

Plan Régional de Mobilité

Avant-projet de rapport d'évaluation 2020-2024



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Table des matières

1. Introduction	5
2. Le processus et la portée de l'évaluation	6
2.1. Une démarche cadrée réglementairement	6
2.2. Une collecte de données et un partage d'information continu	6
2.3. Une évaluation participative	7
3. Constats	9
3.1. (Re)configurations des pratiques de mobilité	9
3.2. Développement de la mobilité partagée	13
3.3. Contraction du parc automobile	14
3.4. Des voitures moins polluantes, mais plus lourdes et volumineuses	15
3.5. Légère diminution de la pression sur le stationnement en voirie	16
3.6. Stabilité de la congestion routière	17
3.7. Statistiques de sécurité routière mitigées	19
3.8. Moins de camions, plus de camionnettes	20
3.9. Légère amélioration du niveau de satisfaction des usagers des transports	22
4. Réalisations du Plan d'action	24
4.1. Good Neighbourhood	24
4.2. Good Network	27
4.3. Good Service	30
4.4. Good Choice	32
4.5. Good Partner	35
4.6. Good Knowledge	38
5. Conclusions	40



1. Introduction

La politique de mobilité se trouve au carrefour d'innombrables enjeux : la qualité de vie de la population, l'attractivité et le développement de la Région, la santé publique et l'environnement ou encore l'aménagement du territoire. Il est difficile de citer un secteur d'activité, une dimension sociale, un enjeu politique qui ne comprenne pas, au moins tangentiellement, une problématique de mobilité.

Pour intégrer au mieux tous ces enjeux et orienter de la façon la plus cohérente possible les nombreuses parties prenantes, le Gouvernement bruxellois a lancé en 2016 l'élaboration d'un nouveau Plan régional de Mobilité. En mars 2021, après un long processus de consultation et de co-construction, le Plan régional de Mobilité (PRM/Good Move) pour la décennie 2020-2030 a été adopté par le Gouvernement.

De nombreuses actions cadrées par le PRM ont commencé à être mises en œuvre (voire, pour certaines, ont déjà abouti) : le renforcement des transports publics (le tram 10 vers Neder-Over-Hembeek notamment), les contrats locaux de mobilité, la Ville 30, l'aménagement de nouvelles pistes cyclables, etc. Ces projets ont suscité des réactions parfois vives du public, tantôt positives, tantôt plus négatives, notamment lorsqu'il s'est agi de toucher à la place de la voiture en ville (tarification ou suppression du stationnement, plans de circulation dans les quartiers d'habitation, zone de basses émissions, etc.). Il est important d'entendre les voix qui se sont élevées, mais aussi de prendre du recul et d'objectiver la situation. Le timing pour une évaluation est propice puisque nous nous trouvons à mi-chemin de la décennie, au mi-temps de la période de déploiement du PRM et à cheval entre deux législatures.

Dans ce rapport, (I) nous rappelons d'abord comment s'est déroulée l'évaluation (contexte réglementaire, Observatoire de la mobilité, consultations, etc.) et précisons son champ de pertinence. (II) Deuxièmement, nous proposons un panorama général de l'évolution de la mobilité en RBC sur base des dernières données disponibles (évolution des parts modales, accidentologie, transport de marchandises, etc.). (III) Dans un troisième temps, nous présentons – en images notamment – quelques réalisations emblématiques de la politique de mobilité. (IV) Enfin, nous tâchons de synthétiser les principaux enseignements de la démarche. Parallèlement, nous avons publié un [rapport de recommandations](#) pour la poursuite de la politique de mobilité. Ce document découle de la démarche d'évaluation et constitue un complément indispensable au présent rapport.

2. Le processus et la portée de l'évaluation

2.1. Une démarche cadrée réglementairement

L'ordonnance "Mobilité" (adoptée initialement le 26 juillet 2013 et portant formellement le titre de : "Ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité") confère au PRM une valeur réglementaire et définit son contenu, sa portée et les modalités de son élaboration. Le PRM s'est construit conformément à ce cadre réglementaire. Cette ordonnance prévoyait en outre qu'une évaluation de la mise en œuvre du plan soit réalisée tous les 30 mois afin de pouvoir identifier : "des recommandations concernant les actions correctrices afin de pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées" (Art. 10 §1). Elle ne précisait toutefois pas davantage le contenu de cette évaluation, ni son processus d'élaboration et de validation.

L'ordonnance "Mobilité" a fait l'objet d'une révision majeure le 13 octobre 2023. Le nouveau texte redéfinit l'intervalle entre chaque évaluation ("le Gouvernement évalue de manière objective la mise en œuvre du PRM au moins une fois au cours de la législature" (Art. 8 §1) et précise les éléments à intégrer à celle-ci :

"L'évaluation s'appuie au minimum sur :

- une analyse des enjeux et objectifs régionaux en lien avec les évolutions observées en matière de mobilité qui s'appuie, dans la mesure du possible, sur les données objectives disponibles ;
- une identification du niveau de mise en œuvre des actions et des mesures du PRM au niveau régional et local ;
- une concertation des communes ;
- une consultation de la Commission [régionale de la Mobilité]." (Art. 8 §2)

La nouvelle mouture de l'ordonnance "Mobilité" établit aussi formellement l'Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière et stipule que les missions suivantes lui incombent :

- 1° analyser l'ensemble des évolutions et tendances en matière de mobilité et de sécurité routière;
- 2° préparer l'élaboration du PRM et l'évaluation objective de sa mise en œuvre;
- 3° réaliser le traitement des données nécessaires à la réalisation de ces missions." (Art. 3)

La présente évaluation du PRM s'inscrit dans ce nouveau contexte réglementaire.

2.2. Une collecte de données et un partage d'information continu

Une démarche de collecte des données d'enquête a débuté de manière concomitante à la mise en œuvre du PRM. A partir de 2021, Bruxelles Mobilité a lancé deux sondages récurrents :

- l'[enquête sur les comportements de déplacements des Bruxellois](#) (ECD) qui permet de déterminer les parts modales, les motifs et la longueur moyenne des déplacements, les lieux de destination, etc. Deux éditions de cette enquête sont actuellement disponibles (2021-22 et 2023-24) ;
- le [baromètre de la mobilité](#) qui évalue le niveau de satisfaction des usagers des différents modes en Région bruxelloise. Là aussi, deux éditions sont disponibles (2021 et 2024).

En complément, Bruxelles Mobilité a également mené une [enquête concernant le besoin des Bruxellois de se déplacer en voiture](#) (2023-24) afin de mieux appréhender le rapport des Bruxellois à la voiture (coûts, usage pour les vacances, contraintes de stationnement, ouverture à une vie moins "motorisée", etc.).

Parallèlement, Bruxelles Mobilité s'est aussi dotée de données de téléphonie mobile afin d'étudier les grands flux de déplacements et s'est attelée à compiler, structurer et mettre en perspective différents comptages modaux (vélo, transport public, voitures, etc.), ainsi que des données administratives en lien avec la possession automobile (croisement des registres de la DIV avec ceux de la population).

Dès 2022, le site web de l'[Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière](#) a été mis en ligne pour partager de façon continue les dernières informations et analyses disponibles en lien avec la mobilité bruxelloise et la mise en œuvre du PRM. Bruxelles Mobilité diffuse aussi une newsletter auprès d'un large public de professionnels et contribue systématiquement à l'édition du [Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière](#) diffusé par Brulocalis.

2.3. Une évaluation participative

Conscient de la complexité des enjeux, des défis et des opportunités auxquels doit répondre la mobilité régionale, le Gouvernement bruxellois avait fait le choix d'un processus de co-élaboration ouvert et participatif, tant pour la réflexion préalable que pour l'élaboration du plan. C'est ce processus que l'on a nommé Good Move et qui a ensuite enveloppé le PRM lui-même.

C'est une démarche participative semblable qui a été adoptée pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PRM. Concrètement :

- Bruxelles Mobilité a organisé de nombreuses rencontres bilatérales et ateliers collectifs avec les communes afin d'évaluer avec elles la mise en œuvre des actions qui leur incombent. Ces échanges ont aussi permis de récolter des retours d'expérience pertinents pour l'évaluation plus générale du PRM ;
- l'administration a également organisé des échanges avec les principaux opérateurs de mobilité actifs en Région bruxelloise (STIB, Agence du stationnement, Port de Bruxelles, etc.) afin de faire le point sur l'avancement des actions du PRM les concernant ;
- la [Commission régionale de la Mobilité](#) (CRM) et sa section spécialisée Marchandises ont, elles aussi, été consultées.

Parallèlement à ces démarches plus spécifiques, le Forum Good Move / de la mobilité bruxelloise rassemble une fois par an un large éventail d'acteurs en vue de faire le point, collectivement, sur l'avancée de la mise en œuvre des actions :

- le forum 2021 (qui s'est tenu en ligne) a mis l'accent sur le projet Cairgo Bike, le déploiement des bornes de recharge électrique et les échanges sur les projets de mobilité avec la Région flamande (Werken aan de Ring) ;
- le forum 2022 a permis de faire le point sur le projet du Contrat local de Mobilité de Cureghem, les avancées réalisées en matière de transport public, le MaaS (Mobility as a Service), la mobilité scolaire et les projets citoyens réalisés dans le cadre de l'appel à projets "Bruxelles en Vacances" ;
- le forum 2023 a permis de présenter les principaux résultats de la première édition de l'enquête sur les comportements de déplacements (2021-22). L'après-midi, organisé avec Brulocalis, était consacré à des projets de mobilité mis en œuvre par des villes étrangères (Londres, Paris, Milan) et par la Ville de Bruxelles ;
- le forum 2024 s'est focalisé sur les résultats de l'enquête relative au besoin de se déplacer en voiture et sur l'analyse de données administratives en lien avec la possession automobile. Bruxelles Mobilité a aussi présenté ses principales recommandations pour la suite de la mise en œuvre du PRM. Notons que les premiers résultats de l'évaluation ainsi qu'une première ébauche des recommandations avaient déjà été présentés à la Commission régionale de la Mobilité, ainsi qu'aux élus et techniciens communaux au début de l'été 2024 ;
- le forum 2025 a mis à l'honneur les actions réalisées par une large palette d'acteurs : le nouveau tram 10 (STIB), les projets de cyclostrades (Beliris), le programme "micro-projets" (Bruxelles Mobilité), des réaménagements et actions de sensibilisation exemplaires au niveau communal, le Brevet du Piéton (Good Planet), le projet Includo (STIB), etc.



En complément aux forums annuels, deux événements ont été organisés en 2023 :

- une journée organisée avec Bruxelles Environnement autour des enjeux de mobilité urbaine et d'équité sociale.
- une journée consacrée à des ateliers visant à faire le point sur les actions menées et à discuter des obstacles existants et des recommandations pour la poursuite de la mise en œuvre du GMP

* * *

L'évaluation du PRM est cadrée réglementairement et s'inscrit dans un travail qui repose à la fois sur des analyses de données (comptages, enquêtes sur les pratiques de mobilité, etc.) et sur une concertation avec de nombreuses parties prenantes (communes, STIB, secteur associatif, etc.).

Bruxelles, ville-Région, n'arrête pas d'évoluer, de se transformer : émergence de nouvelles offres de mobilité et de nouvelles technologies, adaptation des habitudes de déplacements, finalisation de chantiers d'aménagement d'espace public, préparation de nouveaux projets, reconfigurations des paysages politiques, etc. L'évaluation du PRM tâche de rester au plus près de ces évolutions, mais elle est forcément toujours en décalage, en retard par rapport aux dernières actualités. Le présent rapport d'évaluation est une coupe à un moment t dans un processus d'évaluation continu, dans une réalité urbaine en constante évolution. En l'occurrence, nous avons décidé de structurer notre propos sur base de la situation en 2024. Nous avons choisi cet ancrage temporel, d'une part, parce qu'il s'agit d'un moment charnière dans la vie politique de la Région (nouvelles législatures aux niveaux communal et régional) et, d'autre part, parce qu'il s'agit d'un moment pour lequel nous disposons de riches données d'enquêtes (en particulier, la deuxième édition de l'enquête sur les comportements de mobilité, mais aussi du baromètre de la mobilité).

Le présent rapport n'est qu'une synthèse du processus d'évaluation. Nous renvoyons systématiquement vers les études et autres documents qui appuient le propos et qui font pleinement partie de l'évaluation.



3. Constats

3.1. (Re)configurations des pratiques de mobilité

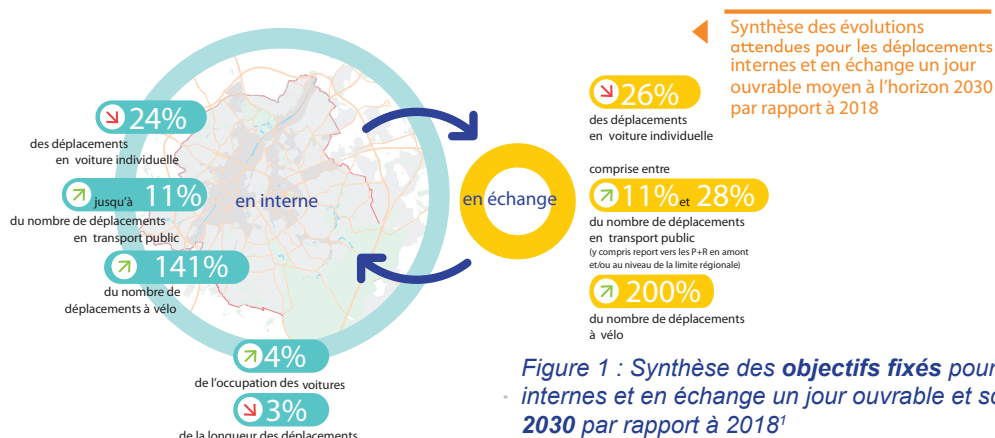
Les pratiques de déplacements de la population bruxelloise et des navetteurs ont fortement évolué ces dernières années. Dans cette section, nous passons en revue les principales évolutions et les mettons en perspective avec les objectifs fixés par le PRM pour 2030.

Calibrage des objectifs et évolutions observées

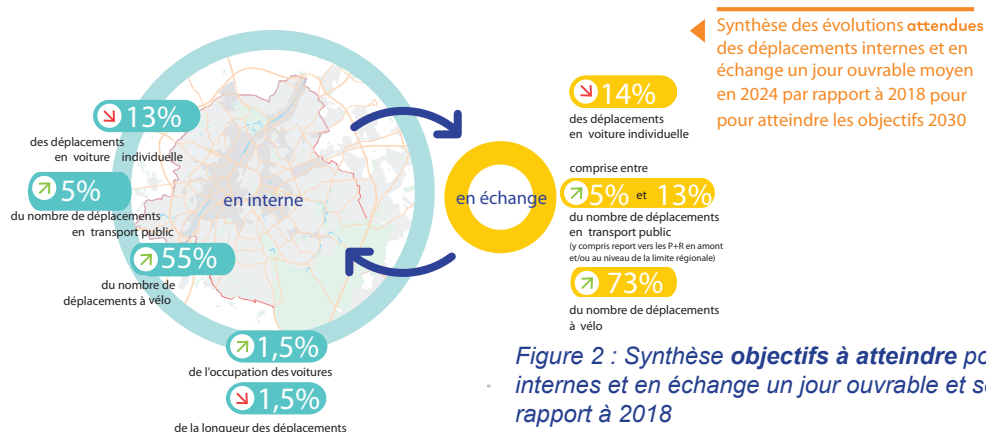
Le PRM a fixé différents objectifs à l'horizon 2030 en lien avec les pratiques de mobilité. Les indicateurs (définis sous forme d'évolutions procentuelles) concernent, d'une part, le volume et la longueur des déplacements réalisés en lien avec la Région et, d'autre part, le nombre de déplacements effectués à vélo, en transport public et en voiture.

Les objectifs prennent pour situation de référence 2018 et distinguent les déplacements internes à la Région et les déplacements en échange (entrants/sortants) dans la mesure où il s'agit de situations très différentes tant du point de vue des profils des usagers concernés que de l'offre disponible de mobilité alternative à la voiture.

Voici la synthèse des objectifs fixés dans le PRM pour 2030 (p. 67) :

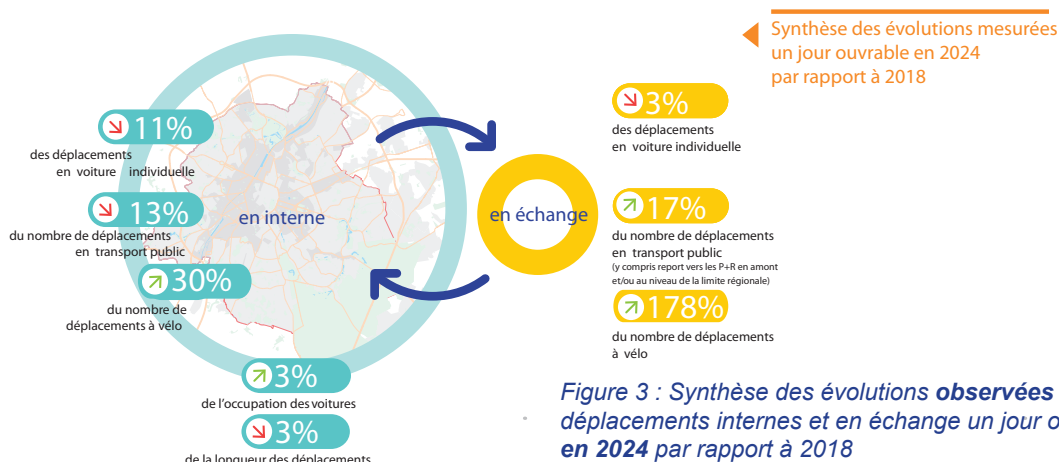


Pour déterminer l'atteinte des objectifs à "mi-chemin", il convient de calculer les évolutions attendues non en 2030, mais en 2024. La figure 2 reprend la synthèse des évolutions attendues à cette date en vue de "tenir le cap" des objectifs fixés pour 2030 (en supposant des facteurs de croissance constants) :



¹La situation de référence de 2018 repose sur le modèle multimodal de déplacements de la RBC (MUSTI), calibré en fonction de comptages existants à cette date pour certains modes et d'une extrapolation des données de l'enquête BELDAM de 2010 et de l'ECD de 2022. Dans sa version originale, le PRM se fixait pour objectif de quadrupler le nombre de déplacements à vélo entre 2018 et 2030. Nous avons adapté cet objectif, car la part modale du vélo – estimée en 2018 à 4% – a été revue à la hausse à 7%.

Enfin, il convient de confronter ces objectifs de mi-parcours aux évolutions effectivement observées en 2024. Nous disposons pour ce faire de la dernière édition de l'[Enquête sur les Comportements de Déplacements](#) (ECD) (en plus de données de comptages modaux actualisées). La figure 3 montre l'évolution entre 2018 et 2024 du nombre de déplacements internes et en échange pour les différents modes :



Ces résultats sont systématiquement commentés dans les sous-sections qui suivent.

Le nombre et la longueur moyenne des déplacements à la baisse

Le nombre total de déplacements en échange a diminué de 1% entre 2018 et 2024 (à savoir, en termes absolus, 1.440.000 mouvements entrants et sortants). Il s'agit d'une baisse significative puisque pendant ce même laps de temps la population bruxelloise a, quant à elle, crû de 4%. Ce résultat s'explique dans une large mesure par la hausse du recours au télétravail induite par la crise sanitaire. Cette tendance est plus forte en Région bruxelloise que dans les deux autres Régions, car elle concerne au premier chef le secteur tertiaire qui y est largement majoritaire.

La longueur des déplacements internes a baissé de 3%. Ce résultat est, lui aussi, à mettre en perspective avec la reconfiguration des trames de déplacement dans la foulée de la crise sanitaire, à savoir moins de déplacements pour le travail et les études, mais plus de déplacements de proximité pour faire des courses, se promener, etc. L'objectif de 1,5% fixé pour 2024 est donc largement dépassé.

Parallèlement à la baisse des distances parcourues, on constate aussi des glissements très significatifs au niveau du nombre de déplacements réalisés respectivement à pied, à vélo, en transport public et en voiture.

La marche : le mode de déplacement principal

Le PRM n'a pas fixé d'objectifs chiffrés pour la marche. Il s'agit cependant d'un mode de déplacement qu'il vise implicitement à promouvoir. Le projet d'une ville polycentrique, de proximité qui sous-tend le plan et l'objectif concomitant de réduction des distances de déplacement supposent en effet le développement de la marche à pied. Plusieurs actions du plan concernent d'ailleurs directement ce mode : mise en accessibilité et sécurisation des traversées piétonnes et des trottoirs, Magistrales piétonnes, etc.

La marche est aujourd'hui au cœur des pratiques de mobilité en Région bruxelloise. Elle représente 31% des déplacements internes en tant que mode principal, davantage que le transport public et la voiture. En outre, 66% des déplacements internes comptent au moins une portion à pied : presque tout trajet en transport public comporte, par exemple, un segment à réaliser à pied (pour atteindre le point d'arrêt de bus, tram ou métro).

Contrairement au vélo, au transport public ou à la voiture, la part modale de la marche fluctue peu en fonction de l'âge, du genre ou du revenu. Il existe cependant des différences géographiques : on marche davantage dans les communes de la première couronne que dans celles de la deuxième couronne. Les distances plus courtes dans et autour du centre-ville favorisent les déplacements à pied.

Le vélo en progression

Le nombre de déplacements internes à vélo a augmenté de 30% entre 2018 et 2024. Cette évolution va dans le bon sens, mais elle est néanmoins en-deçà de l'évolution qu'on aurait dû observer à cette date (+55%) pour se situer sur la trajectoire de l'objectif à l'horizon 2030 (+141%).

Le vélo représentait 10% des déplacements internes de la population bruxelloise en 2024, contre 7% en 2018. La pratique du vélo a connu un coup d'accélérateur dans le contexte de la crise sanitaire suite à l'évitement du transport public et au déploiement rapide de nouvelles pistes cyclables. L'essor du vélo s'est cependant enclenché bien plus tôt, depuis le début des années 2010 environ.

Notons par ailleurs que l'évolution de la pratique du vélo varie beaucoup en fonction des quartiers et des segments de la population. Ainsi, la part modale du vélo est particulièrement élevée en première couronne (14%) et beaucoup plus faible en seconde, notamment à l'ouest de la Région (6%).

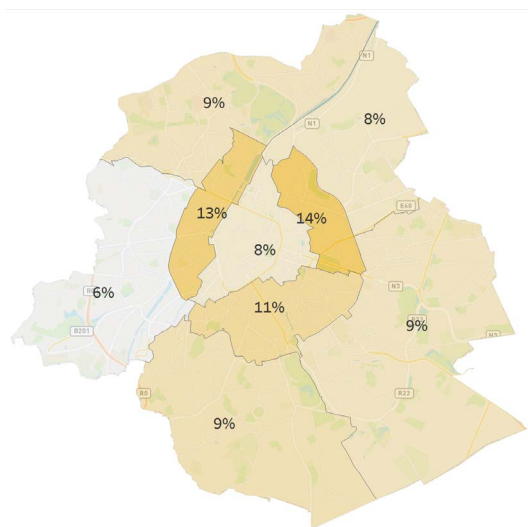


Figure 4 : Part modale du vélo en fonction des macro-zones (parmi les déplacements internes et en échange de la population bruxelloise) (ECD 2024)

Dans une perspective similaire, la part modale du vélo varie beaucoup en fonction des revenus des ménages : elle oscille entre 5 et 9% chez les personnes qui vivent dans un ménage non motorisé dont le revenu net est inférieur à 2.000 euros. Ce taux augmente ensuite à chaque saut de classe de revenus et dépasse même les 19% au sein de la catégorie la plus élevée.

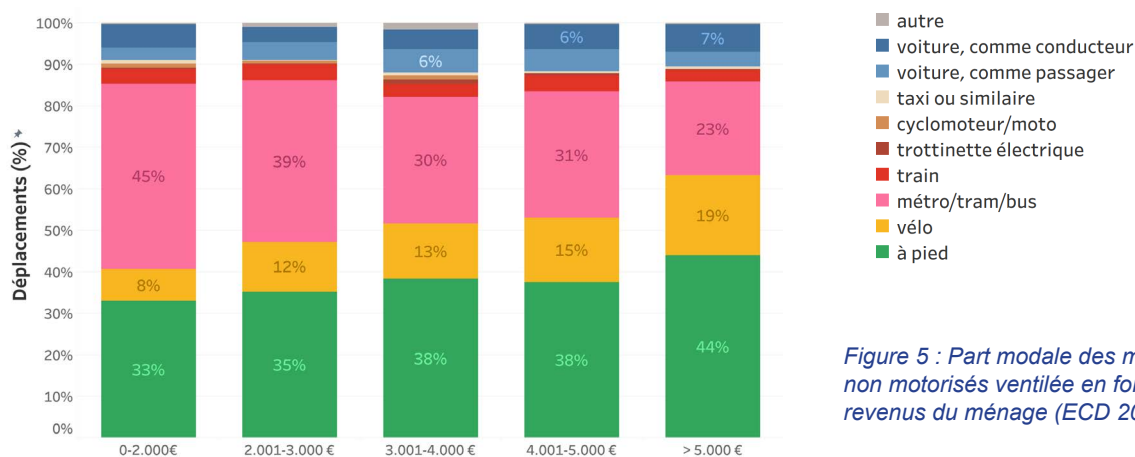


Figure 5 : Part modale des ménages non motorisés ventilée en fonction des revenus du ménage (ECD 2024)

On observe aussi d'importants écarts dans la pratique du vélo en fonction du genre. Il y a moins de femmes parmi les cyclistes. Néanmoins, l'écart se résorbe : en 2024, on dénombrait 40% de femmes contre seulement 32% en 2015 (selon les comptages réalisés par Pro Velo à l'heure de pointe du matin). En revanche, la part des enfants dans la circulation à l'heure de pointe du matin reste faible et n'a guère évolué (1,7% en 2015 et 1,5% en 2024). On notera toutefois que, pendant le confinement, la part des enfants parmi les cyclistes a atteint près de 5% (2021).

Chute et rattrapage des transports publics

La fréquentation des transports publics a drastiquement chuté pendant la crise sanitaire, particulièrement en 2020 et 2021. Depuis lors, elle est repartie à la hausse, comme le montre le graphique ci-dessous pour la STIB. Il n'en demeure pas moins que le nombre total de déplacements réalisés en 2024 en transport public (tous réseaux confondus : STIB, TEC, De Lijn, SNCB) reste 13% inférieur à 2018.

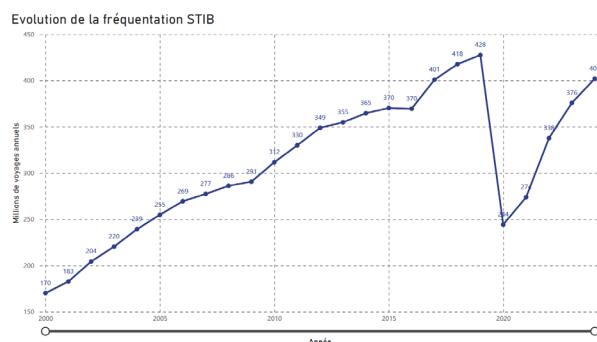


Figure 6 : Nombre de voyages (en millions) effectués sur le réseau de la STIB

Malgré le rebond de la fréquentation, la crise sanitaire a produit des changements structurels qui pourraient limiter à long terme le potentiel de développement du transport public en termes de nombre de voyages : la pratique systématique du télétravail et la stagnation du nombre de déplacements en échange (navetteurs) réduit le potentiel de déplacements que le transport public pourrait capter ; la diminution des distances de déplacements internes favorise les modes actifs plutôt que le transport public.

Il est également intéressant de souligner que l'usage des transports publics varie fortement selon les quartiers, les classes d'âge et les indices socio-économiques de la population. La figure 5 présentée plus haut montre que la part du transport public évolue inversement à celle du vélo : elle est la plus élevée parmi les classes de revenus inférieures et décroît au fur et à mesure que les revenus augmentent.

Dans une perspective similaire, on peut observer sur la carte ci-dessous que la part modale du transport public diffère fortement d'un quartier à l'autre : le Pentagone et l'ouest de la Région présentent des valeurs près de 50% plus élevées que le Sud-est (à savoir : 36% contre 27%). Les transports publics offrent une mobilité de base à toute la population et desservent tout particulièrement les publics les plus défavorisés.

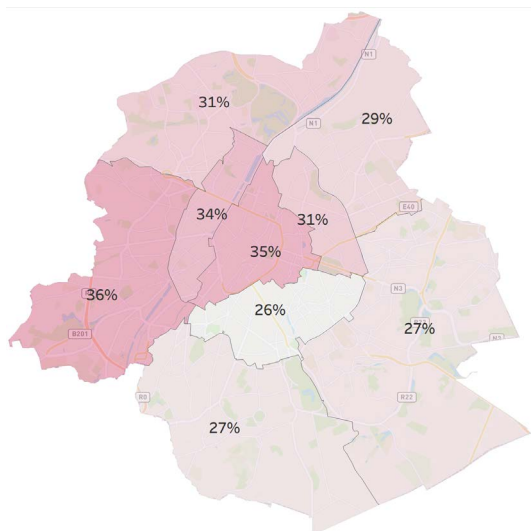


Figure 7 : Part modale du transport public en fonction des macro-zones (parmi les déplacements internes et en échange de la population bruxelloise) (ECD 2024)

L'usage de la voiture particulière diminue

Pour répondre aux enjeux régionaux, le PRM a fixé des objectifs de réduction de l'usage de la voiture pour les déplacements au sein de et en lien avec la Région. L'objectif fixé pour 2030 visait à réduire les déplacements internes



réalisés seul en voiture de 24% par rapport à 2018, soit une diminution de l'ordre de 13% en 2024. **Le nombre de déplacements internes réalisés en voiture a baissé de 11%** entre ces deux dates. L'objectif intermédiaire est donc presque atteint.

Le nombre de déplacements en échange réalisés en voiture a baissé de 3% entre 2018 et 2024. On se situe à ce niveau largement en deçà de l'objectif, le PRM misant sur une baisse de 14 % en 2024. L'écart important entre la forte baisse du nombre de déplacements internes réalisés en voiture et celle beaucoup plus limitée pour les déplacements en échange s'explique par le manque d'alternatives à la voiture pour les déplacements plus longs, interrégionaux, reliant souvent des territoires mal desservis en transport public. Le régime fiscal des voitures-salaires limite, lui aussi, le potentiel de report modal pour les déplacements en échange.

Parallèlement à la baisse de la part modale automobile, on constate que **le taux d'occupation des voitures a augmenté de 3% entre 2018 et 2024.** L'objectif fixé pour cette dimension à l'horizon 2030 (4%) est ainsi presque atteint.

Différentes raisons expliquent la diminution de l'usage de l'automobile : l'augmentation des déplacements courts (voir ci-dessus) est favorable aux modes actifs ; le développement du vélo a permis de réduire le nombre de déplacements en voiture, même pour des déplacements plus longs, etc. L'usage à la baisse de la voiture est aussi à mettre en relation avec la contraction significative du parc automobile des ménages bruxellois (voir plus bas).

3.2. Développement de la mobilité partagée

Progression continue de l'autopartage

L'autopartage réduit la nécessité de posséder une voiture. L'augmentation du recours à ce type de service permet d'accompagner la baisse du taux de motorisation. Le nombre d'emplacements de stationnement dédiés à l'autopartage en station (Cambio et Getaround) a plus que doublé entre 2018 et 2024 (passant de 501 à 1068). Pendant cet intervalle, le nombre d'abonnés a lui aussi plus que doublé, passant de 10.400 à 22.700. Le nombre de locations de véhicules a pour sa part connu une augmentation de 76%.

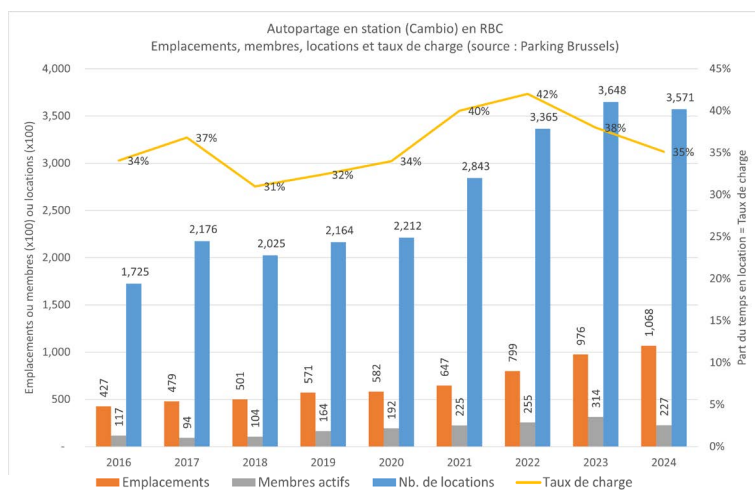


Figure 8 : Évolution entre 2016 et 2024 du nombre d'emplacements, du nombre d'abonnés et du taux de charge de l'autopartage en station (Cambio)

Il est plus difficile de déterminer précisément l'évolution au niveau de l'autopartage en flotte libre à cause des multiples arrivées et départs d'opérateurs sur le marché bruxellois entre 2019 à 2024 (Poppy, Miles, GreenMobility, etc.). On peut néanmoins noter que le nombre de véhicules en flotte libre a très fortement augmenté : +231% entre 2022 et 2024.

Émergence de la micromobilité

Après les vélos en station (Villo!), les trottinettes et vélos en flotte libre font aujourd'hui partie du paysage quotidien à Bruxelles. Ces nouveaux services élargissent la palette de l'offre de mobilité à disposition de la population, mais ont aussi induit de nouveaux défis.

La figure 9 montre que l'usage du service de cyclo-partage Villo! a baissé de 41% entre 2018 et 2024 alors que l'offre est restée stable au cours de cette période. A contrario, on note la très forte progression des trottinettes en flotte libre (début des comptages systématiques à partir de 2021). L'offre (ou taille de flotte) de ce type d'engins s'est fortement contractée en 2024 et 2025 suite à l'introduction d'un nouveau cadre réglementaire (réduction du nombre d'opérateurs et de trottinettes qu'ils ont le droit d'exploiter). L'usage de ce type de service, par contre, ne s'est pas contracté de façon proportionnelle. Au contraire, le taux de rotation – nombre de trajets rapporté à la taille de flotte – des trottinettes a fortement augmenté. Il est passé d'une moyenne journalière sur l'année de 1.68 en 2023 à une moyenne de 1.93 en 2024 pour atteindre une moyenne de 3 en 2025 (données de janvier à novembre). Cette optimisation des flottes renforce la rentabilité économique des opérateurs et donc la pérennisation de ce type de service. Un meilleur taux de rotation permet aussi, à usage identique, de réduire la nuisance induite par le stationnement gênant des engins de micromobilité en flotte libre.

Évolution de l'usage (nombre moyen de trajets quotidiens, en ligne continue) et de l'offre (taille de flotte quotidienne moyenne, en ligne pointillée) pour les trottinettes et les vélos, en flotte libre ou non, entre 2018 et 2025

31/12/25
Dernières données

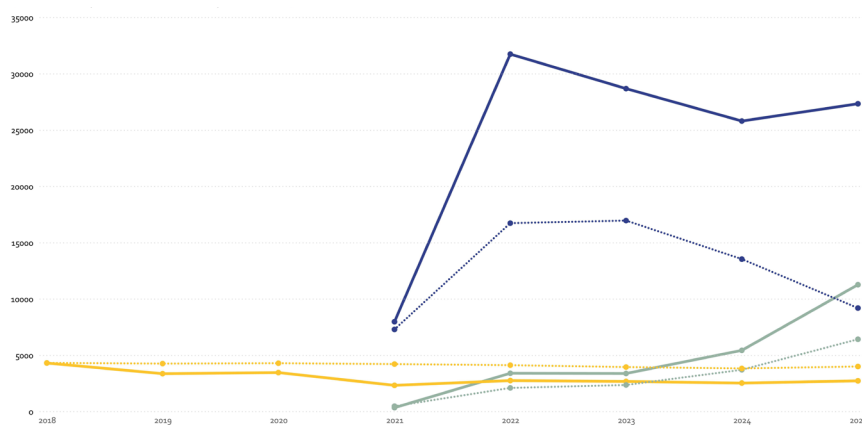


Figure 9 : Évolution de l'usage (nombre moyen quotidien de trajets, en lignes continues) et de l'offre (taille des flottes quotidiennes moyennes, en lignes pointillées) de la micromobilité partagée entre 2018 et 2025 (source : Villo! et Vianova pour les véhicules en flotte libre)

Il est difficile d'estimer précisément l'impact de la micromobilité partagée en termes de report modal. Il ressort d'une [enquête menée en 2023](#) par Bruxelles Mobilité auprès des usagers des services de micromobilité qu'en l'absence de service de micromobilité partagée, 56% d'entre eux se rabattraient sur les transports publics, 10% utiliseraient un vélo du ménage, 8% marcheraient et 8% utiliseraient une voiture particulière. De manière générale, l'offre de micromobilité partagée contribue à désengorger les transports publics ou à les remplacer lorsqu'ils sont moins fréquents, facilite les déplacements courts effectués au sein de la Région ou les chaînes de déplacements durables sans devoir posséder de véhicule.

La micromobilité contribue à combler des lacunes dans l'offre de mobilité structurelle, mais elle engendre aussi de nouvelles nuisances pour les piétons et tout particulièrement pour les personnes à mobilité réduite, notamment le stationnement illégal de véhicules au droit d'une traversée piétonne ou sur le trottoir. Afin de répondre à cet enjeu, Bruxelles Mobilité et les communes ont créé 2.287 dropzones (novembre 2025) pour trottinettes et vélos partagés. Le respect du stationnement dans ces zones fait l'objet d'un suivi appuyé et de contrôles sur le terrain.

3.3. Contraction du parc automobile

Parallèlement à l'évolution des pratiques de mobilité, il est aussi important de suivre l'évolution de l'équipement en voiture des ménages. D'une part, parce que la possession de voitures (comprise ici au sens large pour couvrir aussi les voitures-salaires) structure dans une large mesure les pratiques : lorsqu'on possède une voiture, on l'utilise même pour des déplacements qu'on pourrait potentiellement réaliser autrement. D'autre part, parce que la possession de voitures induit aussi des effets indépendants de leur usage effectif : occupation de l'espace public par des véhicules stationnés en voirie, impact sur le budget des ménages, etc.

Une tendance claire se dessine : **les ménages bruxellois disposent de moins en moins souvent d'une voiture. En 2017, 48,3% d'entre eux étaient motorisés** (c'est-à-dire équipés d'au moins une voiture, qu'elle soit détenue à titre privé ou qu'il s'agisse d'une voiture de société) **contre seulement 43,6% en 2024.**



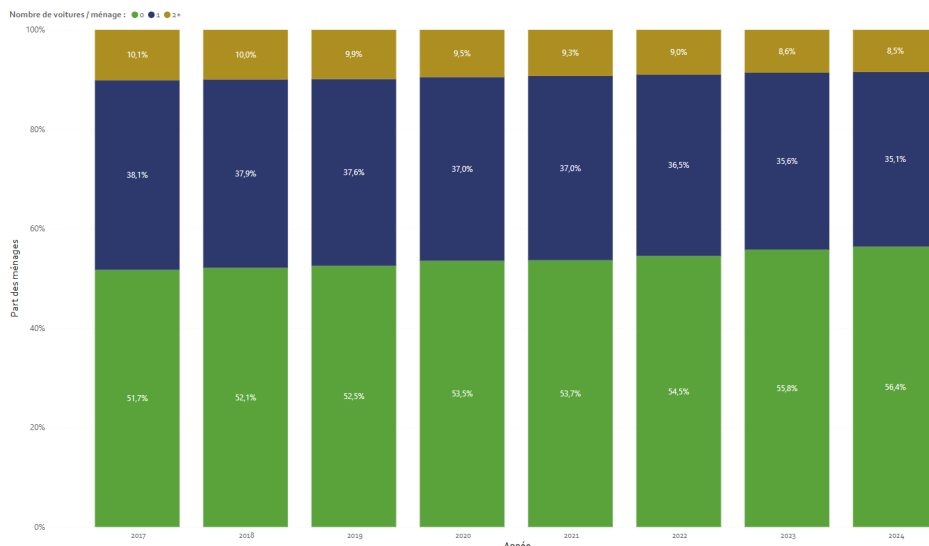


Figure 10 : Évolution de la part des ménages bruxellois disposant d'aucune, d'une ou de plus d'une voiture (Statbel)

La tendance à la baisse s'observe aussi au niveau de la multi-motorisation. La part des ménages disposant exactement d'une voiture a diminué de 3 points de pourcent en passant de 38,1% à 35,1%. La part des ménages équipés de deux voitures ou plus a diminué, quant à elle, de 1,6 points de pourcent en passant de 10,1% à 8,5%.

Plusieurs raisons expliquent la baisse de la possession automobile en Région bruxelloise : un changement de composition de la population (il y a plus de ménages d'une personne, une catégorie structurellement moins motorisée que d'autres types de ménage) ; un glissement générationnel (retardement de l'obtention du permis et de l'acquisition d'une voiture, etc.) ; une augmentation relative de la part du budget des ménages consacrée au logement ; un contexte urbain mieux adapté à une vie sans voiture (renforcement du réseau de transport public, de la cyclabilité, de l'offre d'autopartage et de cyclopartage, etc.) ; etc.

La baisse de la part modale de la voiture présentée dans la section précédente ne s'explique pas uniquement par une baisse globale du taux de motorisation des ménages, mais aussi par la baisse de l'usage de la voiture par les ménages motorisés. En 2024, la part modale automobile des ménages bruxellois motorisés s'élevait à 42 % (ECD) alors qu'elle était de 52 % en 2010 (BELDAM).

3.4. Des voitures moins polluantes, mais plus lourdes et volumineuses

Parallèlement au processus de démotorisation, le parc de véhicules circulant en Région bruxelloise a fortement évolué. Parmi les voitures circulant au sein de la Région, on dénombre début 2025, 69 % de véhicules essence, 23% de diesel et 8% d'électriques. L'électrification de la flotte, portée par la politique fiscale en la matière, est particulièrement importante pour les voitures de société. En 2024, les voitures électriques représentaient 24% des immatriculations des voitures de leasing en Région bruxelloise. En revanche, l'électrification reste, à ce stade, marginale parmi le parc de voitures détenues à titre privé par les ménages bruxellois (0,7%).

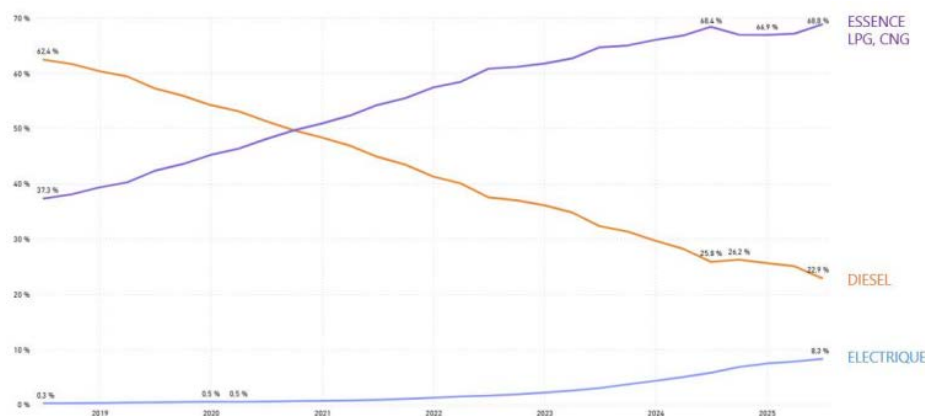


Figure 11 : Évolution de la motorisation (essence, diesel et électrique) des véhicules circulant en RBC (Rapport d'évaluation de la zone de basses émissions 2024, Bruxelles Environnement)

En revanche, la part du diesel reste largement dominante dans le parc des camionnettes (N1) (environ 91%). Les camionnettes électriques arrivent petit à petit sur le marché et représentaient un peu plus de 2% du parc en circulation début 2025.

La zone de basses émissions (LEZ) exclut, de jalon en jalon, les véhicules thermiques les plus nuisibles pour la qualité de l'air afin d'améliorer la santé de la population. Depuis le 1er janvier 2022, les voitures Diesel Euro 4 et Essence Euro 2 sont interdites. Le graphique ci-dessous montre que, grâce à la LEZ, la qualité de l'air s'est très significativement améliorée en Région bruxelloise entre 2018 et 2024. Les émissions de black carbon, de particules fines (PM10 et PM2,5) et l'oxyde d'azote (NOx) ont chuté dans des proportions allant de 23 à 62%. La réduction d'émissions directes de CO2 est plus modeste (-8%) dans la mesure où elle découle essentiellement de l'électrification du parc.

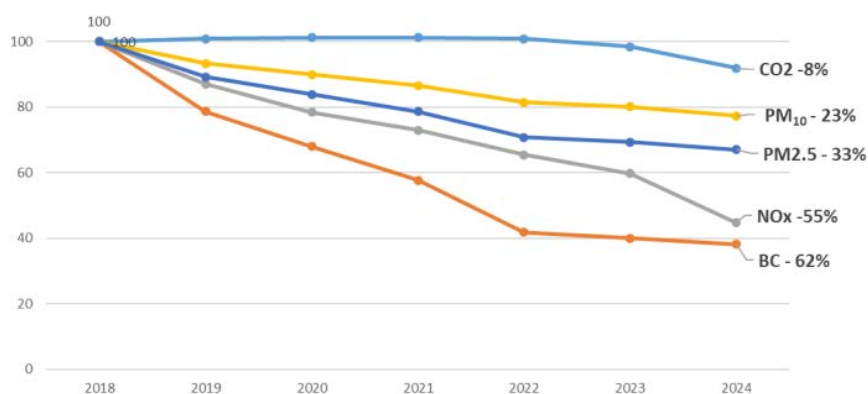


Figure 12 : Évolution des émissions de black carbon, de particules fines (PM10 et PM2,5) et d'oxyde d'azote par le trafic routier en RBC (source : BE, Rapport d'évaluation de la zone de basses émissions 2024)

Parallèlement à cette évolution positive, il faut relever une tendance nouvelle plus problématique. Depuis quelques années, [les voitures deviennent plus lourdes et volumineuses](#). La masse (en ordre de marche) moyenne des véhicules nouvellement immatriculés en Région bruxelloise s'élevait à 1.715 kg en 2024 contre 1.445 kg en 2018. Cette évolution se marque tant au niveau bruxellois et belge qu'europpéen. Elle découle de la réglementation européenne, du régime fiscal pour les voitures-salaires et de l'électrification du parc (le poids des batteries), mais aussi d'une appétence du marché pour des véhicules de plus en plus grands et volumineux. Cette tendance a des répercussions multiples à la fois sur la sécurité routière (voir ci-dessous), sur l'espace public (emprise au sol plus importante), sur l'environnement (consommation plus élevée d'énergie), sur la qualité de l'air (les véhicules lourds génèrent plus d'émissions liées à la combustion s'il s'agit d'un moteur thermique, mais aussi "hors échappement"), etc.

3.5. Légère diminution de la pression sur le stationnement en voirie

Le PRM (suivant le [Plan Régional de Développement Durable](#) (PRDD), approuvé en 2018) tablait sur une réduction conséquente du nombre d'emplacements de stationnement en voirie (moins 65.000 à l'horizon 2030, soit une diminution visée de 32,5% de l'offre en voirie) afin de pouvoir allouer plus d'espace aux modes actifs et au transport public et de permettre de déminéraliser une partie de la voirie. La réduction d'emplacements de stationnement s'est cependant avérée difficile à mettre en œuvre concrètement, ce qui s'observe dans les chiffres : **l'offre de stationnement en voirie n'a baissé que de 1,3% entre 2019 et 2023**, tous emplacements en voirie confondus. Il y avait en effet à ces dates respectivement 274.900 et 271.200 emplacements (cf. parking.brussels, Relevé de la demande en stationnement de voirie, 2024). Si l'on ne considère que les emplacements "accessibles à l'ensemble des automobilistes et non réservés", l'offre a baissé de 2,6% entre 2020 et 2024, soit environ 6.500 emplacements supprimés ou transformés en emplacement réservé.

Pour sa part, **la demande de stationnement en voirie a significativement baissé**. En l'occurrence, le taux d'occupation des emplacements (hors accès carrossables) a baissé de 4,8% (en journée) à 7,5% (en pleine nuit) entre 2019 et 2023. L'occupation de nuit traduit très majoritairement la demande en stationnement des riverains.



Évolution 2019-2023

05-07 h	- 7,5 %
10-12 h	- 4,8 %
20-22 h	- 6,2 %

Figure 13 : Évolution de la demande de stationnement en voirie

(source : parking.brussels, Relevé de la demande en stationnement de voirie, 2024)

Cette baisse est cohérente par rapport à la politique de réglementation du stationnement mise en œuvre. Elle découle aussi logiquement de la contraction du taux de motorisation des ménages au cours de cette même période (voir section précédente). De surcroît, la démotorisation concerne davantage les ménages moins aisés financièrement et disposant donc moins souvent d'un emplacement de stationnement privatif. Il est fort probable que ce soient proportionnellement plus souvent des voitures garées en rue qui ont contribué à la diminution du taux d'équipement des ménages bruxellois.

La baisse globale de la demande en stationnement résidentiel masque cependant d'importantes disparités entre les quartiers. Ainsi, les taux d'occupation nocturnes restent très élevés, voire proches de la saturation, dans un certain nombre de zones densément peuplées. C'est le cas, comme le montre la carte ci-dessous, au sein des communes de la première couronne (en dehors du Pentagone et du Quartier européen) et à l'ouest de la seconde couronne.

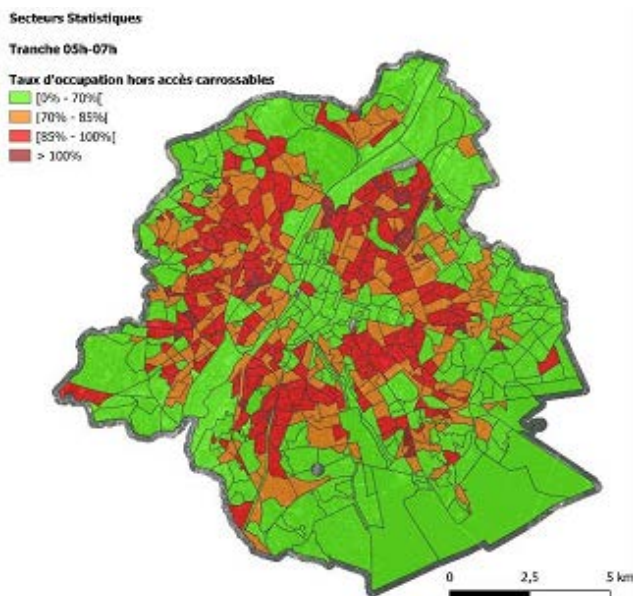


Figure 14 : Taux d'occupation du stationnement en voirie (hors accès carrossables) en 2023 entre 5h et 7h du matin (source : parking.brussels, Relevé de la demande en stationnement de voirie, p. 26)

3.6. Stabilité de la congestion routière

À l'exception de 2020, la première année de la crise sanitaire, la congestion à l'heure de pointe du matin est restée remarquablement stable. Le graphique ci-dessous présente la part des véhicules se trouvant en congestion sur le réseau structurant entre 6 et 10 heures du matin les jours de semaine des mois de septembre et octobre.²

² Nous avons analysé la pointe du matin plutôt que celle du soir, car le trafic matinal est plus facile à interpréter dans la mesure où il est plus directement lié aux déplacements domicile-travail/école. Il faut cependant remarquer que les deux pointes ne se comportent pas exactement de la même façon : la pointe du soir est en général plus étendue que celle du matin et le trafic des navetteurs pèse globalement moins lourd le soir que le matin dans la congestion.

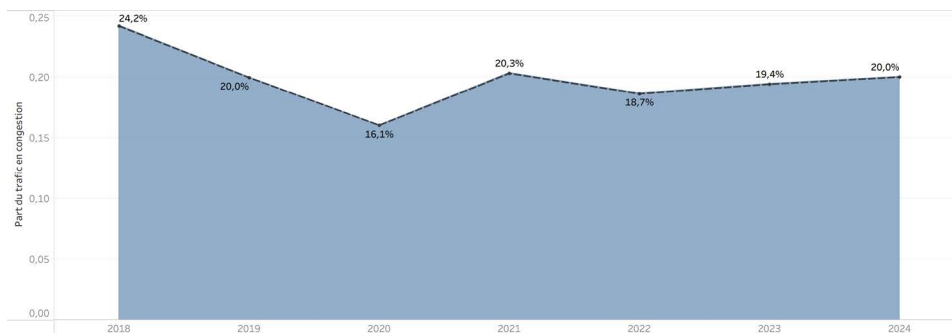


Figure 15 : Évolution annuelle de la part du trafic (en veh.km) en congestion sur le réseau structurant, pendant la pointe du matin (06h-10h), les jours de semaine en septembre et octobre (source : FCD de tomtom, analyse par BM)

Cette stabilité au niveau de la Région considérée dans son ensemble masque des fluctuations locales parfois importantes. En effet, certains chantiers (rénovations de tunnels, réaménagements de voiries, etc.) ont fortement impacté, quoique temporairement, le trafic dans leur voisinage. C'est d'ailleurs l'accumulation de chantiers d'envergure qui explique la valeur anormalement élevée en 2018. Cette année-là, les tunnels Reyers-Meiser et Reyers-Montgomery ont été fermés pendant une longue période ; il y a en outre eu des travaux concomitants au tunnel Porte de Hal, à Madou et au boulevard de la Woluwe. On relève aussi des évolutions locales pérennes : la congestion s'est structurellement améliorée sur certains axes (notamment sur la E411 vers Delta) alors qu'elle s'est détériorée sur d'autres (par exemple sur certains tronçons de la R22).

Plusieurs facteurs, aux effets contraires, expliquent pourquoi la congestion est in fine restée globalement stable :

- d'une part, de nombreuses adaptations visant à améliorer la sécurité routière, à aménager des pistes cyclables, à fluidifier le transit des bus et des trams (notamment grâce à l'adaptation des cycles de feux), etc. ont, prises toutes ensemble, réduit la capacité d'absorption du trafic sur certains segments et carrefours du réseau structurant. Par ailleurs, la Ville 30 et la mise en place de "mailles" dans le Pentagone et ailleurs ont limité le trafic de transit dans les quartiers en le repoussant, au moins partiellement, vers le réseau structurant ;³
- d'autre part, l'usage de la voiture baisse année après année, et donc aussi le nombre de véhicules en circulation sur le réseau, ce qui améliore la fluidité du trafic. En effet, on a vu ci-dessus que l'équipement automobile des Bruxellois baisse de façon structurelle depuis plusieurs années, de même que la part modale automobile. On a également relevé que le nombre de déplacements entrants et sortants a légèrement diminué. En lien avec ce dernier point, on comptabilise d'ailleurs, entre 2018 et 2024, une réduction d'environ 35.000 véhicules par semaine en entrée le matin dans la Région depuis les principales autoroutes (E40 (ouest), A12, A201, E40 (est) et E411).

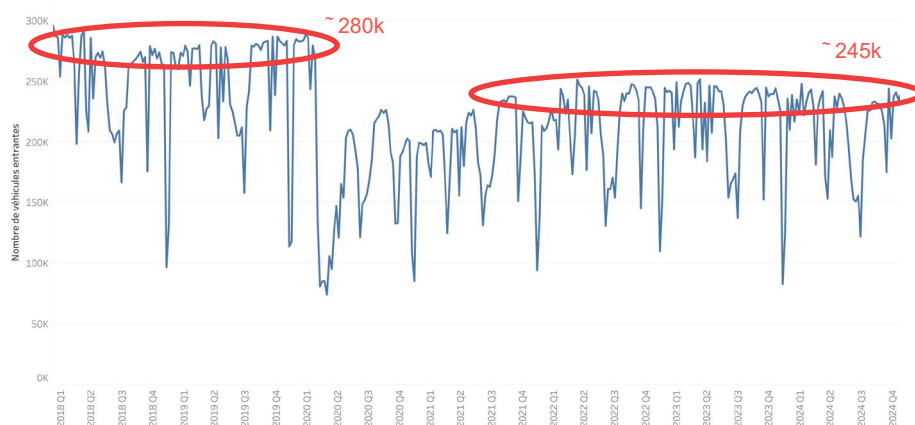


Figure 16 : Évolution par semaine du volume de véhicules entrant en RBC pendant la pointe du matin (06h-10h), les jours de semaine, venant de la E40 (ouest), la A12, la A201, la E40 (est) et la E411 (source : Vlaams verkeerscentrum, analyse par BM)

Il ressort de cette analyse que différentes mesures du PRM s'équilibrent et s'avèrent, à cet égard, complémentaires, ce qui souligne en retour la cohérence générale du plan et la nécessité d'avancer simultanément sur les différentes actions.

³ Notons toutefois que la réduction des points d'entrée et la mise en place de filtres pour accéder aux quartiers contribuent à la simplification des carrefours et améliorent ainsi la fluidité du trafic sur le réseau structurant.

3.7. Statistiques de sécurité routière mitigées

L'objectif de la Région en termes de sécurité routière est d'atteindre zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030. Où est-on à mi-chemin ?

La vitesse

À côté de la reconfiguration de carrefours accidentogènes et des campagnes de sensibilisation, la Région a mis en œuvre une mesure phare pour la sécurité routière : la limitation, depuis le 1er janvier 2021, de la vitesse à 30km/h sur la majorité du territoire (à l'exception de quelques axes structurants où l'on peut encore circuler à 50 voire 70 km/h).

Depuis l'entrée en vigueur de la mesure, on constate d'année en année une réduction des vitesses effectivement pratiquées, et ce, dans toutes les configurations. C'est le cas, fort logiquement, dans les zones qui sont passées de 50 km/h à 30km/h, mais aussi sur les voiries qui n'ont pas connu de changement au niveau du régime de vitesse.



Figure 17 : Évolution de la V85 (vitesse non dépassée par 85% des usagers), par type de voiries et par an, depuis 2020

Les statistiques d'accidents

En 2024, nous avons compté le plus faible nombre d'accidents (tous type confondus) des 10 dernières années. Toutefois, le nombre de blessés graves ou de tués reste globalement stable (malgré une baisse pendant la crise sanitaire). On remarque cependant d'importants glissements entre les catégories d'usagers victimes d'accidents :

- diminution notable parmi les piétons : avant 2019, on comptait annuellement environ 75 piétons grièvement blessés ou tués. Depuis 2020, on n'en dénombre plus qu'une cinquantaine ;
- stabilisation du nombre d'accidents graves parmi les cyclistes autour de 35 alors que la part modale du vélo a fortement augmenté au cours de cette même période. Le risque d'être victime d'un accident grave a fortement diminué pour les cyclistes ;
- baisse notable du nombre d'occupants d'une voiture grièvement blessés ou tués dans un accident de la route. Cette baisse se limite surtout aux rues où la vitesse a été effectivement réduite à 30 km/h. Les accidents avec des occupants de voitures grièvement blessés ou décédés se concentrent sur des axes où la vitesse est limitée à 50 ou plus ;
- très forte augmentation du nombre d'accidents graves parmi les conducteurs de trottinette. En 2024, on en dénombre 33 alors que cinq ans plus tôt, cette catégorie était presque inexistante ;
- stagnation du nombre de motards victimes de la route.

L'effet de la limitation à 30 km/h et des autres mesures de sécurité routière semble avoir bénéficié surtout aux modes actifs et aux occupants de voitures. Ces résultats encourageants pour ces catégories sont cependant contrebalancés par le nombre des accidents impliquant des motards qui ne baissent pas et par l'explosion des accidents en trottinette.

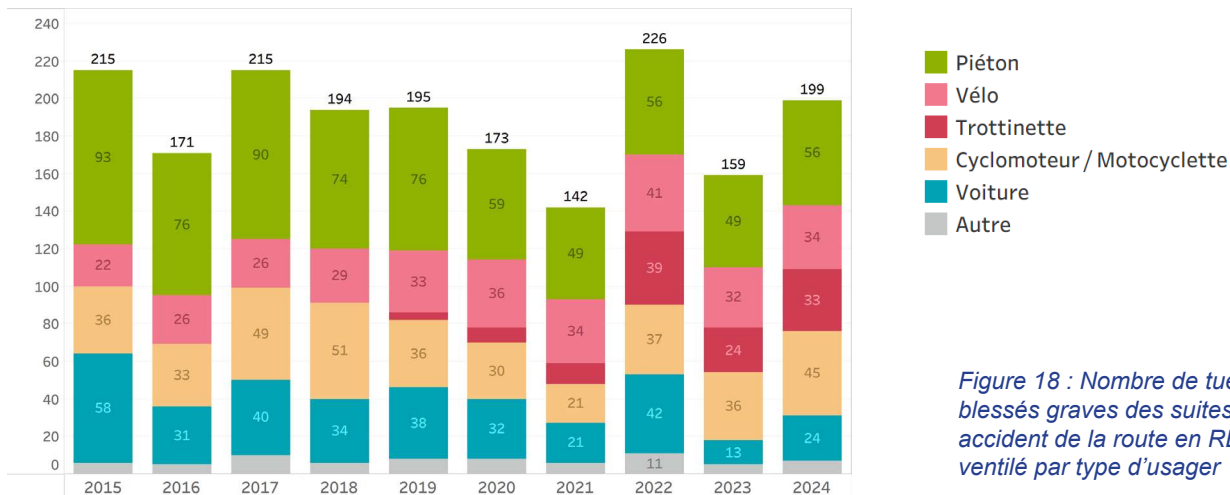


Figure 18 : Nombre de tués et blessés graves des suites d'un accident de la route en RBC ventilé par type d'utilisateur

Enfin, notons que 63% des blessés graves et tués sont de sexe masculin (2020-2024) et que la moyenne d'âge se situait à 35 ans.

L'enjeu pour la sécurité routière de l'alourdissement des véhicules

Ci-dessus, nous avons relevé que les voitures immatriculées en Région bruxelloise sont de plus en plus lourdes. Sur la base d'une analyse statistique datant de 2023 concernant l'ensemble de la Belgique, [Vias](#) a démontré que les voitures plus lourdes, plus hautes et plus puissantes induisent une sécurité "à deux vitesses". Alors que la probabilité d'être grièvement blessé ou tué diminue pour les occupants d'un véhicule plus lourd, cette même probabilité augmente pour les opposants, qu'ils soient usagers vulnérables (piétons, cyclistes, motards) ou occupants d'une voiture plus petite. Bruxelles Mobilité a répliqué l'analyse de Vias pour les accidents survenus en Région bruxelloise (cf. [Rapport sur l'alourdissement des véhicules](#)). Il apparaît que, même dans un contexte urbanisé où la limitation à 30 km/h est de rigueur sur une grande majorité du réseau routier, le poids des véhicules reste un facteur important au niveau de l'accidentologie. Pour les occupants du véhicule opposant, les effets s'avèrent même plus importants dans la Région de Bruxelles-Capitale que pour la Belgique dans son entièreté.

3.8. Moins de camions, plus de camionnettes

Le transport de marchandises est généralement absent des objectifs de parts modales des agglomérations, car il est difficile d'estimer correctement les tonnages transportés par les différents modes. Il n'en reste pas moins un enjeu majeur de la politique de mobilité et plus généralement de la vie en ville qui mérite une attention particulière.

En Région de Bruxelles-Capitale, on estime que 90% des marchandises sont acheminées par la route, dont une grande partie en camion.

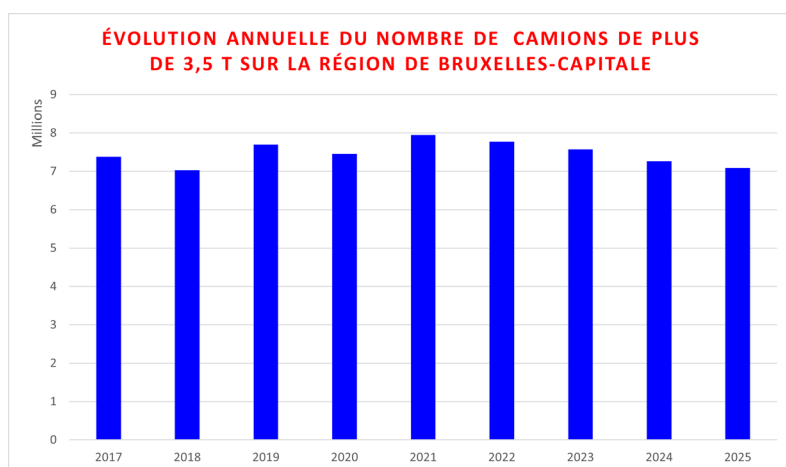


Figure 19 : Évolution annuelle du nombre de camions de plus de 3,5 tonnes circulant sur le territoire régional (Ring bruxellois inclus) (source : Viapass, calculs : Bruxelles Mobilité)



Viapass a permis d'accélérer le renouvellement de la flotte de poids lourds grâce à une tarification dépendant notamment de la norme euro, avec un impact positif sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

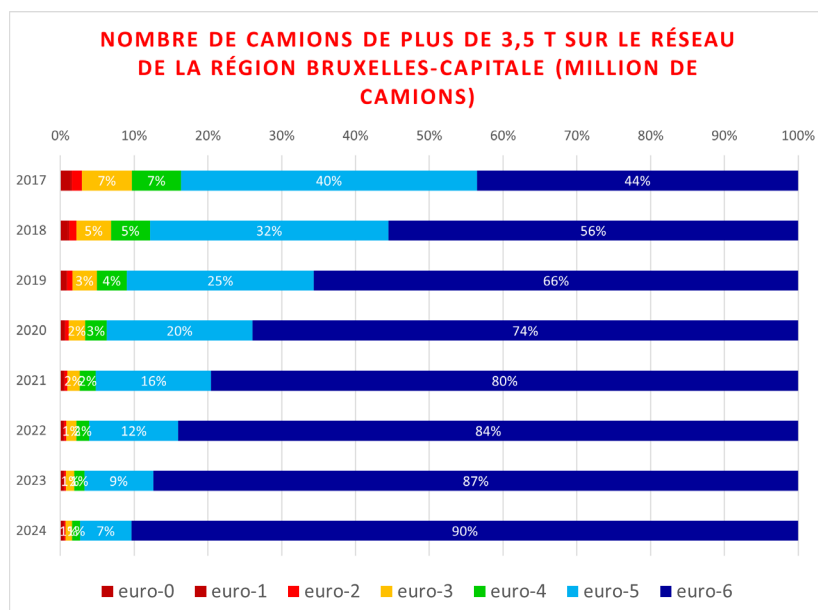


Figure 20 : Part des différentes catégories d'Euronorm parmi les camions de plus de 3,5 tonnes circulant en Région de Bruxelles-Capitale (Ring bruxellois inclus) (source : Viapass, calculs : Bruxelles Mobilité)

L'évolution des chaînes logistiques et le développement du e-commerce ont transformé le secteur de la distribution. On constate en particulier une hausse du nombre de camionnettes. Alors que le nombre de camions est plutôt à la stagnation, voire à la légère baisse (-9% depuis 2021 d'après les données Viapass), on note une augmentation du nombre de camionnettes depuis plusieurs années, notamment sur les entrées de ville (+20% entre 2018 et 2022 en prenant en compte les axes autoroutiers uniquement, d'après les comptages du Vlaams Verkeercentrum).

Au sein du transport de marchandises, on peut distinguer le transport pour compte d'autrui (réalisé par des professionnels du transport), généralement bien organisé, du transport pour compte propre (réalisé par une entreprise dont ce n'est pas le métier, pour ses propres besoins), généralement moins bien organisé. On peut également distinguer la logistique de distribution (qui vise à livrer des marchandises) de la logistique de services (comme un plombier, un traiteur etc.). On ne dispose cependant pas de données permettant d'estimer la part de ces différents segments. Il n'en demeure pas moins essentiel de prendre en compte la diversité des besoins et des contraintes des entreprises afin de les aider à diminuer leur impact sur la ville tout en développant leur activité économique.

En ce qui concerne les autres modes de transport de marchandises, en 2024, ce sont 4,8 millions de tonnes qui ont été transportées par la voie d'eau à destination de ou depuis Bruxelles (Port de Bruxelles) et 1,5 millions de tonnes qui ont transité par le canal. La construction représente toujours le premier type de flux en provenance ou à destination de Bruxelles avec 2,8 millions de tonnes.

Pour le transport ferroviaire, les chiffres sont tombés à des niveaux historiquement bas en 2019, puis sont remontés pour atteindre 703.524 tonnes en 2023 (les trains qui ont la RBC comme terminus/point de départ) (Infrabel). L'accord conclu avec le Gouvernement fédéral, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles, Infrabel et le propriétaire du terrain SFPIM Real Estate a permis d'assurer le retour d'une connexion ferroviaire du nord de la Région en 2024. Il reste toutefois à apporter des améliorations à l'infrastructure et à développer une nouvelle filière pour que cela puisse se traduire par une augmentation des chiffres au cours des prochaines années. La fermeture de l'usine Audi, utilisateur quasi exclusif du fret ferroviaire, risque d'entraîner une presque disparition de ce mode de transport pour le moment. Il reste toutefois essentiel de préserver cette infrastructure clé pour la décarbonation du transport de marchandises longue distance.

Il n'existe pas encore de chiffres disponibles à l'échelle de la Région pour la cyclo-logistique. On notera cependant à titre d'indication tendancielle que le troisième [Baromètre](#) de la Belgian Cycle Logistics Federation estime que

57% des livraisons de colis réalisées à vélo en Belgique auraient lieu à Bruxelles, qui domine largement le marché belge. En Belgique, ce sont 5,25 millions d'équivalents colis qui ont été livrés à vélo en 2024, soit 70% de plus que l'année précédente. Enfin, à Bruxelles, on estime qu'en 2024 6,9 % des livraisons de colis sont effectuées à vélo contre 4,7% en 2023 (BCLF). Ces chiffres ne concernent que la livraison de colis et ne permettent pas de suivre le développement de la cyclo-logistique pour la prestation de services.

3.9. Légère amélioration du niveau de satisfaction des usagers des transports

Pour terminer ce tour d'horizon des évolutions de la mobilité en Région bruxelloise, arrêtons-nous sur le niveau de satisfaction des "usagers de la ville". Comment les Bruxellois et navetteurs évaluent-ils l'offre de transport disponible au sein de la Région (fréquences, qualité des infrastructures, sentiment de sécurité, etc.) ? Pour répondre à cette question, Bruxelles Mobilité a organisé deux campagnes d'enquête : un premier "Baromètre de la mobilité" a eu lieu en 2021, et un second en 2024.

En 2024, les usagers de taxi de rue (7,55 / 10), taxi de station (7,17 / 10), de la marche (6,16 / 10), du vélo (6,32 / 10) et des transports publics (6,53 / 10) étaient globalement satisfaits de leur mode de déplacement. A l'opposé, les usagers de camionnette, de voiture et de camion étaient les moins satisfaits avec des scores respectifs de 4,32, 4,37 et 6,02 sur 10. Cet écart s'explique sans doute par le stress qu'induisent la circulation en ville, la congestion routière et les problèmes de stationnement en voirie. Néanmoins, on peut aussi conjecturer que les attentes et exigences d'un conducteur de voiture, de camionnette ou de camion sont très différentes de celles d'un piéton. Sans pour autant sous-estimer l'importance de ces problèmes, un trottoir défectueux ou une traversée mal aménagée sont vraisemblablement moins souvent perçus comme un point de récrimination par un piéton qu'une augmentation de tarifs de stationnement ou une augmentation de la congestion par un automobiliste.

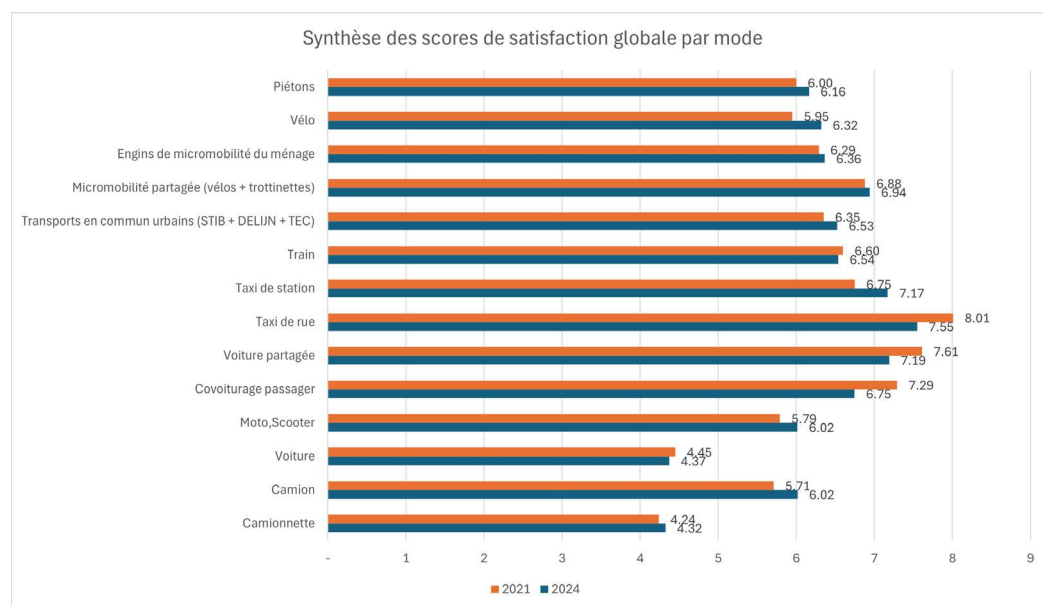


Figure 21 : synthèse des scores de satisfaction globale par mode (source : Baromètre de la mobilité, 2021 et 2024)

Au-delà du niveau de satisfaction en 2024, il est aussi intéressant d'observer l'évolution des scores entre 2021 et 2024 :

- la satisfaction s'est très légèrement améliorée pour les piétons (+0,16), les usagers de micromobilité du ménage (+0,07) ou partagée (+0,06), des transports publics (+0,18), de camionnettes (+0,08) et de motos ou scooters (+0,23);
- la satisfaction a augmenté plus nettement pour les taxis de station (+0,42), les camions (+0,31), les cyclistes (+0,37) en lien avec l'amélioration de la "cyclabilité" (nouvelles pistes cyclables partagées, marquages, etc.) ;
- la satisfaction des usagers du covoiturage (-0,54), de taxis de rue (-0,46), de voitures partagées (-0,42) s'est plus nettement contractée ;
- enfin, la satisfaction des usagers d'une voiture privée s'est légèrement tassée (-0,08).

Le niveau de satisfaction des Bruxellois vis-à-vis des espaces publics dans leur quartier s'élevait en 2024 tout juste au-dessus de 5 sur 10 : 5,6/10 pour la conception des trottoirs et 5,0/10 pour l'état des trottoirs et places publiques.

De manière générale, la satisfaction des femmes était légèrement supérieure à celle des hommes pour la plupart des modes de transport. L'écart n'est cependant statistiquement significatif que pour la voiture (score de 4,5/10 contre 4,2/10).

Enfin, il est intéressant de noter que la satisfaction par rapport au bruit induit par la circulation (5,1/10 en 2021 => 5,4/10 en 2024) et à la qualité de l'air (5,1/10 en 2021 à 5,6/10 en 2024) s'est améliorée. Ces évolutions positives sont à mettre en rapport avec la limitation des vitesses à 30 km/h (mais aussi avec les plans de circulation qui ont été mis en œuvre dans certains quartiers) et le déploiement de la LEZ.

A côté du Baromètre de la mobilité, qui couvre tous les modes et n'est organisé qu'une fois tous les 3 ou 4 ans, Bruxelles Mobilité organise aussi, chaque année, le Baromètre de satisfaction des clients de la STIB. Il ressort de ce sondage récurrent que le niveau de satisfaction générale des usagers de la STIB s'est fortement amélioré entre 2020 et 2023, passant de 7,1 à 7,3. Cette évolution s'explique par le renforcement de l'offre au cours de cette période, mais aussi par la baisse de la fréquentation (des véhicules moins bondés et des trajets par conséquent plus confortables et plus ponctuels en heure de pointe). En 2024, par contre, la satisfaction s'est légèrement contactée (7,2) du fait de la hausse de la fréquentation (voir ci-dessus), mais probablement aussi du nombre particulièrement important de chantiers cette année-là. On peut aussi conjecturer que le contexte sécuritaire en Région bruxelloise a impacté le sentiment de sécurité sur le réseau de la STIB.

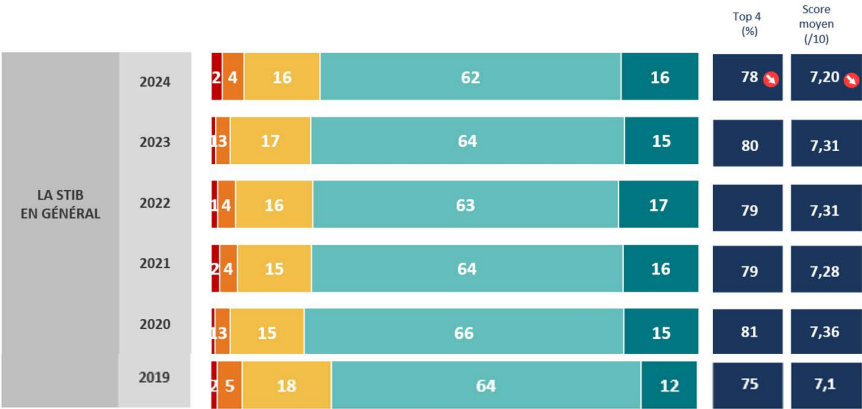


Figure 22 : Évolution du niveau de satisfaction globale des usagers de la STIB entre 2019 et 2024 (source : Baromètre de satisfaction des usagers de la STIB, Bruxelles Mobilité)

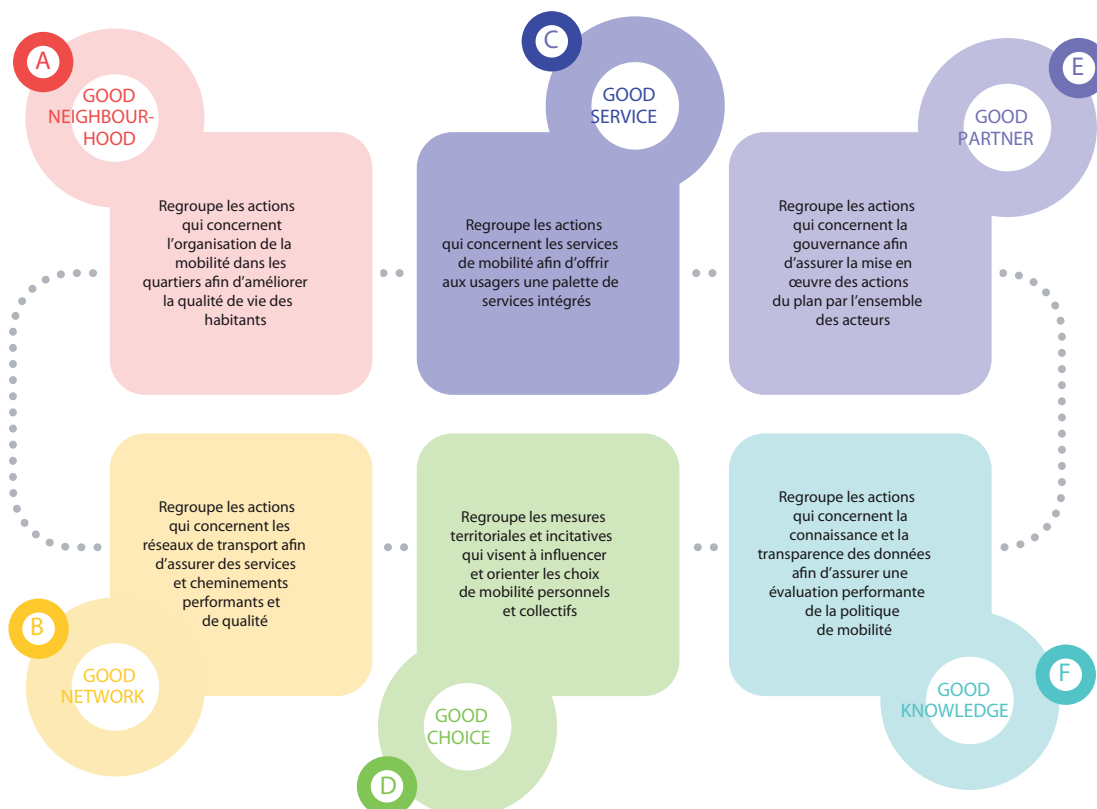
Lorsqu'on y regarde de plus près, l'évolution entre 2019 et 2024 est cependant plus positive que ne le laisse supposer la seule moyenne. Le taux de clients très peu satisfaits (<6/10) a chuté de 25% à 22% alors que celui des très satisfaits (>8/10) a, quant à lui, progressé de 12 à 16%. Le renforcement de l'offre (nouvelles lignes, augmentation des fréquences), la modernisation du matériel roulant (nouveaux trams, introduction des nouvelles rames de métro M7) et les réaménagements des points d'arrêt (mise en accessibilité des arrêts de surface, installation d'ascenseurs dans les stations, etc.) semblent ainsi s'être répercutés au niveau de la satisfaction de la clientèle.

* * *

Dans ce chapitre, nous avons passé en revue les grandes tendances au niveau des pratiques de mobilité et d'une série d'enjeux connexes (congestion, sécurité routière, etc.). Certaines évolutions mises en évidence découlent de la mise en œuvre d'actions prévues dans le PRM, d'autres de phénomènes exogènes, en partie non prévus lors de sa rédaction et de son approbation. Dans la conclusion, nous tâcherons de mettre en perspective ces résultats et indiquerons comment ils sous-tendent le [rapport de recommandations](#) pour la poursuite de la mise en œuvre du PRM, mais avant, il convient de présenter brièvement l'état d'avancement des actions et, en particulier, de mettre en évidence les principales réalisations de ces dernières années dans le champ de la politique de mobilité.

4. Réalisations du Plan 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, intégré au PRM, qui s'articule autour de six grandes thématiques : les focus.






En collaboration avec les pilotes de ces actions, un bilan de l'état d'avancement de leur mise en œuvre a été dressé. Cette évaluation reprend des indicateurs de réalisation ainsi que les principaux freins et avancées identifiés dans l'opérationnalisation des actions. Chaque action (et ses sous-actions) a fait l'objet d'une évaluation détaillée au niveau régional, ainsi qu'au niveau communal (si l'action concernait aussi les communes). Cette évaluation s'est terminée en 2024 et est disponible sur [l'Observatoire de la Mobilité sous formes de fiches](#). Ce processus a permis d'établir les principaux enjeux auxquels la mise en œuvre du plan est confrontée et de dégager des pistes de recommandations pour la suite.

Dans ce chapitre, nous présentons succinctement, focus par focus, les principales réalisations de la première moitié de la décennie 2020. La tonalité du propos se veut ici plutôt positive puisque nous mettons en valeur les actions réalisées, les projets qui ont abouti. Les fiches d'évaluation, en revanche, passent en revue l'ensemble du plan d'action et abordent donc aussi les actions qui n'ont pas été mises en œuvre, et tâchent d'expliquer pourquoi. Par ailleurs, l'introduction du [rapport de recommandations](#) s'arrête sur les enjeux structurels (à savoir, sociaux et économiques) autour desquels s'est cristallisée l'opposition aux mesures qui touchent directement à la place de la voiture en ville (l'adaptation des plans de circulation, la politique de stationnement, la taxe kilométrique, etc.). Les recommandations pour la poursuite de la mise en œuvre du PRM intègrent ces enjeux.

4.1. Good Neighbourhood

GOOD NEIGHBOURHOOD regroupe les actions qui concernent l'organisation de la mobilité dans les quartiers. L'ambition est de créer les conditions pour y augmenter la qualité de vie et de l'espace public. L'accessibilité universelle et la sécurité routière pour tous les usagers et usagères sont au cœur de ce focus.



	Réalisé (fini ou mené de façon continue)	A.1 Instaurer le 30 km/h comme vitesse maximale sur le territoire régional A.3 Accompagner la mise en place de Living Labs pour se réapproprier l'espace public
	En cours de réalisation	A.2 Apaiser les quartiers A.6 Rénover de grands espaces emblématiques
	À l'étude / initié	A.4 Valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie A.5 Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente

Une ville plus sûre

Depuis l'entrée en vigueur de la Ville 30, les actions de crédibilisation se poursuivent sur le terrain. Le [bilan annuel](#) confirme un renforcement du respect des limitations de vitesse, ce qui a un effet sur la réduction des accidents et sur la diminution des nuisances sonores.



Près de 90%
des voiries à
30 km/h

Subside de sécurisation d'un carrefour et maîtrise des vitesses

Un espace public mieux partagé

De nombreuses actions visent à rééquilibrer le partage de l'espace public et à le rendre plus sûr et qualitatif, que ce soit via des rues scolaires, des projets d'expérimentation pendant l'été ("Bruxelles en vacances"), les quartiers apaisés ou encore les [Parkings riverains](#) hors voirie mis à disposition des personnes habitant à proximité.



Projets Bruxelles
en vacances en
2025

Bruxelles en vacances - 2021



Terrasse d'un quartier apaisé



Parking mutualisé mis à disposition de riverains au Parvis de Saint-Gilles © BePark



"Quartiers apaisés " mis en œuvre



Rues scolaires (2025, Les Chercheurs D'Air)



Parkings mutualisés mis à disposition des riverains

Priorité aux modes actifs et aux transports publics

En plus de donner la priorité à la qualité de vie, les quartiers apaisés visent à favoriser la mobilité locale et active, ainsi que les transports publics tout en maintenant l'accessibilité du quartier.



Rue Royale (Ville de Bruxelles)



Rue Royale Sainte-Marie (Schaerbeek)

À venir

La Région compte de nombreux espaces emblématiques. L'ambition est de renforcer la sécurité, l'accessibilité, l'animation urbaine mais aussi la qualité de vie/séjour. Deux projets sont actuellement en cours de réalisation place Schuman et place Royale, les travaux étant pris en charge par Beliris. Quant aux quartiers apaisés qui se traduisent pas des Contrats locaux de Mobilité entre la Région et les communes, plusieurs sont à l'étude ou prochainement en phase de test ou de mise en oeuvre.





Réaménagement du rond-point Schuman

4.2. Good Network

GOOD NETWORK regroupe les actions qui concernent la mise en œuvre et l'entretien des différents réseaux de transport.

La mise en œuvre s'effectue le plus souvent via des réaménagements permettant un meilleur partage de l'espace public existant entre les différents modes de transport, notamment pour permettre la création ou l'amélioration des cheminements (en ce compris les traversées) des modes actifs et améliorer le réseau de transport public. Les aménagements doivent également être accessibles pour les personnes à mobilité réduite, assurer la sécurité de toutes les personnes qui se déplacent, peu importe le mode utilisé, et contribuer ainsi à l'objectif "zéro tué et blessé grave" à l'horizon 2030.

Afin de guider les actions à mener, la Région de Bruxelles-Capitale a développé une spécialisation multimodale des voiries qui définit un réseau structurant pour chacun des modes de transport (marche, vélo, transport public, trafic motorisé et poids lourds).

	En cours de réalisation	B.1 Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics B.2 Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés B.5 Améliorer les performances du transport public de surface B.6 Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public B.8 Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, des réseaux et des équipements B.9 Garantir les conditions d'exploitation des réseaux B.10 Renforcer le système de gestion dynamique du trafic
	À l'étude / initié	B.3 Créer des magistrales piétonnes
	Pas initié, mais c'est d'actualité	B.7 Faciliter l'accès des poids lourds vers les zones logistiques de la Région

Mise en œuvre et entretien des réseaux

Le développement des réseaux de transport s'est poursuivi depuis l'approbation du Plan régional de Mobilité. A titre d'exemple, le tram 9 a été prolongé vers le plateau du Heysel et le tram 10 – dont les travaux ont débuté en 2022 – a pu être inauguré en septembre 2024. Le Plan Directeur Bus est presque totalement déployé. Les réalisations incluent également la requalification de plusieurs tronçons importants de l'axe de la "Petite Ceinture".



Entre 2019 et 2024,
155 km de nouveaux
aménagement cyclables
ont été créés



km de renouvellement de voies
de tram par an prévus dans le
plan pluriannuel de la STIB



*Petite Ceinture
Tronçon Trône - Arts-Loi*



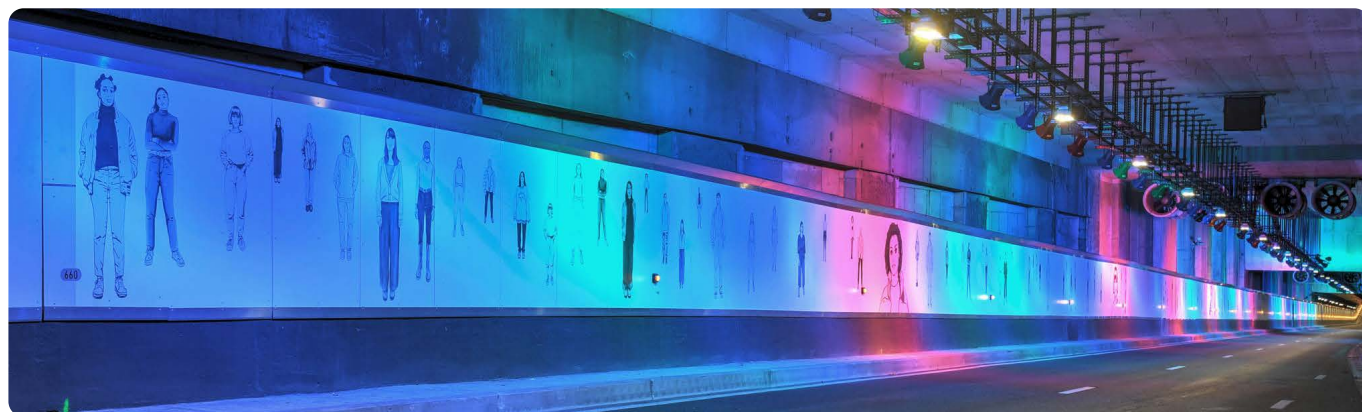
Extension du tram 9



*Chaussée de Ninove
Réfection de trottoir*

A côté des investissements à proprement parler, la Région accorde une attention particulière à l'entretien des différents réseaux, ce qui permet d'améliorer les conditions de déplacement. Ces dernières années, les principaux programmes d'entretien (renouvellement des linéaires de trottoirs, campagnes annuelles de réasphaltage de routes et de pistes cyclables, tunnels, etc.) ont ainsi pu bénéficier de ressources financières plus importantes.

L'ordonnance bruxelloise de 2019 concernant les tunnels est devenue effective en 2022 grâce à l'adoption de son arrêté d'exécution. Le tunnel Anny Cordy a été inauguré en 2022 après 5 ans de travaux et 500 millions d'euros d'investissements.



Tunnel Annie Cordy rénové

La végétalisation de l'espace public est également devenue une préoccupation majeure. L'objectif est double : favoriser la qualité de ces espaces et améliorer l'adaptation de la Région aux changements climatiques (gestion des eaux pluviales, diminution de l'effet d'îlot de chaleur...) tout en offrant plus de place à la biodiversité.

Jardin urbain (Schaerbeek)



Sécurité et accessibilité

La Région a lancé un vaste programme de sécurisation des traversées piétonnes en supprimant sur ses voiries le stationnement illégal qui entraînait un masque de visibilité. Pour certains carrefours plus complexes, Bruxelles Mobilité a mené des microprojets afin de sécuriser les traversées piétonnes. Par ailleurs, signe de l'importance de la question de l'accessibilité, une task force réunit régulièrement les Directeurs généraux de Bruxelles Mobilité, de la STIB et des représentants d'associations de personnes à mobilité réduite.



**Traversées piétonnes
protégées (au 26/04/24)**



**Nombres d'arrêts de
transport public mis en
accessibilité entre
2019 et 2025**



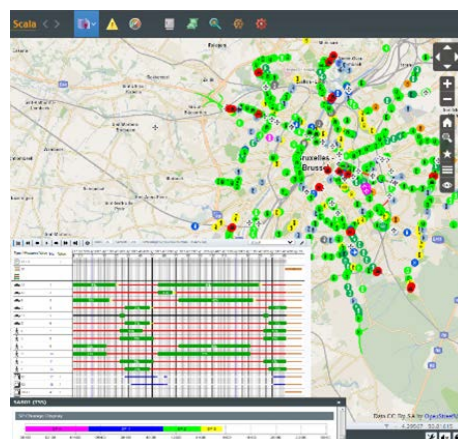
**Traversées piétonnes
sécurisées via micro-
projets d'infrastructure
depuis 2022**

Garantir les conditions d'exploitation

L'optimisation et la garantie des conditions d'exploitation des réseaux guident les actions de Bruxelles Mobilité. Ce travail se fait en amont via la coordination des chantiers ou en temps réel avec la nouvelle fonction de "Gestionnaire de Mobilité" qui permet de surveiller le trafic et, si nécessaire, d'intervenir immédiatement dans la gestion des feux de circulation.

Afin de garantir de bonnes conditions d'exploitation des réseaux, une connaissance de leur état est nécessaire, notamment pour pouvoir planifier les entretiens au bon moment. Les efforts entrepris ces dernières années ont ainsi permis un audit du réseau piéton PLUS. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité utilise désormais un nouvel outil d'asset management (ou gestion d'actifs) pour suivre de manière centralisée et standardisée l'état de l'infrastructure et des ouvrages. Cela lui permet d'optimiser les coûts d'investissement et d'entretien. Cet outil d'asset management est opérationnel depuis mars 2024. Les interventions d'entretien des tunnels et des feux de signalisation sont déjà suivies via cet outil.

Garantir de bonnes conditions d'exploitation est également un enjeu important pour les transports publics, pour lesquels plusieurs actions permettent de résoudre des points noirs (sur lesquels les performances du réseau pourraient être fortement améliorées en priorité) : création des contresens réservés aux bus ou aux trams ou encore équipement de carrefours pour les télécommandes à feux du transport public.



Interface de la centrale des feux en utilisation



**Carrefours connectés
à la centrale des feux
(2025)**







**Carrefours qui sont équipés de
la télécommande des feux MS12
pour faciliter le passage du
transport public (2025)**

À venir

Une demande de permis d'urbanisme a été déposée en vue de l'aménagement d'une nouvelle ligne de tram reliant le quartier maritime à la gare du Nord. Son tracé avait déjà été intégré dans la construction du pont Suzan Daniel. Ce projet permettra aussi la résolution de nombreux enjeux de sécurité routière, ainsi que la concrétisation d'un chaînon important de la première magistrale piétonne à Bruxelles. La rénovation des tunnels Belliard et Loi devrait avoir lieu dans les prochaines années. Par ailleurs, les démarches et développement d'outils visant à améliorer la planification des interventions se poursuivront. L'asset management continuera ainsi son déploiement avec l'intégration progressive de nouveaux éléments : l'éclairage public, les revêtements routiers, la signalisation, etc.

4.3. Good Service

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

	Réalisé (fini ou mené de façon continue)	C.1 Accompagner le développement du MaaS
	En cours de réalisation	C.3 Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement C.4 Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service) C.5 Accélérer la mise en accessibilité des services de mobilité, en ce compris le transport public C.8 Aménager les gares et les pôles d'échange C.9 Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie de P+R métropolitaine C.11 Renforcer les services de mobilité
	À l'étude / initié	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 C.10 Créer une gare routière internationale C.12 Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux
	Pas initié, mais c'est d'actualité	C.2 Mettre en place des points d'information et de services intégrés liés à la mobilité C.6 Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service

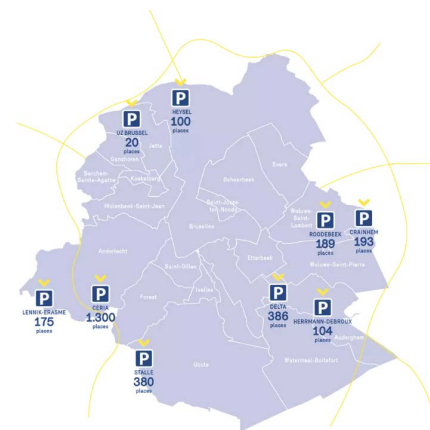
Une approche servicielle

L'objectif est de développer des services qui répondent aux demandes de mobilité tout en offrant des alternatives à la possession automobile, qui peut s'avérer coûteuse. L'un des piliers de ce focus est donc le transport public qui peut être complété par du transport rémunéré de personnes (Collecto, Taxi...) et des systèmes de partage (micromobilité, vélos ou encore voitures en station ou en free floating). Les actions du focus ont aussi permis de faire



évoluer la politique de stationnement vers une approche plus servicielle : développement des parkings relais P+R, mise en service de bornes de recharge pour les véhicules électriques, augmentation des places pour personnes en situation de handicap, création de stationnement pour d'autres modes (dropzones, box vélos...)

©parking.brussels
Il y a +-2700 emplacements P+R en RBC dont
1751 spécifiquement gérés par la Région.



**Emplacements réservés
à l'autopartage en
station (parking.
brussels) en 2024**



**Emplacements réservés
aux personnes en
situation de handicap en
2025**

Amélioration de l'accessibilité sur le réseau STIB

Les enjeux liés à l'accessibilité sont discutés au sein d'une task force (voir plus haut). Parmi les progrès engrangés, on notera le réaménagement d'arrêts, l'augmentation du nombre d'ascenseurs, la mise en place de la signalétique AccessiBus sur l'ensemble du réseau depuis 2021 et sur le réseau Noctis depuis 2023, ou encore le déploiement du système d'annonce sonore en 2022.

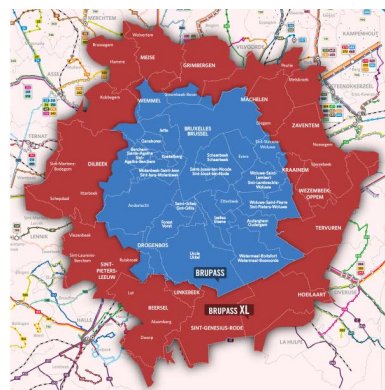


**Stations dont l'accès de
plain-pied est assuré en
2025**

Une intégration physique et digitale

L'intégration entre les différents modes de déplacement se veut physique et digitale (avec l'ambition que les deux intégrations se renforcent mutuellement). Le programme de rénovation des stations va de rénovations profondes (comme à la station Gare Central) à d'importants rafraîchissements (station Porte de Namur) : nouvel éclairage, modernisation des revêtements, remplacement des escalators....

Au niveau digital, l'intégration billettique entre les 4 opérateurs de transport public, pour Bruxelles avec le Brupass et pour la zone périphérique de Bruxelles avec le Brupass XL, a constitué une première étape importante. Le lancement de l'application Floya en 2023 a ouvert la porte à une intégration renforcée des différents services.



©STIB : Zones
Brupass et
BrupassXL



©STIB :
Photo de
lancement
de
l'application
Floya




À venir

Après Porte de Namur et Osseghem, d'autres "refresh stations" se terminent (Stockel, Diamant, Maelbeek) tandis que d'autres démarreront cet année (Delta et Herman Debroux).

4.4. Good Choice

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

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

	Réalisé (fini ou mené de façon continue)	D.6 Assurer une sensibilisation ciblée auprès de publics spécifiques D.7 Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)
	En cours de réalisation	D.2 Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité D.5 Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques D.8 Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons D.9 Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction
	À l'étude / initié	D.1 Articuler les développements urbains et l'offre de mobilité D.3 Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage D.4 Moduler la tarification des déplacements à l'usage

De la sensibilisation

Les campagnes autour de la mobilité se déclinent par thématique ou public cible en fonction des nouveaux services disponibles ou des problématiques relevées. Des actions de sensibilisation se poursuivent aussi sur le terrain pour aller toucher les publics cibles au plus près.





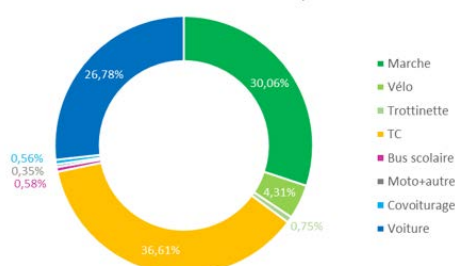
Accompagnement des écoles et des entreprises

En tant que générateurs de déplacements, les écoles et entreprises bénéficient de programmes spécifiques. Ceux-ci incluent aussi bien des obligations de rapportage que des mesures de soutien : formations, kit, accompagnement, action de communication⁴...



Écoles actives dans la démarche des Plans de Déplacements Scolaires (11/2025)

PARTS MODALES GLOBALES DES ÉLÈVES (586 IMPL. ORDINAIRES)



Dans l'enseignement ordinaire, 64% des élèves du niveau fondamental et 87% du niveau secondaire se déplacent autrement qu'en voiture pour rejoindre l'école (Bilan 2023).

⁴ Pour plus d'informations, voir <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/ecoles-et-mobilite> et <https://environnement.brussels/pro/reglementation-et-inspection/obligations-et-autorisations/votre-plan-de-deplacements-dentreprise-pde-en-pratique> et inspection.obligations-et-autorisations/votre-plan-de-deplacements-dentreprise-pde-en-pratique

Des projets d'accompagnement par rapport aux choix de mobilité

Dans ce focus, différentes mesures cadrant l'usage de la voiture ou encourageant les alternatives sont utilisées pour favoriser le report modal, comme la Zone de basses émissions (et la prime Bruxell'Air), la politique de stationnement, et l'accompagnement individualisé. Dans le cadre de l'approvisionnement de Bruxelles, la Région vise à optimiser les livraisons à l'échelle des quartiers. Le [Projet Cairgo Bike](#) soutenu par l'Union européenne a permis d'accompagner les particuliers et les professionnels en vue d'encourager l'usage régulier du vélo-cargo pour le transport de marchandises et de personnes. A la suite du projet, un [soutien permanent](#) aux PME a été mis en place chez Bruxelles Economie et Emploi dans le cadre des [Primes Mobilité basses émissions](#).



**Nombre
d'organisations
accompagnées par
Cairgo Bike**



**Près 450 de vélos cargos et
remorques subsidiés dans
le cadre de la Prime Mobilité
basses émissions**

D'autres projets d'accompagnement existent, comme [Vélo Solidaire Bruxelles](#). Il s'agit d'un projet financé par la Région via Bruxelles Mobilité et porté par Pro Velo, CyCLO et les Ateliers de la rue Voot. L'objectif est de faciliter l'accès à la pratique du vélo à Bruxelles. Pour ce faire, le projet s'adresse aux associations bruxelloises dont le public est éloigné de la pratique du vélo pour des raisons culturelles, sociales, économiques ou de genre.



Vélo Solidaire

À venir

Bruxelles Mobilité a obtenu un financement d'un peu plus de 1 million d'euros du Fonds européen de Développement régional pour une logistique plus durable et plus efficace. Ce programme vise à étendre la cyclologistique. Il sera mis en œuvre avec Urbike, coopérative bruxelloise de cyclo-logistique, et Groupe One, structure d'accompagnement pour le changement vers une économie durable et régénérative. Tous les professionnels bruxellois et les professionnelles





bruxelloises, quels que soient le secteur d'activité ou la taille de l'organisation, pourront faire appel à ce service d'accompagnement pendant les quatre prochaines années. Le programme a été construit sur base du grand succès rencontré par le [projet](#) Cairgo Bike.

Depuis fin 2024, plus de 95% des ménages bruxellois disposent d'une borne de rechargement pour voitures électriques à moins de 150 m de leur domicile. En outre, afin de faciliter la recharge pour les PMR, un groupe de travail vient d'être mis en place afin de trouver des solutions pragmatiques pour faciliter la recharge pour tous en et hors voirie.

4.5. Good Partner

GOOD PARTNER regroupe les actions qui concernent la gouvernance. En Région de Bruxelles-Capitale, la coopération avec les opérateurs, les communes et d'autres institutions publiques, notamment les autres Régions et le Fédéral, est essentielle pour établir et mettre en œuvre un plan de mobilité cohérent. L'ambition est aussi de mettre en place des partenariats 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. Enfin, la participation citoyenne a également pris une place importante dans les projets de mobilité.

	En cours de réalisation	<p>E.1 Renforcer le rôle de la Région comme Autorité organisatrice de la Mobilité</p> <p>E.2 Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes</p> <p>E.3 Collaborer avec les autorités fédérales et régionales</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>E.7 Assurer un contrôle-sanction adapté</p>
	À initier	<p>E.6 Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine</p>

Conception et programmation des interventions sur l'espace public

Depuis l'adoption du PRM, la Région s'est lancée dans une démarche d'amélioration de la qualité des projets, des synergies, de la programmation et du suivi. Cela s'est traduit par la mise en place d'outils de gouvernance et le renforcement de la collaboration avec les principaux acteurs de la mise en œuvre de projets dans la Région. A titre d'exemple, on peut citer la coordination accrue avec la STIB autour de son Plan Décennal de Renouvellement des Voies de Tram (PDV).

Partenariat avec les communes

Les communes sont des acteurs incontournables de par leurs compétences et la proximité avec la population. Elles sont impliquées de manière régulière dans le développement du cadre réglementaire. Au niveau des projets, nombre d'entre eux ne voient le jour que grâce à une collaboration étroite entre la Région et les communes, notamment via les Contrats locaux de Mobilité.

La Région octroie également un support aux communes sous différentes formes :

- des subsides pour l'espace public, l'accessibilité ou la sécurité routière



Abords d'une école sécurisés par subside régional

- un soutien en termes de ressources humaines, comme pour la création du poste de coordinateur/coordinatrice Sécurité routière et par son financement pour 3 années. Au total, il y a aujourd'hui 17 coordinateurs et coordinatrices Sécurité routière dans les communes
- un soutien à l'évaluation de la politique communale de mobilité et à la consolidation d'un programme d'action
- un accord de coopération non institutionnalisée avec Brulocalis



Dossiers de subventions aux communes engagés sur le budget 2024

Collaboration belge et européenne

S'il n'y a pas, à proprement parler, de Conseil métropolitain, divers lieux d'échanges formels existent autour de questions sur le développement de l'offre ferroviaire dans la zone métropolitaine, les innovations en matière de véhicules autonomes ou encore la coordination de projets liés à la gouvernance des données.

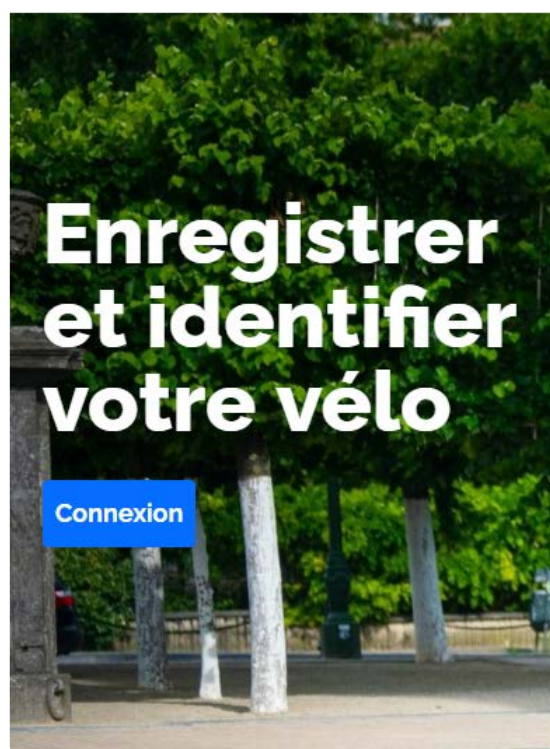
L'un de ces lieux est, par exemple, la plateforme de concertation intra-belge BE4MOVE qui réunit les quatre administrations des transports et de la mobilité en Belgique, lancée en 2021. L'objectif est de renforcer la coordination des points de vue belges avant de les défendre au niveau européen. In fine, ce partage d'expertise vise à renforcer l'efficacité de la Belgique, tant pour exprimer une position claire sur les dossiers de transport que pour mettre en œuvre la réglementation européenne.

Un bel exemple de projet transrégional est celui de mybike.belgium.be, la plateforme d'enregistrement des vélos soutenue par l'État fédéral et les trois Régions. Ce projet a initialement été développé par la Région de Bruxelles-Capitale.

Participation citoyenne

La participation citoyenne a pris une place de plus en plus importante dans les projets de mobilité ces dernières années. Si la volonté est bien d'augmenter le niveau de participation des citoyens dans les projets, cela ne peut se faire sans une réflexion préalable afin d'assurer la réussite des processus. Des contacts ont été pris avec Perspective et un groupe de travail a été formé au sein de Bruxelles Mobilité afin mettre en place une stratégie pour aider les chefs de projets.

mybike Plateforme d'enregistrement des vélos



Contrôle-sanction

Le volet contrôle et sanction a aussi été renforcé dans le but de garantir la sécurité sur les voiries bruxelloises. En 2025, il y avait 136 radars fixes plus 7 LiDAR (radars semi-fixes) qui tournent chaque semaine sur différentes voiries régionales et communales. Le Centre Régional de traitement des amendes (CRT) a été renforcé en termes de personnel. En 2023, 360.000 dossiers d'infraction ont pu être traités. En 2024, ce nombre est passé à 550.890 du fait de l'augmentation des contrôles et du renforcement des ressources humaines.

Bruxelles Mobilité a revu le fonctionnement de ses équipes pour créer une **Unité régionale de Contrôle de**

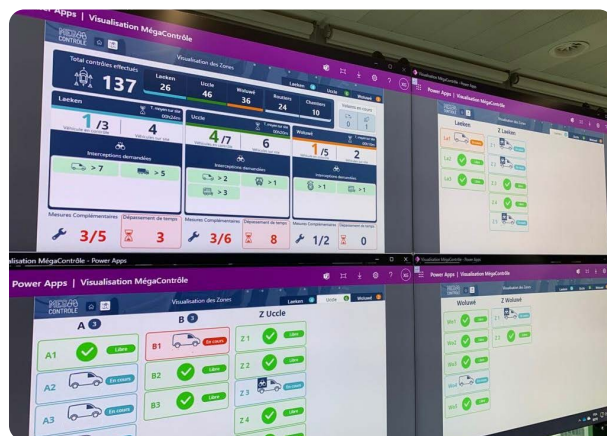


**Dossiers
d'infractions traités
par le CRT en 2024**



**Méga contrôles menés
par l'URCET en 2025**

L'Exploitation de la voirie routière et du Transport routier (URCET) pour uniformiser les procédures, renforcer la visibilité, renforcer les capacités d'intervention et les synergies. L'URCET travaille de manière autonome ou en collaboration avec des partenaires comme la police (fédérale et locale), les Douanes, l'AFSCA, l'Inspection régionale de l'Emploi, le SPF Mobilité et Transports, Bruxelles Propreté...). En 2025, Bruxelles Mobilité a effectué près de 15 000 contrôles afin d'améliorer la sécurité sur les chantiers et dans le secteur des transports. Cette même année, 4 grands contrôles ont été menés dans le secteur du transport routier.

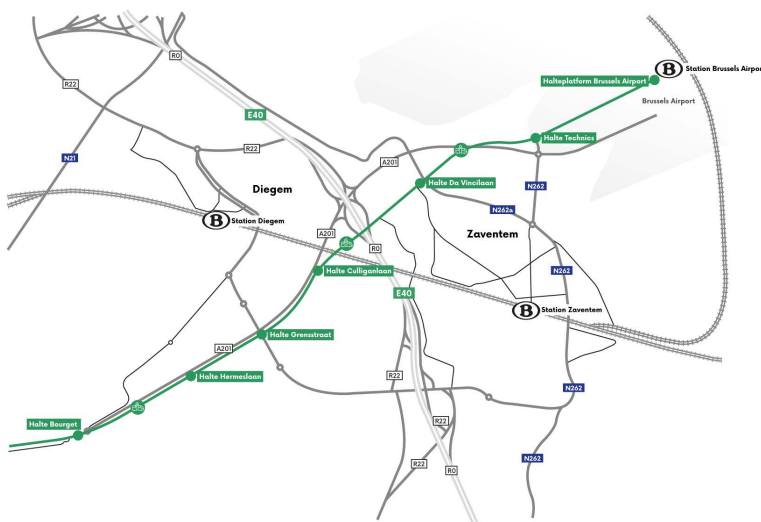


Écran de dispatching lors d'un contrôle

À venir

Les permis d'urbanisme bruxellois et flamands pour la construction de l'extension du tram qui reliera Bruxelles Nord à Zaventem ont été octroyés en 2023 ; une étape cruciale dans le développement de ce futur tram.

Luchthaventram



© De Werkvennootschap Brabant NET - Itinéraire du Tram vers l'aéroport




4.6. Good Knowledge

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

Un suivi permanent s'avère indispensable pour la communication vers la population et les acteurs, publics et privés, ainsi que pour l'évaluation des éventuelles corrections à apporter.

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.

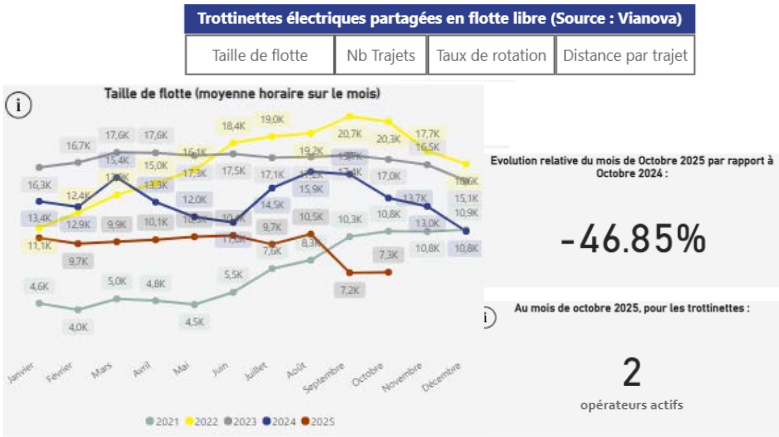
L'évolution du secteur de la mobilité urbaine nécessite également de mener davantage de projets pilotes pour tester des dispositifs innovants, ce qui prend tout son sens dans le cadre d'une collaboration à l'échelle européenne.

	Réalisé (fini ou mené de façon continue)	F.6 Communiquer et former sur la politique de mobilité F.2 Acquérir, analyser et mettre à disposition les données de mobilité F.3 Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers
	En cours de réalisation	F.1 Évaluer la politique régionale de mobilité
	À l'étude / initié	F.4 Créer un centre de connaissances régional sur les innovations en matière de mobilité F.5 Anticiper l'automatisation des véhicules

La connaissance

Il s'agit d'un double objectif, à savoir anticiper et suivre l'évolution de la mobilité et partager les connaissances acquises. Une grande attention est accordée aux données quantitatives et aux nouveaux modes de collecte. Par exemple, les opérateurs de micromobilité partagée en libre-service (trottinettes, vélos, moped/scooters) doivent fournir des données de reporting, ce qui permet à Bruxelles Mobilité d'avoir accès à ces données agrégées temporellement à l'heure et spatialement au niveau du secteur statistique. Les données permettent notamment d'obtenir le nombre (c.-à-d. la taille de flotte) de véhicules, le taux de rotation, les paramètres "Origine-Destination" selon différentes dimensions d'analyse (par opérateur, par type de véhicule, par heure, secteur), ainsi que le nombre d'infractions en fonction de ces zones ou restrictions. De façon générale, les données sont désagrégées par âge, revenus ou encore par genre dans la mesure du possible.

Trottinettes et vélos électriques partagés en flotte libre



Une enquête centrale est celle organisée désormais de manière régulière sur les [comportements de déplacements de la population bruxelloise](#). Elle permet notamment de suivre l'évolution des parts modales

D'autres enquêtes plus spécifiques sont aussi organisées pour mieux comprendre les différentes réalités de la population ou les nouvelles réalités de terrain. Elles concernent notamment les besoins automobiles, les familles à vélo ou encore les voitures de plus en plus imposantes et sont disponibles [en ligne](#).

La Transparence et les échanges

Les informations sont diffusées de manière continue sur le site de l'Observatoire de la Mobilité et de la Sécurité routière, via une newsletter, le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité réalisé en partenariat avec Brulocalis...

Bruxelles Mobilité et ses partenaires ont accueilli de nombreuses visites ces dernières années. On peut ainsi citer Amsterdam, la Côte d'Ivoire, Gand, Lyon (Métropole), le Japon, Nantes, la Roumanie (Région du Nord), Singapour, Vienne (délégation d'associations locales), Göteborg...

Enfin, l'offre de formation permet à un public varié (personnel communal et régional, du secteur privé ou encore des membres de la Police) d'acquérir de nouvelles compétences en termes de mobilité et de sécurité routière.



**Personnes formées en 2025
en tant que Mobility Managers,
Conseillers et Conseillères en
mobilité ou Managers vélo**

L'innovation

La mobilité se caractérise par l'utilisation de modes de déplacement ancestraux comme la marche, mais également issus d'une multitude d'innovations : assistance électrique, free floating, véhicules autonomes. Cela représente des opportunités, mais aussi des défis en termes d'anticipation et de réglementation. La Région de Bruxelles-Capitale a ainsi autorisé divers tests pour les véhicules autonomes sur son territoire, réalisés par la STIB, STIB/Solvay et la VUB, et Toyota, et s'informe des avancées réalisées dans le monde dans ce domaine. Elle participe aussi à divers projets innovants qui vont de la création d'un écosystème (comme Cairgo Bike ou le projet [Inclusive Car Sharing](#)) à des projets technologiques : l'application SmartMove, le déploiement de l'application [Floya](#), le geofencing (barrière virtuelle autour d'un périmètre) pour les engins de micromobilité.

À venir

Actuellement, deux enquêtes sont en cours de finalisation : la première porte sur l'autopartage et la seconde sur les besoins en stationnement longue durée des véhicules lourds (camions et autocars). Enfin, l'accès aux données sur l'usage des services taxis est également au programme des futurs développements.

* * *

Ces exemples ne montrent qu'un échantillon de toutes les réalisations issues de la mise en œuvre du PRM. Nous avons à dessein mis en valeur ici les réalisations. Il y évidemment aussi une série d'actions qui ont pris du retard, voire qui s'avèrent complètement bloquées. Certaines actions ont en outre fait l'objet d'une opposition parfois virulente. Comme précisé en introduction de chapitre, ces enjeux sont discutés dans les [50 fiches d'évaluation](#), ainsi qu'en introduction du [rapport de recommandations](#) et sont en outre intégrés dans les recommandations.

5. Conclusions

Pour conclure, tâchons de mettre en perspective l'évolution des pratiques de mobilité présentée dans le troisième chapitre et l'état de la mise en œuvre du plan exposé dans le quatrième.

Plusieurs tendances en lien avec l'évolution des pratiques de mobilité sont positives par rapport à l'esprit du PRM et, plus largement, de la qualité de vie en ville :

- la progression de la pratique du vélo ;
- le rebond de la fréquentation des transports publics après la crise sanitaire ;
- la baisse de l'usage de la voiture particulière et de l'"autosolisme" au niveau des déplacements intra-bruxellois ;
- la limitation effective des vitesses de circulation du trafic motorisé (en lien avec la Ville 30) ;
- l'amélioration notable de la qualité de l'air (grâce à la LEZ, mais aussi ViaPass) ;
- la stabilisation de la congestion malgré les nombreux chantiers, les réaménagements de certains grands axes et les adaptations des schémas de circulation dans certains quartiers ;
- le renouvellement de la flotte de poids lourds et le développement de la cyclogistique.

Une partie de ces tendances (ou de leur ampleur) ne découle pas directement des mesures de mobilité mises en place, mais d'événements exogènes. Ainsi, la contraction du taux de motorisation résulte autant de la politique déployée que de changements socio-démographiques plus profonds ; la baisse de la fréquentation des transports publics et le raccourcissement des distances de déplacement s'expliquent par la crise sanitaire, etc. Si les actions mises en place n'ont pas toutes été instigatrices de changement, il est indéniable qu'elles ont permis d'accélérer certains mouvements considérés comme positifs (baisse des distances parcourues, hausse de la part modale du vélo, etc.) et d'"amortir" certains des chocs que la Région a subis.

D'autres évolutions mises en évidence sont plus préoccupantes :

- la stagnation, malgré les efforts, du nombre d'accidents graves de la route (en lien avec l'émergence de l'usage de trottinettes) ;
- l'absence de report modal parmi les déplacements en échange (contrairement aux déplacements intra-bruxellois) ;
- la tendance à l'alourdissement des voitures ;
- la percée inégalitaire de la pratique du vélo selon les quartiers et les classes sociales ;
- la stagnation – et le repli presque complet suite à la fermeture de l'usine Audi – du transport de marchandises via la voie ferrée (et cela malgré la résolution du différend autour de la liaison sur le site de Schaerbeek-Formation).

A l'instar des évolutions positives, ces tendances plus préoccupantes découlent à la fois de phénomènes exogènes, non envisagés dans le PRM (fermeture de l'usine Audi, émergence de la micro-mobilité, alourdissement des véhicules, etc.) et d'écueils liés à la mise en œuvre d'actions prévues (l'abandon du projet de taxe kilométrique, etc.).

En fait, si l'on considère l'évolution des pratiques de mobilité et les tendances afférentes (type de motorisation, congestion, etc.) en perspective des objectifs fixés par le PRM à l'horizon 2030, on peut distinguer les trois situations suivantes :

- une partie des objectifs semblent largement atteignables : réduction des déplacements intra-bruxellois en voiture, réduction des distances de déplacement, etc. ;
- d'autres ne seront sans doute pas atteints, mais la tendance sera globalement positive : l'augmentation des déplacements en vélo ;
- enfin, certains objectifs seront très probablement largement non atteints : la réduction des déplacements en échange en voiture.

Même si les objectifs fixés par le PRM ne seront pas tous atteints, ceux-ci ne doivent pas, à notre sens, être

formellement revus. Les tendances se révèlent dans l'ensemble conformes à l'esprit du PRM. Par ailleurs, les objectifs à l'horizon 2030 restent une "boussole" pertinente pour le suivi de la politique de mobilité au cours des prochaines années ; ils indiquent notamment sur quelles actions il convient de redoubler d'effort.

Au niveau de la mise en œuvre des actions, on peut se réjouir de l'avancée, voire de l'aboutissement de nombreux projets (Ville 30, tram NOH, amélioration de l'offre de la STIB, développement du réseau cyclable, etc.). Il est indéniable néanmoins que d'autres actions et projets ont suscité des frictions, voire une opposition, parfois virulente. C'est le cas en particulier de mesures qui touchent plus directement à la place de la voiture en ville. En introduction du [rapport de recommandations](#), nous nous arrêtons sur les deux grands enjeux qui ont cristallisé cette opposition – à savoir, les impacts sociaux et économiques.

Le [rapport de recommandations](#) constitue la suite du présent rapport, comme le second volet d'une seule et même démarche. Ces recommandations intègrent à la fois les résultats issus de l'analyse de l'évolution des pratiques de mobilité et les "leçons tirées" (tant les "bonnes recettes" que les écueils à éviter) des premières années de la mise en œuvre du PRM. En effet, ce [rapport de recommandations](#) identifie et structure les enjeux les plus urgents, met en exergue les choix stratégiques qu'il s'agit d'opérer dans un contexte de forte contrainte budgétaire et propose des stratégies d'approche en vue de poursuivre le déploiement d'une politique de mobilité ambitieuse qui ne dévie pas des objectifs cardinaux du PRM, mais qui prenne mieux en charge certains impacts sociaux et économiques et d'autres évolutions récentes non prévues (crise sanitaire, crise énergétique, alourdissement des véhicules, etc.).





BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES