

Good Choice

D.1 Articuler les développements urbains et l'offre de mobilité

L'ambition est de permettre la mise en œuvre de la ville multipolaire, multifonctionnelle et des courtes distances, de garantir une accessibilité optimale aux principales fonctions urbaines de la Région (services et équipements, pôles d'emploi, touristiques et commerciaux), aussi bien depuis les différents quartiers de la Région que depuis l'extérieur de celle-ci, et d'assurer l'approvisionnement de la Région. Il s'agit également de garantir une bonne accessibilité des différents quartiers, notamment en transport public, pour maintenir la cohésion spatiale et sociale de la Région tout en minimisant les impacts environnementaux. Ces ambitions nécessitent de coordonner les stratégies de mobilité et le développement territorial, ce qui implique de concentrer les développements dans des zones déjà bien accessibles en transport public, mais également d'anticiper les développements urbanistiques en termes d'infrastructures et de services de transport.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



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

Analyse de l'avancement et des freins

Les projets de développement urbain intègrent systématiquement l'analyse des besoins de mobilité via la réalisation d'études d'incidences, mais également, dans le cadre de processus tels que les contrats de quartier durables (CQD) ou les contrats de rénovation urbaine (CRU), via des concertations spécifiques dont le cadre desquelles la programmation d'interventions sur l'espace public est progressivement précisée.

À l'inverse, la prise en compte des intentions de développement urbain dans la construction des programmes d'intervention visant à mettre en œuvre les réseaux structurants de mobilité s'effectue selon plusieurs temporalités. Ces besoins sont avant tout incorporés dans la stratégie d'ensemble du développement des réseaux, lors de moments clés : élaboration ou évaluation du Plan régional de Mobilité (PRM), ou encore à l'occasion d'études spécifiques visant à actualiser les besoins de développement d'un réseau. Ainsi le développement à long terme du réseau de transport public du PRM tient compte des principales intentions en matière de développement urbain.

La mise à jour (le plus souvent annuelle) des principaux programmes d'intervention sur l'espace public est l'occasion de tenir compte de l'évolution des principaux développements urbanistiques, des besoins de mobilité qui y sont liés, et bien entendu des limites budgétaires régionales, de plus en plus préoccupantes.

Au cœur de l'articulation entre mobilité et développement territorial se trouve la notion d'accessibilité d'un territoire. C'est pourquoi diverses analyses et réflexions ont été menées pour proposer des mesures permettant de caractériser l'accessibilité du territoire, pour différents modes de transport, et guider les réflexions concernant les futures prescriptions (dans le cadre de la révision des plans et règlements (PRAS, RRU, CoBrACE). Il ressort de ces analyses, par exemple, que les principales caractéristiques des déplacements (distance, modes de transport utilisés) varient en fonction de l'affectation, mais plus fortement encore en fonction de la taille des unités de bureaux, de logements, d'activités productives, d'équipements, etc.

En précisant les affectations et les densités autorisées, les outils d'aménagement du territoire (PRAS, PAD, PPAS) déterminent pour partie la demande de transport à l'échelle régionale et suprarégionale. Ceci implique d'anticiper la demande de transport que les modifications de ces plans sont susceptibles de générer aux différentes échelles. Il s'agit aussi d'intégrer les questions d'équipements ou d'affectations à réserver à la mobilité afin de faciliter l'implantation de hubs logistiques ou de mobilité partagée, au niveau des quartiers ou d'installations plus importantes (terminus ou dépôts pour le transport public).

En ce qui concerne plus particulièrement la révision du PRAS (Share The City), divers ateliers et études sont en cours pour articuler le plus justement possible le développement urbain et la mobilité.

En lien avec ces enjeux, le Règlement régional d'Urbanisme (RRU -Good Living) et le CoBrACE disposent quant à eux de prescriptions relatives aux quotas d'emplacements de stationnement autorisés en fonction de zones d'accessibilité de la Région. L'actualisation du RRU prévoit actuellement que le nombre d'emplacements de stationnement d'un nouveau bâtiment soit déterminé sur la base d'une proposition motivée par le demandeur selon des critères suivants : accessibilité en transport public, profil de mobilité des utilisateurs, offre de mobilité présente dans le quartier, mesures prises pour promouvoir des pratiques de mobilité durable, nature de l'activité (s'il ne s'agit pas de logement) et création ou mise à disposition d'emplacements de stationnement mutualisés ou à disposition des riverains.

Chiffres clés

• /

Réalisations illustrées



[Publication du Focus de l'IBSA n°64 "L'accessibilité aux commerces du quotidien à travers les quartiers bruxellois" | IBSA](#)



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.



GOOD CHOICE

D.1 Articuler les développements urbains et l'offre de mobilité

L'ambition est de permettre la mise en œuvre de la ville multipolaire, multifonctionnelle et des courtes distances, de garantir une accessibilité optimale aux principales fonctions urbaines de la Région (services et équipements, pôles d'emploi, touristiques et commerciaux), aussi bien depuis les différents quartiers de la Région que depuis l'extérieur de celle-ci, et d'assurer l'approvisionnement de la Région. Il s'agit également de garantir une bonne accessibilité des différents quartiers, notamment en transport public, pour maintenir la cohésion spatiale et sociale de la Région tout en minimisant les impacts environnementaux. Ces ambitions nécessitent de coordonner les stratégies de mobilité et le développement territorial, ce qui implique de concentrer les développements dans des zones déjà bien accessibles en transport public, mais également d'anticiper les développements urbanistiques en termes d'infrastructures et de services de transport.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes

Intégrer systématiquement une équipe pluridisciplinaire, dont une expertise mobilité, dans les études et projets au sens large menés par la commune

Moyenne : 3.37
Ecart-type : 1.50



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

La quasi-totalité des communes met en place cette action de manière continue, avec une note moyenne supérieure à 3 sur 5. Cependant, quelques communes rencontrent des difficultés dans la mise en œuvre de cette action. Les principaux obstacles identifiés par ces communes sont les suivants :

- La communication interne n'est pas toujours optimale entre les différents départements, et le service de la mobilité est souvent informé trop tard dans le cadre de projets plus vastes,
- Certaines communes ne disposent pas de personnel spécifiquement dédié à la gestion de la mobilité,
- Les limites en termes de taille et de ressources humaines sont également des défis pour certaines communes dans la mise en œuvre de cette action.

Chiffres clés

- /

Bonnes pratiques

- À Koekelberg, la communication informelle en interne est facilitée par la petite structure de la commune. Ils organisent des réunions transversales pour l'attribution de marchés, et les responsables de l'atelier ainsi que les équipes d'entretien sont fréquemment impliqués, ce qui est possible grâce à leur connaissance approfondie du terrain et à une vision claire de celui-ci.
- À la Ville de Bruxelles, des réunions mensuelles sont planifiées, réunissant tous les services impliqués dans les questions de mobilité.