines mesures. Il serait opportun que le Gouvernement lance en tout début de législature cette démarche afin d'offrir un cadre clair pour poursuivre la politique de mobilité au cours des prochaines années. Le présent rapport prépare une telle démarche en identifiant les principaux enjeux et en proposant des actions correctrices. Il vise aussi à montrer qu'il est possible de revoir certaines actions du Plan régional de Mobilité et de réagencer certaines priorités sans pour autant dévier de ses principes et de ses principaux objectifs.⁶

⁶ L'article 6(§6) de l'Ordonnance stipule que : « le Gouvernement précise les éventuelles actions correctrices à mettre en œuvre et détermine s'il y a lieu de modifier le PRM ». A première vue, les propositions d'adaptation reprises plus haut n'appellent pas de modification formelle du Plan régional de Mobilité. L'article 9 précise en effet que : « La procédure visée à l'article 7 [qui concerne l'adoption du Plan] est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au PRM. Par dérogation à l'alinéa 1er, les modifications apportées à la partie stratégique visée à l'article 6§2 et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et aux autres formalités prévues à l'article 7. Ne constituent pas des modifications du plan, les modalités budgétaires et d'échéance des actions. »