

Tableau de l'atelier N° 6: "Mobilité"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn		
6.1 ACCESSIBILITE INTERNATIONALE: L'accessibilité internationale est renforcée et bien articulée avec les réseaux intra-métropolitains. Le train et l'accès aux gares sont privilégiés. Les quartiers de gare deviennent des lieux urbains de qualité.	Améliorer la desserte internationale de Bruxelles.						
		Améliorer les connexions entre Zaventem/Charleroi et les gares de Bruxelles					
		Conserver/diversifier/communiquer sur l'offre de transports internationaux		Garder une offre en RBC de base pour tous les moyens de transports internationaux (TGV, autobus, trains lents, trains couchette, trains-autos...) Signaler le réseau européen cycliste qui passe à travers de la Région (REVER) Développer le transport de passagers par voie d'eau. Soigner l'information et la signalétique dans les terminaux internationaux Créer une plateforme de transition unique (et multimodal) pour les autocars internationaux			
	Améliorer l'usage des transports en commun par les usagers internationaux (fonctionnaires européens, touristes, hommes d'affaire...) dans Bruxelles.	Améliorer les aménagements de la gare du Midi					
			Améliorer la desserte de transports en communs et promouvoir son usage autour des lieux de dimension internationale		Développer des capacités de congrès dans des lieux accessibles en transport en commun (cf. Heysel) : devenir le n°1 en termes de congrès en Europe. Bonne desserte en transports en commun des grands événements culturels ou touristiques à dimension internationale (city parade, couleur café...) Rendre obligatoire les fiches d'accessibilité pour tous congrès, offre touristique, visite des institutions européennes etc.		
		Promouvoir l'usage des transport en commun par les travailleurs internationaux pour leurs déplacements internes			Encourager les modes de déplacements actifs déjà choisis par de nombreux travailleurs internationaux : notamment, renforcer le rôle de l'Europe dans la promotion de certains modes de transport urbain Améliorer la signalétique touristique (notamment sur le ring, dans les gares) Favoriser toutes les initiatives pour une ville animée, verte et piétonne afin de rendre les déplacements à pied attractifs pour les touristes et travailleurs internationaux (cf. atelier environnement) Développer une offre de location de vélos de longue durée (pour les étudiants Erasmus par exemple)		
		6.2 TRANSPORT DES MARCHANDISES: L'espace public et l'implantation des entreprises, équipements, services et autres activités économiques sont réorganisés de manière à maîtriser les besoins en flux de marchandises et à répondre à 70% de ses besoins par la voie d'eau, le train, le vélo ou la tram-cargo et au reste des besoins par des modes de transport peu encombrants, peu bruyants et peu polluants dans un cadre qui limite les nuisances et la congestion.	Localiser les pôles de développement (grands équipements et activités économiques) à proximité des nœuds de transports multimodaux ou pour le moins, à proximité des lignes de transports en commun.	Gérer de façon coordonnée l'aménagement du territoire, les zones de commerce et la mobilité (avec comme condition que les commerces soient localisés près des consommateurs)	Zones industrielles monofonctionnelles (et non mixtes) pour éviter les nuisances et mutualiser les zones de stockage et les accès marchandises	Pour les commerces, baisser le prix du foncier (via les taxes) pour conserver la fonction économique en ville et en échange, augmenter les prix du transport pour refléter le coût réel à la collectivité.	

Tableau de l'atelier N° 6: "Mobilité"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
				Développer les conseils logistiques personnalisés pour les entreprises existantes pour améliorer leurs flux et le report modal : promouvoir la voie d'eau, le chemin de fer et les véhicules propres auprès du secteur économique.	
				Pour les entreprises existantes accessibles uniquement par route, maintenir les accès logistiques et favoriser les livraisons de nuit	
				Pour les nouveaux projets, prévoir les accès et stockage de marchandises dès le début du projet (dans étude d'incidences et de faisabilité)	
	Pérenniser / développer l'existence de terrains portuaires à l'intérieur de la ville avec une fonction logistique forte	Maintenir le terminal à containers du port de Bruxelles			
		Réserver au niveau du port des espaces pour infrastructures de multimodalité			
		Développer les plateformes de chargement sur tout l'axe du canal (à maintenir au Nord ; à développer au Sud et au centre)			
		Garder ou organiser des terrains et fonctions logistiques (centre TIR)			
		« Rememberer », réorganiser les terrains portuaires et industriels (maximiser l'accès aux quais)			
		Réaliser une extension logistique et portuaire de Schaerbeek formation			
	Privilégier l'utilisation de biens produits en RBC ou en périphérie (production locale).	Privilégier l'utilisation de matériaux de construction produits à Bruxelles (voire de biens de consommation)			
		Développer dans la RBC les secteurs du recyclage, ferrailage, démantèlement d'appareils ménagers etc (emplois peu qualifiés) et le transport par la voie d'eau des déchets et matériaux ainsi produits (cfr Economie et Environnement)			
		Promouvoir les produits belges tout en respectant la libre circulation			
		Développer une activité agricole/maraîchère urbaine ou péri-urbaine			Développer la culture maraîchère sur les toits les jardins potagers dans les parcs (profiter du microclimat propre à a ville)
	Répartir les entrées et sorties de marchandises entre un centre principal de distribution (Schaerbeek formation) et des petits centres de distribution décentralisés (CALU).				
		Pour la distribution urbaine, réduire la part des camions et privilégier le tram-cargo, les taxis, véhicules électriques et le vélo-cargo, le bateau.		Instaurer un péage urbain (ou redevance kilométrique?) mais en veillant à réduire les effets pervers de la répercussion sur les coûts pour le transporteur et in fine sur les prix du consommateur	
				Communiquer et sensibiliser sur les coûts réels de la charge logistique (coûts apparents et non-apparents) et sur les gains d'une gestion intégrée	

Tableau de l'atelier N° 6: "Mobilité"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
		Réorganiser les systèmes de livraison: Privilégier les déplacements de marchandises (les livraisons) sur les déplacements des clients (qui eux peuvent utiliser les modes actifs ou les TC, les livraisons à domicile) : enlever au maximum de la route ceux qui en ont le moins besoin		Eurovignette pour les camions (équilibre à trouver entre le gain en temps, la hausse du coût de déplacement et le maintien d'une activité commerciale en ville)	
				Elargir les horaires de livraison en dehors des heures de pointe (5-8 du matin ou 20h-23h le soir) mais veiller à ce qu'elles soient silencieuses	
				Développer les livraisons la nuit : par voie d'eau via le bassin Béco > métro Saintelette puis tout le réseau de métro ; par le tram-cargo (mais attention au bruit)	
				réserver plus de place en voirie pour les livreurs	
				Faciliter la distribution urbaine au niveau de la circulation et du stationnement	
				Privilégier les déplacements de marchandises (les livraisons) sur les déplacements des clients (qui eux peuvent utiliser les modes actifs ou les TC, les livraisons à domicile) : en lever au maximum de la route ceux qui en ont le moins besoin)	
				TGV fret : créer une plateforme ferroviaire en connexion avec le réseau ferroviaire à grande vitesse (pour les produits frais du Sud de l'Europe)	
				Développer des projets pilote pour le transport de certaines marchandises par voie d'eau : ex. « bierboot » pour l'Horeca (cf. Utrecht)	
				Veiller à la hauteur des ponts lors des rénovations et nouveaux ponts	
				Identifier les secteurs/activités qui se prêtent particulièrement à ce type de transport	
6.3 TRANSPORT DES PERSONNES: L'espace public et l'implantation des équipements, services et autres activités sont réorganisés de manière à maîtriser les besoins de mobilité et à répondre à l'ensemble de ces besoins par des moyens de transports collectifs ou actifs, ou minoritairement par des modes de transports individuels peu encombrants et peu polluants.	Diminuer le nombre de voitures en ville : 200 000 pour les Bruxellois + 100 000 pour la navette entrante. Autre indicateur : réduction des km parcourus en voiture. Objectif STIB : aller de n'importe quel endroit vers n'importe quel autre en moins d'une heure.	Libérer largement l'espace public des véhicules individuels en circulation ou en stationnement au profit des autres modes de transports et d'une verdurisation de la ville.		Livrer les matériaux de construction en priorité par voie d'eau (canal)	
				Rendre obligatoire l'évacuation des déchets par voie d'eau si chantier à moins de 500m de l'eau	
				Décourager les navettes entrantes qui s'effectuent par voiture (objectif -10%) en facilitant le transfert modal vers les TC et le vélo ; en instaurant un péage urbain ou une nouvelle tarification routière. Tarification automobile à l'usage, pour les véhicules polluants ou péage urbain ? : tarification kilométrique exigée par l'Europe à l'horizon 2013 (nécessité de définir les tarifs, les zones, les heures...) ; péage urbain ok mais avec compensation pour les Bruxellois.	
				Fluidifier les trafic résiduel	
				Réduire le stationnement en voirie mais en trouvant des solutions alternatives au stationnement hors voirie (très coûteux)	Diminuer de 16% les places de stationnement en voirie (soit -45 000 places) : objectif Iris 2
				Améliorer la mobilité vers les écoles, dont le transport scolaire	
				Réaménagement de la voirie en faveur des autres modes.	
				Mettre en place des zones de basse émission accompagnée d'une communication claire et adaptée.	

Tableau de l'atelier N° 6: "Mobilité"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn		
			Des TC sûrs et accessibles pour tous (8 à 98 ans), fréquents et continus.	Répondre aux attentes diverses et spécifiques des utilisateurs en matière de TC, notamment en termes d'accessibilité aux espaces verts et équipements récréatifs en soirée et le WE.			
				Chercher des nouveaux moyens de financement des TC et voiries (contrôle plus fréquent des titres de transport ? péage urbain ?).			
				Trouver des espaces pour créer des nouveaux dépôts de trams et bus, et faire des choix en matière de normes de qualité des dépôts (normes environnementales coûtent chères).			
				Augmenter les sites propres pour les trams et bus pour améliorer la régularité et les fréquences.			
				Evaluer l'efficacité du réseau de TC selon la norme 5-5-5			
				Terminer le réseau cyclable pour qu'il soit cohérent de bout en bout (+ RER vélo avec Brabants flamand et wallon)			
				Créer des espaces piétons de haute qualité (matériaux planes et antidérapants)			
				Créer un réseau de transport continu en 2 ^{ème} couronne.			
				Encourager les modes actifs			
				Limiter la surpopulation des TC en heures de pointes			
				Améliorer l'information sur les moyens de transports et les déplacements (+ améliorer la connaissance sur les motifs de déplacements)		Mettre à disposition des usagers des moyens d'information fiable sur les temps de parcours à pied/vélo/tram/voiture afin de pouvoir comparer les différents modes de transport et faire le meilleur choix.	
						Maximiser l'information sur les moyens de transports alternatifs (co-voiturage, marche...) via internet, GPS...	
						Internaliser les coûts externes du transport routier	
				Améliorer la gouvernance		Organiser la concertation entre les 3 régions sur la politique de réduction du trafic automobile car problèmes différents selon les régions (Flandre : embouteillages ; Wallonie : entretien du réseau ; Bxl : financement et embouteillages)	
		Imposer aux communes la réalisation du plan IRIS					
		Améliorer les performances environnementales des véhicules mis sur le marché (au niveau européen notamment)					
6.4 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE: L'aire métropolitaine est organisée de manière à limiter les besoins de mobilité de tous les acteurs.	Les différentes fonctions urbaines (culture, commerces, activités économiques, travail, loisirs, écoles...) sont facilement accessibles pour tous. Les déplacements domicile-travail sont réduits. L'accessibilité est prise en compte dans l'aménagement du territoire.	Développer la "ville de proximité" via notamment la mixité fonctionnelle des quartiers (c'est-à-dire la proximité d'un certain nombre de services et commerces) pour réduire les besoins en déplacements.	Garantir la présence d'activités économiques de proximité dans tous les quartiers	Développer l'(in)formation à propos des services de proximité dans les quartiers pour les nouveaux habitants.			
		Conserver des zones d'activités économiques (bien desservis en TC)					
		Développer de manière prioritaire les zones déjà bien accessibles en TC ou proches des pôles multimodaux et veiller à la bonne interconnexion entre ces zones.		Densifier les activités et de l'habitat via la redéfinition urbanistique des îlots et les constructions en hauteur : revoir RRU pour autoriser des immeubles plus hauts près des nœuds de transport public et pour permettre la traversée de certains intérieurs d'îlot.			

Tableau de l'atelier N° 6: "Mobilité"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
				Localisations à privilégier vue la bonne desserte en TC : gare de l'ouest / Bockstael / Bordet / plateau du Heysel / Josaphat / Reyers / Casernes / Delta	
				Densifier les antennes métro actuellement en surcapacité	
		Développer les pôles de transports intermodaux (définir les critères d'un pôle intermodal) et les penser comme des zones économiques et de services (crèches, commerces...)		Développer des parkings de transit au sein des pôles intermodaux.	
				Faire financer de nouvelles infrastructures par les promoteurs pour les nouveaux sites, sinon, par les navetteurs et le fédéral.	
		Rendre cohérente la politique d'aménagement du territoire bruxelloise avec les 2 autres régions.			
		Améliorer l'intégration du réseau de TC, notamment entre les différents modes (tram-bus-train) et entre les différentes compagnies de transports (De Lijn, STIB, SNCB) pour valoriser les infrastructures existantes (chemin de fer...) et améliorer l'offre existante de TC (fréquence, qualité, visibilité, régularité, desserte y compris en dehors des heures de pointe)			
		Repenser la hiérarchisation de la voirie et les cheminements		Re-division et rééquilibrage de l'espace public en zones 20 (25%), zones 30 (65%) et axes de circulation (10%).	
				Prioriser les axes et cheminements par modes de transport (ex. cheminements piétons)	
				Améliorer les aménagements à destination des "usagers faibles"	
				Renforcer l'utilisation des voiries régionales (enlever les parkings en voirie, faciliter les flux en optimisant le fonctionnement des feux)	
				Renforcer le système des boucles dans les quartiers résidentiels	
				Soigner les entrées de ville, notamment en limitant les flux entrants par des réaménagements de voiries, parkings, feux.	
		Mener une vraie politique de sécurité routière			

Atelier Actions - Mobilité

7 octobre 2011

Animateurs : Marc Lemaire (Ecores), Marcel Van Meesch (Solution21)

Personnes ressources : Veronica Pezzuti (ADT), Yves Van de Castele (DEP)

Optimiser le transport en commun.

Réfléchir la mobilité signifie :

- définir les centres multifonctionnels d'importance métropolitaine dans la ville en fonction lignes structurantes de transport urbain.
- définir une bonne répartition géographique des centres métropolitains, chaque quartier ayant à proximité un centre métropolitain (max 10 à 20 minutes). Un centre métropolitain offre l'ensemble de services tels que centre de sports, centre commercial,...
- définir les centres de quartier en fonction des distances piétonnes (10 minutes maximum) depuis chaque logement.
- revoir la gestion des temps sociaux en fonction des temps d'usage de la ville.

Actions proposées

- Créer une fonction d'opérateur de lieu afin de coordonner les différents opérateurs de transport présents au sein d'un pôle de transport multimodal.
- Créer une structure métropolitaine de coordinations entre les différents opérateurs de transport.
- Développer un ticket commun pour tous les opérateurs (en cours).
- Développer davantage les espaces partagés, c'est-dire un espace où personne n'a de droit exclusif. Il s'agit d'un lieu où tous devraient avoir un accès égal. Cet espace favorise les rencontres et la mobilité intermodale.
- Produire des cartes de quartier avec le temps de parcours piétons.
- Améliorer les itinéraires cyclables et en augmenter le nombre.
- Electrifier partiellement les Villo.
- Améliorer les dessertes scolaires.
- Sensibiliser les jeunes aux modes actifs et à la mobilité durable (« Pédibus », vélo,...).
- Le télétravail peut être une incitation pour faire diminuer le nombre de personnes qui se déplacent pour le travail, mais il est important de garder les effets qu'une décentralisation des sièges sociaux pourrait causer, notamment la perte de représentativité légale des travailleurs.

Transport des personnes

Actions proposées

- Tarification routière intelligente : tenir compte de la localisation, l'heure à laquelle on circule, le type de voiture. Une tarification intelligente devrait être appliquée dans toute la Belgique et le Benelux. L'Europe devrait la promouvoir également sans que cela ne tarde pas à sa mise en œuvre.
- Réfléchir la « mobilité sociale » : réfléchir à un système de compensation bruxelloise visant à faciliter le transfert modal pour tous.
 - agir sur les quartiers afin d'améliorer leur rapport modal
 - promouvoir la guidance dans les quartiers (« mobilité sociale »)
 - valoriser les gares
 - valoriser les modes actifs : cibler les usagers qui utilisent les transports motorisés et qui pourraient aller à pied
 - multiplier la piétonisation auprès des écoles
- Lieux intermodaux :
 - ticketing multimodal (une carte unique des différents réseaux de transport)
 - valoriser l'image du vélo dans les quartiers socialement moins favorisés
 - prévoir et réfléchir à des pôles intermodaux : vélo, parking, tout en améliorant la communication
- Place de la voiture :
 - moins de stationnement en voirie pour faire place aux piétons et aux enfants.
 - parking de dissuasion
 - mieux utiliser la place en souterrain pour le parking.
- Cohérence de l'offre des transports en commun
 - partage et réflexion sur l'espace publics.
 - cohérence entre les différents opérateurs. Mieux exploiter le réseau de la SNCB
- Promotion graduelle des modes alternatifs
 - valoriser les modes actifs : cambio, vélo électrique, etc. Le Fédéral et la Région devraient modifier la fiscalité, les subsides, revoir les primes,...
- Revoir certains modes de fiscalité proprement bruxellois pour favoriser la mobilité de proximité
 - Supprimer l'avantage fiscal sur les voitures des sociétés (quid ce qui est décidé dans les négociations fédérales ?)
 - Octroyer des primes pour les vélos électriques.

Aménagement et mobilité

- Thématiques du développement territorial à prendre en compte : ville de proximité, densification, concentration polycentrique.

Actions proposées

- Planifier les zones de densification dans [et en dehors] de la Région, et sur base des nœuds existants (en particulier les gares RER qui croisent le métro) ;
- Pour les zones ni denses, ni desservies : planifier la mobilité dès le début des projets de manière simultanée ;
- Spatialiser le développement et les activités de la ville : l'axe du Canal, la Gare de l'ouest, les entrées de ville.
- Les centres urbains anciens sont des lieux à privilégier comme lieu central au niveau local. Néanmoins, si la ville de proximité est la logique à suivre, il ne faut pas oublier la fonction internationale : il faut garantir l'accessibilité entre les différentes parties de la ville.
- Mettre la priorité en termes de maillage de réseaux sur la création de rocadés mettant en relation les zones périphériques entre elles tant dans la Région bruxelloise que en zone métropolitaine.
- Rééquilibrage de l'espace public entre les différents modes (quelle priorité ?). il faut insérer beaucoup plus d'objectifs multimodaux dans la délivrance du permis d'urbanisme. Cela implique de revoir le titre VIII du RRU, d'en actualiser la carte d'accessibilité régionale en transports en commun et de redéfinir les mesures en rapport.
- L'espace public doit être muni d'une vision transversale : il faut pouvoir intégrer tous les différents éléments qui agissent sur l'espace public dès le début du projet (opérateur de transport, niveau hiérarchique de la voirie, place à réserver aux modes actifs, les revêtements, les équipements urbains,...). Il s'agit dès lors de renforcer la transversalité des acteurs agissant sur l'espace public (en utilisant les structures existantes comme le bMa).
- Lorsqu'on envisage un nouvel espace public, il faut réfléchir à la manière de développer les espaces alentours.

Transport de marchandises

Actions proposées

- Principe : il faut décliner les actions sur base des différentes chaînes logistiques existantes (train, camion, camionnettes, fourgonnettes).
- Sensibiliser les petites unités à la certification PIEK : livraison silencieuse (norme qui permet de réduire le bruit pendant la livraison de marchandises). Elle est déjà utilisée par les grandes chaînes (Zara, Colruyt, Delhaize).
- En application d'IRIS II, un Plan marchandises est en cours de réalisation pour rationaliser le transport de marchandises. Un outil à mettre en place est la tarification routière pour assurer la mise en œuvre des principes inscrits dans le Plan. Exemples de paramètres à prendre en considération pour la tarification :
 - heure de circulation
 - lieu de circulation

- Créer des Centres de Distribution Urbains :
 - coordonner avec le Port le transport des matériaux de construction
 - développer un système de distribution par colis: le dernier kilomètre en véhicules non polluants
- Etablir une charte du type charte Freight Operator Recognition Scheme (FORS) de Londres qui encadre le transport de marchandises entre différents partenaires de la mobilité : la charte FORS peut inspirer les partenaires belges (régions, communes) afin d'encadrer, au travers d'une charte, les règles à établir en matière de logistique.
- DSP (Delivery Service Plan) : comment diminuer les livraisons à l'échelle des entreprises ? Il faudrait rationaliser les commandes. Pour ce faire, un projet pilote pourrait être mené au sein de certaines entreprises et les résultats seraient ensuite évalués.
- Intelligent transport système (ITS): développer des initiatives basées sur la technologie ITS (téléjalonnement des parkings, reconnaissance numérique des plaques d'immatriculation,...).

1. Stratégie de modes actifs

- Travailler sur la mixité des fonctions et l'accessibilité pour tous y compris et surtout piéton/vélo dans les quartiers (fonctions accessibles à une distance à pied,...). Caractère indispensable d'un travail sur les points d'arrêts des transports en commun et à ce qui se passe autour de ces lieux en termes de signalisation. Un soin particulier à apporter entre les points d'arrêts ou les stations d'opérateurs différents.
- Oser le modal shift de la voiture vers les transports en commun ou les vélos et des transports en commun vers le vélo.
- Porter une attention concrète à la complémentarité entre les modes dans le cadre des chaînes de déplacements de plus en plus complexes développées quotidiennement (à pied, à vélo, emporter son vélo dans les transports en commun...). Sensibiliser les utilisateurs potentiels des transports en commun (santé personnelle, réduction du coût global pour la société,...).
- Mener une politique de tarification des transports en commun selon des critères sociaux et pas liés à l'âge des personnes.
- Augmenter la qualité des transports publics, services octroyés (heures de fonctionnement, confort,...), vitesse, respect des horaires,...
- Promouvoir le vélo pour les distances moyennes entre 5 et 15 km.
- Prime à l'achat des vélos électriques ou une réduction d'impôts comme pour les voitures et les motos électriques.
- Bâtir des pistes cyclables de qualité dans la ville.
- RER vélo : amplifier la démarche en cours, des routes rapides réservées aux cyclistes (autoroutes vélo).
- il faut porter plus d'attention au « langage » de l'espace ou du territoire. Les aménagements de l'espace sont lisibles et en conformité à l'usage de celui-ci.

2. Comment renforcer l'aménagement des centres commerciaux du point de vue piéton ?

Par le principe du « *Serendipity* » : principe qui consiste à trouver ce qu'on ne cherche pas (par exemple en matière commerciale) par l'intermédiaire d'espaces publics de qualité qui incitent à la promenade et au repos.

Actions proposées

- Promouvoir et augmenter les zones de « basse émission » (« *quiet zones* ») : il s'agit des zones où l'usage de la voiture est limité (certains tranches horaires ou niveau d'émission de polluant). Néanmoins il faut garder à l'esprit l'enjeu de discrimination sociale : la population moins favorisée ne peut pas en être exclue.
- Développer l'idée de flânerie tant dans les quartiers centraux qu'en périphérie.
 - Exploiter la diversité des quartiers bruxellois
 - Intégrer la zone « canal » dans le réseau de transports publics qui dessert le cœur historique de Bruxelles élargi jusqu'à la ligne 2 du métro
- Parcours de continuité : repérer les ruptures.
 - Macro = repérer les ruptures entre les quartiers liées aux infrastructures
 - Micro = repérer les ruptures au niveau de la qualité de cheminements de plain-pied. Pour rappel il y a entre 30 à 40 % des personnes à mobilité réduite.
- Améliorer tout ce qui est revêtement : bancs, terrasses, pavage...
- Intensifier l'animation urbaine/ miser sur la diversité.
- Mettre en avant la géographie de la ville :
 - thème de l'eau : « rivières urbaines »
 - exploiter les vallées de Bruxelles
- Exploiter les rez-de-chaussée comme vitrines commerciales (dans les quartiers commerçants).

3. Comment améliorer la mobilité dans la ville par des mesures liées aux pratiques envisagées?

- Promouvoir des audits mobilité auprès des ménages, afin de connaître au mieux leurs besoins en termes de mobilité
 - prévoir un « facilitateur mobilité » qui accompagne les citoyens dans la découverte des offres en termes de mobilité
- Besoin d'entamer une réflexion sur la manière de rentabiliser le temps de déplacement en transports publics afin que le temps d'attente soit un temps actif et pas passif
- Utiliser les réseaux sociaux pour mieux « exploiter » le savoir des usagers
- Promouvoir les formations liées à la mobilité dans toutes les écoles (inscription dans les programmes scolaires)
- Améliorer l'information sur les déplacements intra-bruxellois dans les gares
- Améliorer les infos piétonnes aux pôles intermodaux des différents transports
- Améliorer la signalisation pour les vélos

- Exemples d'idées à développer visant à promouvoir la mobilité de manière créative :
 - o développer des services « pluie » (vélo + piéton) aux points intermodaux :
 - mettre à disposition des parapluies et/ou des k-ways dans les principales gares et arrêts de métro, tout en organisant un système de prêts
 - o prévoir dans les stationnements vélo une place pour garder les équipements (casques,...).
 - o lancer un appel à projet adressé aux créateurs afin qu'ils dessinent des cadis partagés à mettre à disposition dans les magasins de proximité
- Mise en place de systèmes contre le vol de vélos
- Renforcer le rôle de la police contre les comportements violents dans la rue
- Améliorer les lieux intermodaux/les nœuds de transport afin qu'ils soient conviviaux, agréables et équipés
- Prévoir des services pour enfants pour rendre l'attente des transports publics moins longue
- Adapter les transports, tels que Villo ou Cambio, aux personnes avec enfants : prévoir des sièges porte-enfant
- Créer un magazine « mobilité » adressé au grand public qui soit participatif (« comment vivez-vous votre mobilité ? »), tout en intégrant une interaction avec les acteurs de la mobilité (STIB, de Lijn, SNCB). Ce magazine pourrait prévoir également une rubrique dédiée à la mobilité dans les autres villes d'Europe et du monde
- Encourager le covoiturage