

23.06.2026



FORUM DE LA MOBILITÉ BRUXELLOISE
BRUSSELS MOBILITEITSFORUM


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

WELKOMSTWOORD

Philippe Barette, Brussel Mobiliteit



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

VOLET MOBILITÉ DE LA DÉCLARATION DE POLITIQUE RÉGIONALE

**Elke Van den Brandt, Ministre bruxelloise de la Mobilité, des
Travaux publics, de la Sécurité routière et du Bien-être animal**

9u00

- Onderdeel mobiliteit van de gewestelijke beleidsverklaring
- Laatste cijfers betreffende de mobiliteitspraktijken van de Brusselaars en de verkeerssituatie in het gewest
- Stand van zaken met betrekking tot het evaluatieproces van het gewestelijk mobiliteitsplan en eerste beschouwingen over de uitwerking van het volgende GMP
- V/A

10u30-11u00 Pauze



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

11u00

- Inclusieve mobiliteit: gegevens en vooruitzichten
- Beschouwingen over publiek-private ontwikkelingen inzake deelmobiliteit en innovatie
- **V/A**
- Conclusie
- Organisatie van de bezoeken in de namiddag

12u30-13u35 Lunch

13u45 Vertrek van de rondleidingen



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

DERNIERS CHIFFRES RELATIFS AUX PRATIQUES DE MOBILITÉ DES BRUXELLOIS ET AUX CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION

Jean-Luc De Keyzer et Korneel Debaene, Bruxelles Mobilité



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

ÉVOLUTION DES PRATIQUES, PERCEPTION DES USAGERS ET RÉALITÉS DE TERRAIN

EVOLUTIE VAN MOBILITEITSPRAKTIJKEN, PERCEPTIE VAN GEBRUIKERS EN REALITEIT OP HET TERREIN

Service planification:

Jean-Luc De Keyzer et Korneel Debaene

www.mobilite.brussels • www.mobiliteit.brussels
www.servicepublic.brussels • www.overheidsdienst.brussels

Agenda

- Context en afbakening
- Grote mobiliteitstrends
- Tevredenheid van de gebruikers
- Verkeersomstandigheden: congestie
- Verkeersveiligheid: gereden snelheden
- Verkeersveiligheid: ongevallen



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Invloed van de context op de mobiliteit

De volgende factoren wijzigen de vraag, de afstanden en de toegang tot de auto.

"Negatieve" impact op de duurzame mobiliteit

- Bevolking ↑ → verplaatsingen ↑
- Binnenlandse werkgelegenheid ↑ → stromen ↑
- Duurdere huisvesting → afstanden ↑

"Positieve" impact op de duurzame mobiliteit

- + Telewerk → pendelverkeer ↓
- + Energie/brandstof ↑ → minder autogebruik
- + LEZ → verbetering van de luchtkwaliteit

Impact: volume · afstanden · modale keuze · toegang auto

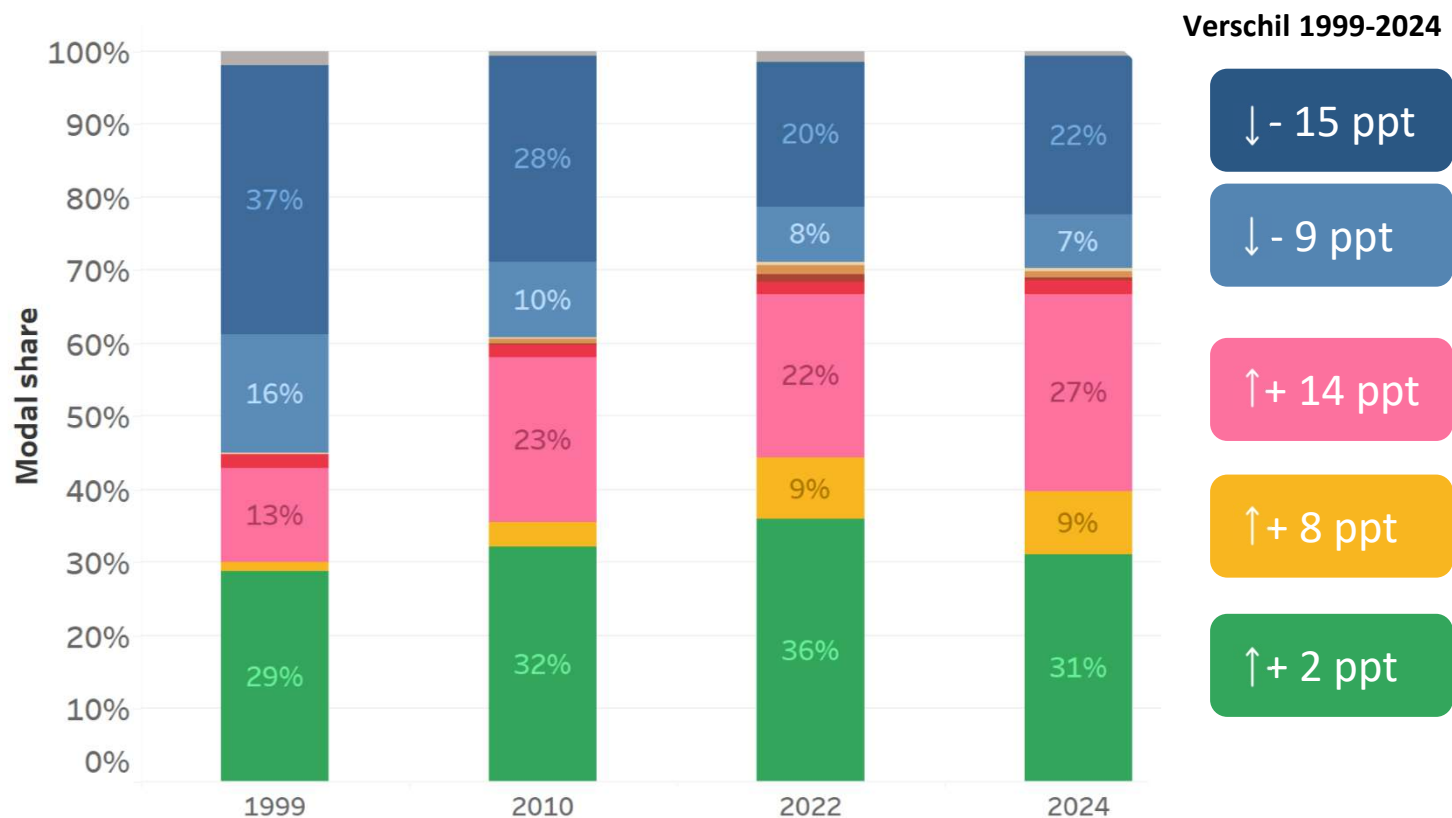


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Evolutie van de modale aandelen van de Brusselaars (1999-2024)

- Overige
- Autobestuurder
- Autopassagier
- Taxi of vergelijkbaar
- Brom-/motorfiets
- Elektrische step
- Trein
- B/T/M
- (Elektrische) fiets
- Te voet



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

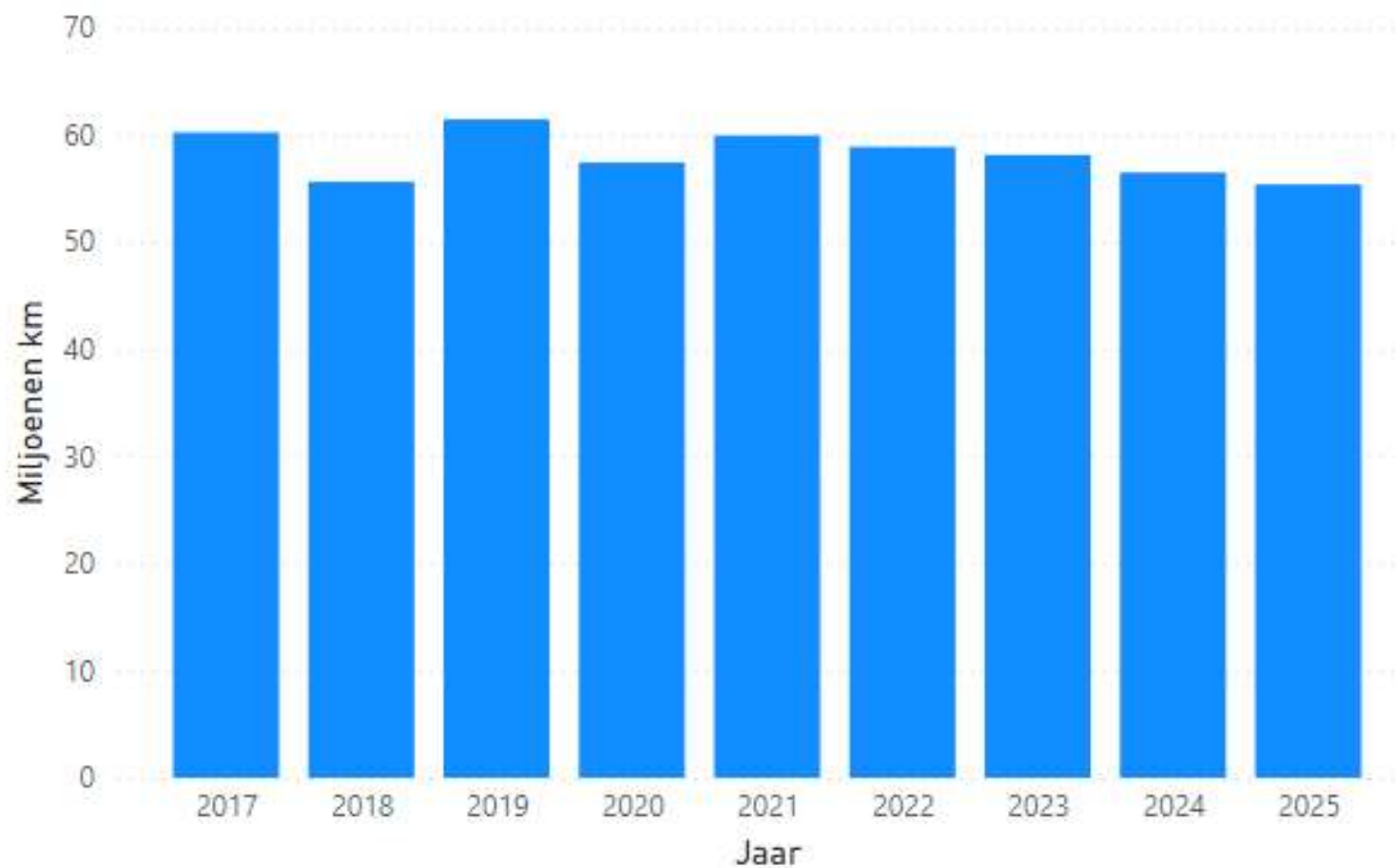
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Bronnen: Mobel (1999), Beldam (2010), OVG 6 (2022), OVG 7 (2024)

Goederenvervoer

- Reële economie ↘
- Strengere Euronormen
- 3,5T ⇒ bestelwagens
+ cyclo-logistiek
- Weg ⇒ waterweg? Neen!

Jaarlijkse evolutie van de afgelegde afstanden door vrachtw...

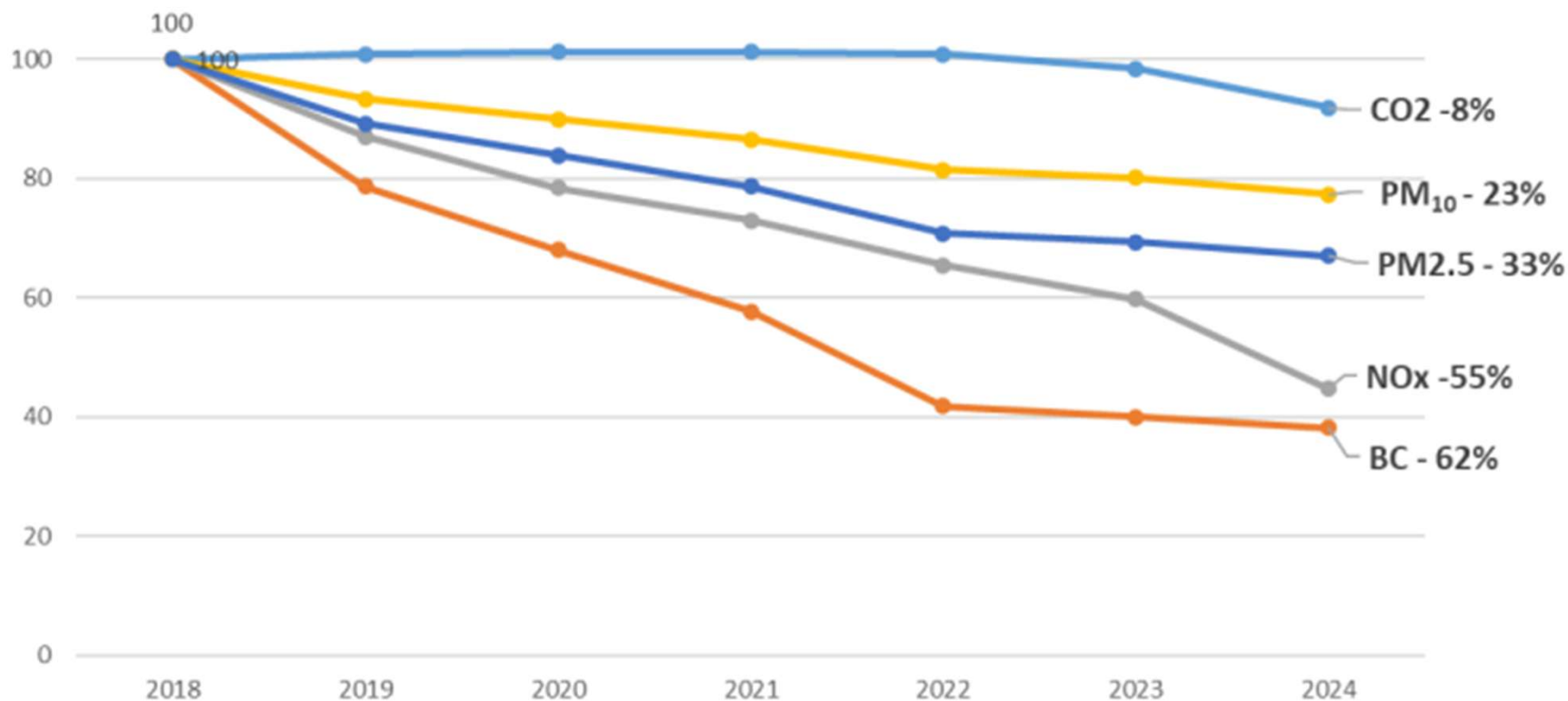


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUX
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST B

Een verbetering van de luchtverontreinigende emissies door het wegverkeer

Minder
vervuilende
auto's ...

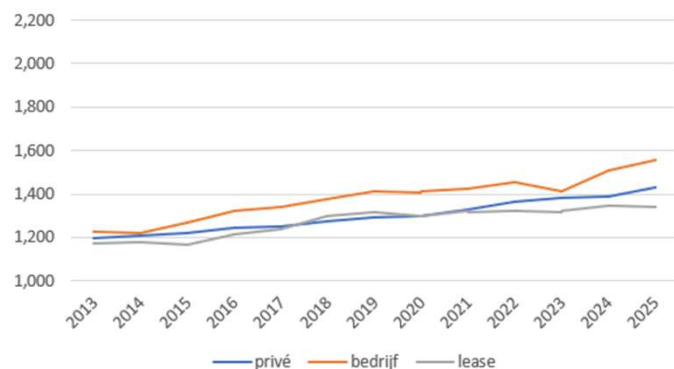


BRUXELLES MOBILITE
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

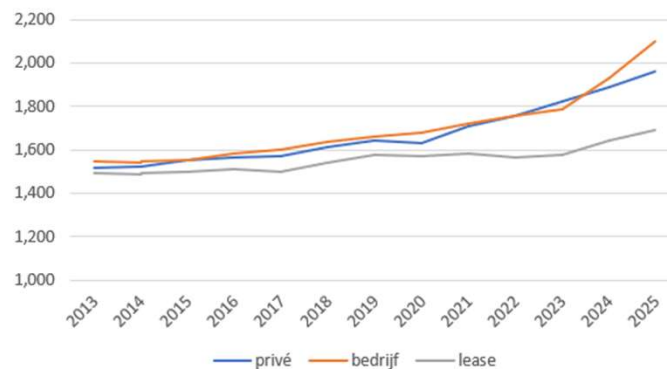
Een verbetering van de luchtverontreinigende emissies door het wegverkeer... met steeds zwaardere voertuigen

Gemiddelde massa nieuw ingeschreven personenwagens (benzine) naar eigenaar, Brussels Hoofdstedelijk Gewest



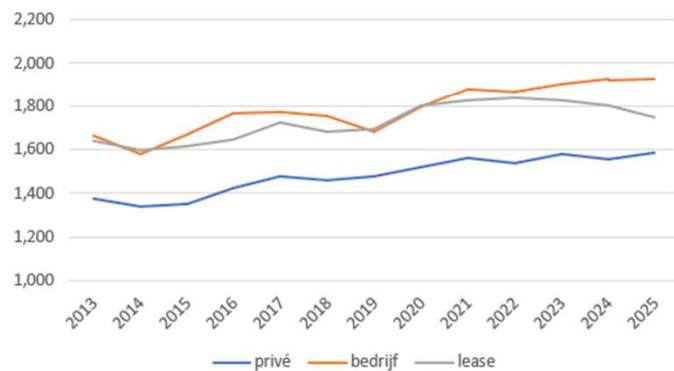
**Essence
+ 19 %**

Gemiddelde massa nieuw ingeschreven personenwagens (diesel) naar eigenaar, Brussels Hoofdstedelijk Gewest



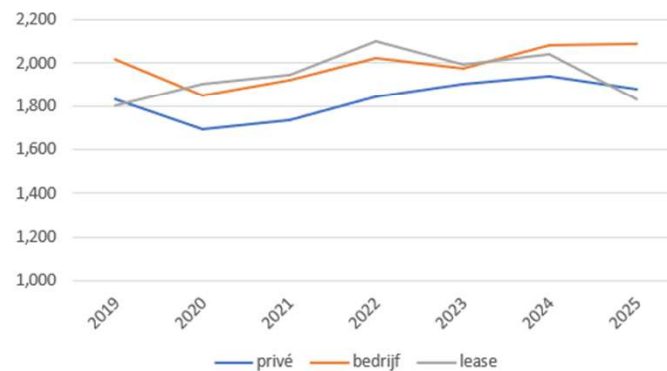
**Diesel
+ 6 %**

Gemiddelde massa nieuw ingeschreven personenwagens (ALT) naar eigenaar, Brussels Hoofdstedelijk Gewest



**« Hybride »
+ 13 %**

Gemiddelde massa nieuw ingeschreven personenwagens (BEV) naar eigenaar, Brussels Hoofdstedelijk Gewest



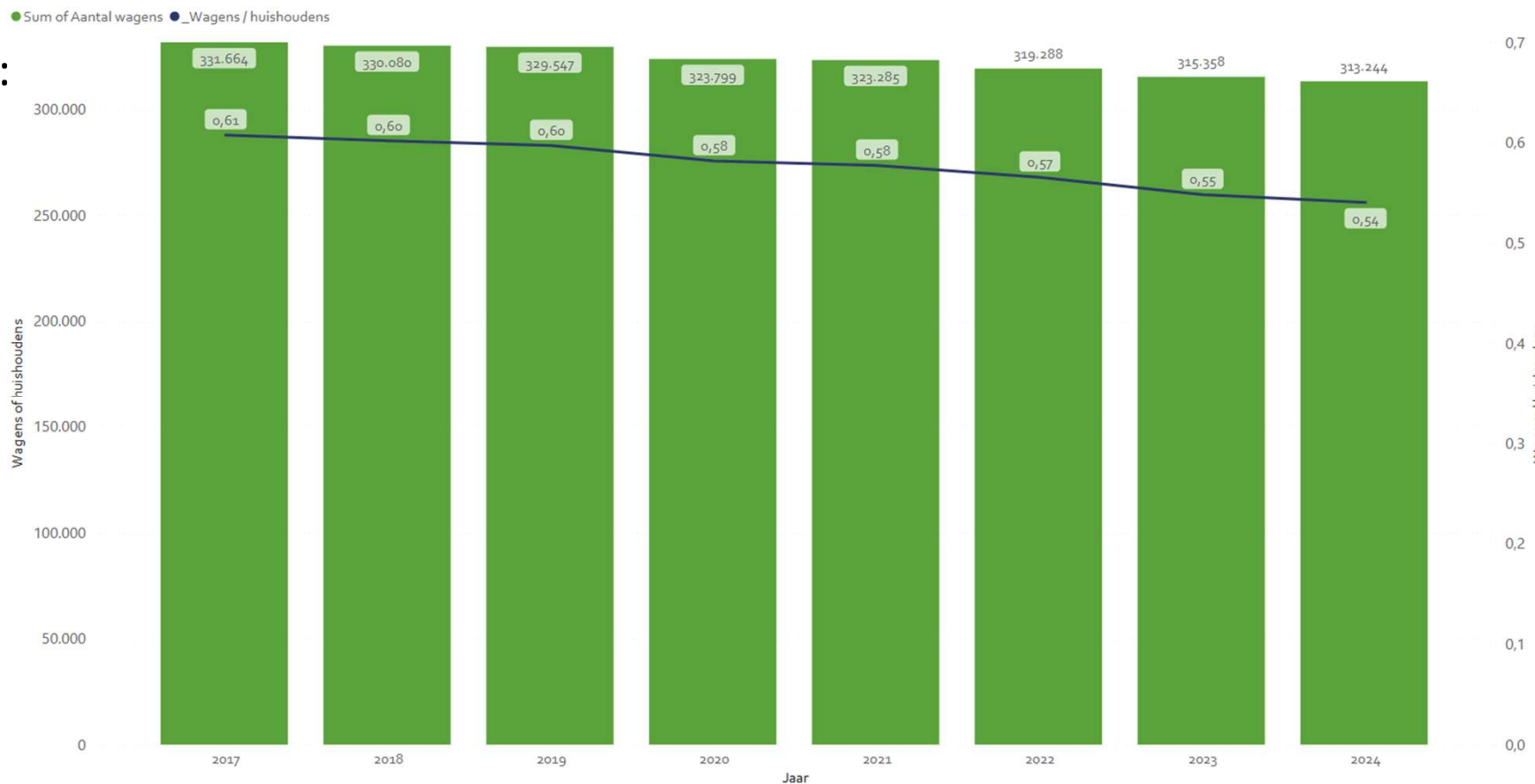
**Electrique
+ 6 %
(2019-2025)**

Motorisering van de Brusselse huishoudens

Evolutie 2017-2024:

- Aantal auto's:
-18.420 (-5,6%)
- Huishoudens :
+33.648 (+6,2%)

⇒ Aantal auto's /
huishoudens :
-11%
(0,61 => 0,54)

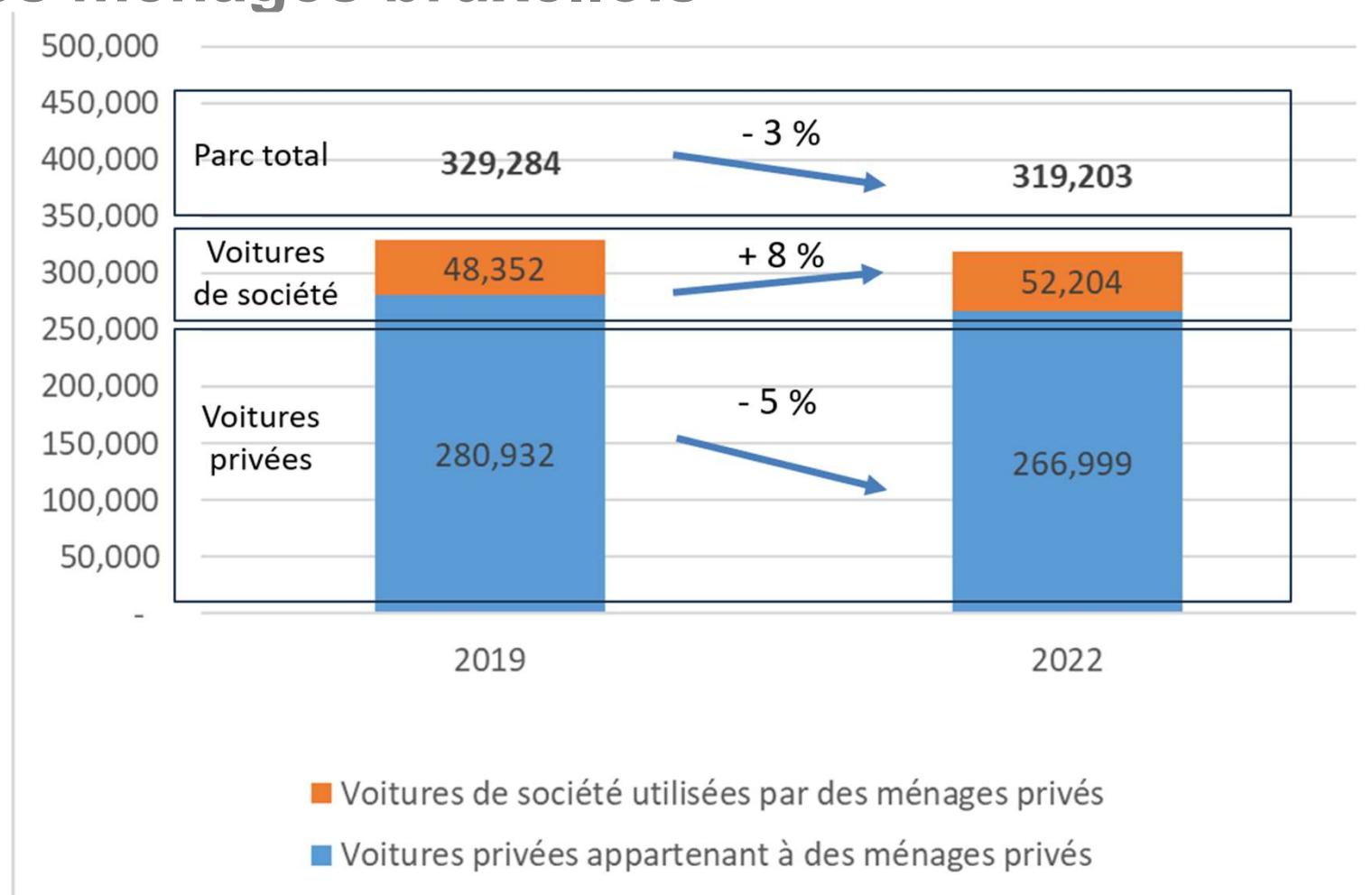


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Motorisation des ménages bruxellois

Entre 2019 et 2022, le nombre de voitures privées a baissé de 5% alors que le nombre de voitures de société a, lui, progressé de 8% !

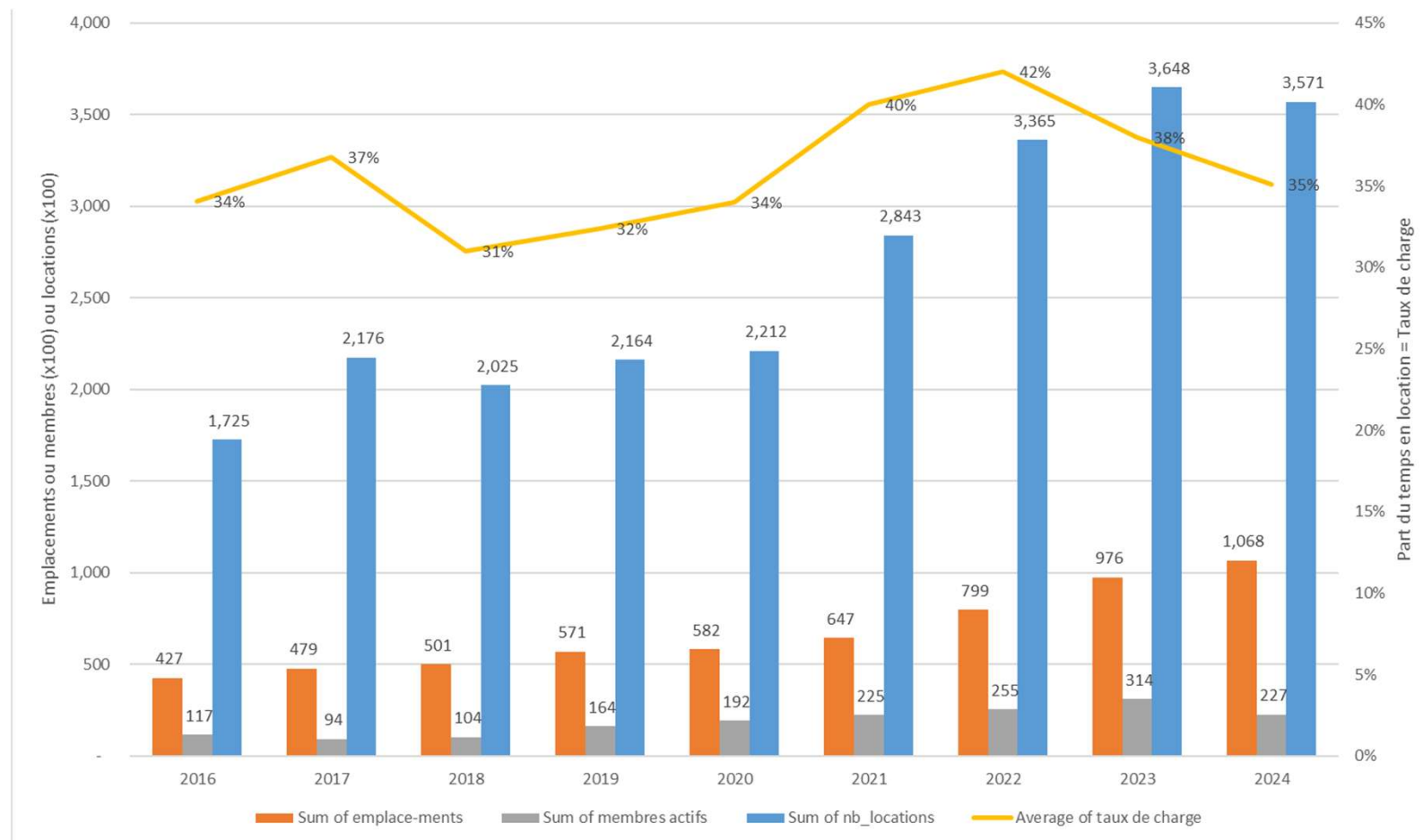


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Evolution de l'offre et de l'usage de services d'autopartage

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

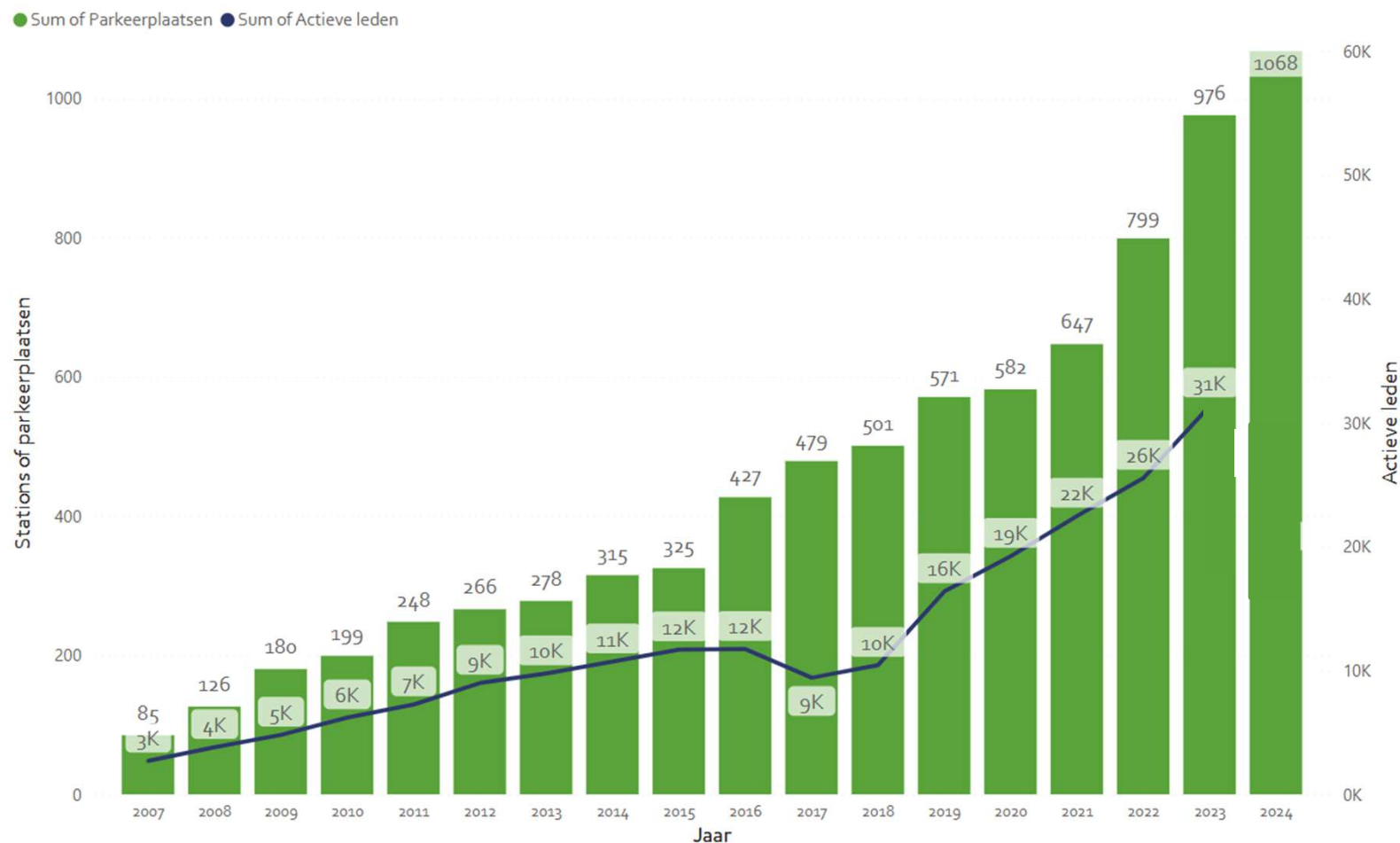


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Evolutie van het aanbod en het gebruik van autodeeldiensten

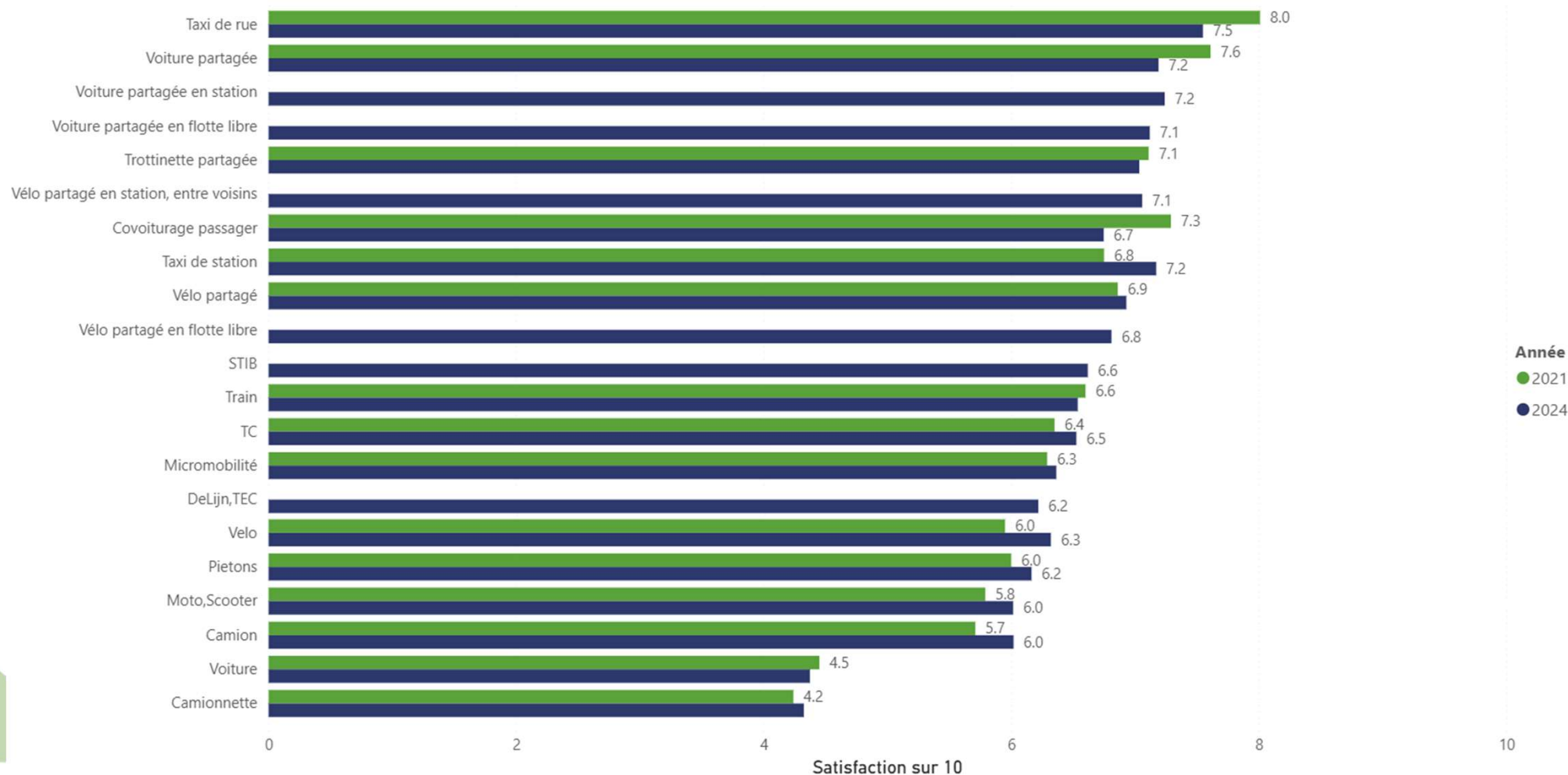
- Evolutie tussen 2016 en 2024 van het aantal standplaatsen en het aantal leden van station-based autodelen (Cambio)



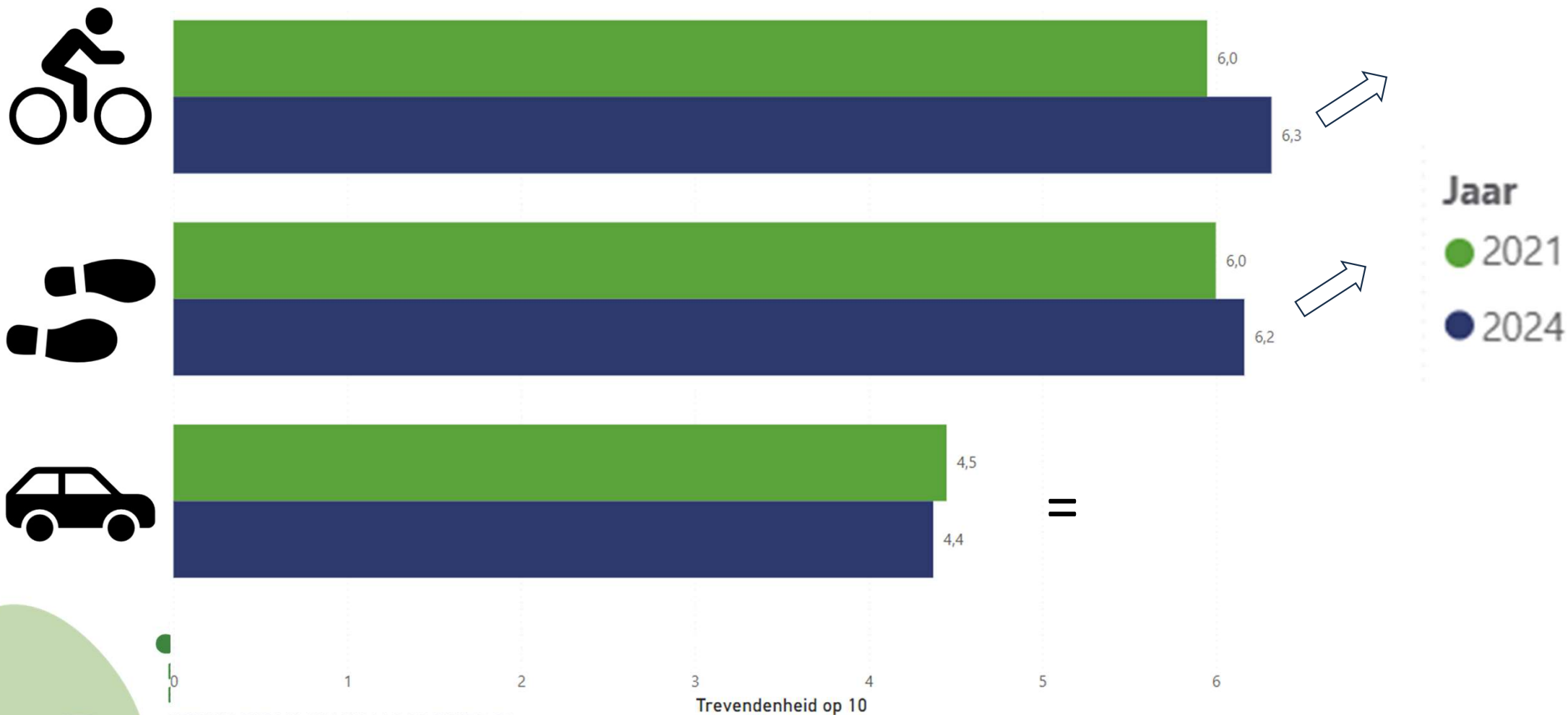
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Mais quid de la satisfaction ?



Maar hoe zit het met de tevredenheid?



Mais quid de la satisfaction ? Marche



Item de satisfaction Mode : Piéton Satisfaction globale : 6,00/10 (2021) - 6,16/10 (2024)	Evolution du niveau de satisfaction entre 2021 et 2024			
	Satisfaction moyenne (2021)	Satisfaction moyenne (2024)	Evolution relative 2021-2024 (%) de la moyenne	Significativité de l'évolution de la moyenne
Rittijd	7.2	7.3	1%	—
Positieve impact op mijn fysieke gezondheid	7.1	7.1	0%	—
Informatie en bewegwijzering over het ganse traject (oriëntatie, straatnaam, nabijheid van een halte van het openbaar vervoer. ...)	6.5	6.7	3%	↑
Gemak om tijdens de verplaatsing een ander vervoermiddel te gebruiken	6.3	6.7	6%	↑
Veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op verbale/fysieke agressie overdag	6.2	6.4	3%	↑
Satisfaction globale	6.0	6.2	3%	↑
Veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op ongevallen met de andere reizigers	5.8	5.9	2%	—
Ontwerp van de stoepen en openbare plaatsen (breedte, bedekking, bewegwijzering, ...)	5.3	5.3	0%	—
Esthetiek van de stoepen en openbare plaatsen	5.0	5.1	2%	—
Veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op verbale/fysieke agressie 's avonds/'s nachts	4.7	5	6%	↑
Staat van de stoepen, kruispunten en openbare plaatsen (gaten, versleten grondmarkeringen, defecte verkeerslichten. ...)	4.6	4.7	2%	—
Beschikbaarheid van informatie en comfort tijdens de werkzaamheden	4.6	4.7	2%	—
Versperring van de stoepen en openbare plaatsen door verkeerd geparkeerde voertuigen, vuilnisbakken. ...	4.4	4.3	-2%	—
Mogelijkheid om je mening te geven of te wijzen op eventuele problemen die waargenomen worden	3.8	4.1	8%	↑
Aanwezigheid van banken, zitplaatsen, openbare toiletten, ...	4.0	4	0%	—

Maar hoe zit het met de tevredenheid?



Meest positieve punten van deze vervoerswijze (2024) 	Meest positieve (relatieve) evolutie 2021-2024
<p>Effecten op de gezondheid (7,1/10) </p> <p>Gemak waarmee onderweg van de ene op de andere vervoerswijze kan worden overgeschakeld (6,7/10) </p> <p>Veiligheid met betrekking tot agressie overdag (6,4/10) </p>	<p>Mogelijkheid om je mening te geven (...) (3,8 => 4,1/10) </p> <p>Veiligheidsgevoel ten opzichte op verbale /fysieke agressie 's avonds/'s nachts (4,7 => 5/10) </p> <p>Gemak waarmee onderweg van de ene op de andere vervoerswijze kan worden overgeschakeld (6,3 => 6,7/10) </p>
Zwaktes van de vervoerswijze (2024) 	Meest negatieve (relatieve) evolutie 2021-2024
<p>Ontwerp (5,3/10) en staat van de voetpaden (4,7/10) </p> <p>Beschikbaarheid van de informatie en gebruiksgemak bij verkeershinder (ongevallen, werken, ...) (4,7/10) </p>	

Mais quid de la satisfaction ?



Item de satisfaction Mode : Vélo Satisfaction globale : 5,95/10 (2021) - 6,32/10 (2024)	Evolution du niveau de satisfaction entre 2021 et 2024								Evolution de l'importance de l'item entre 2021 et 2024		
	%1-4 (2021)	%1-4 (2024)	%7-10 (2021)	%7-10 (2024)	Satisfaction moyenne (2021)	Satisfaction moyenne (2024)	Différence relative (%) de la moyenne	Significativité de l'évolution de la	Importance (2021)	Importance (2024)	Différence d'importance 2021-2024
Coût par rapport aux autres modes de déplacement	4%	3%	90%	92%	8.6	8.7	1%	→	78.7	79.7	1.0
Temps de parcours en heures de pointe	5%	4%	85%	89%	8.1	8.3	2%	↑	92.8	92.7	-0.1
Temps de parcours en dehors des heures de pointe y compris les weekends et jours fériés	5%	3%	88%	92%	8.2	8.5	4%	↑	89.3	86.5	-2.8
Informations et signalétique tout au long du trajet (direction à prendre, noms des rues, itinéraire cyclable balisé)	34%	26%	32%	43%	5.3	5.8	9%	↑	108.5	108.7	0.2
Facilité pour utiliser un autre mode de transport au cours du déplacement	42%	36%	30%	36%	5.0	5.4	8%	↑	92.5	100.7	8.2
Conception des voiries et aménagements cyclables (largeur, revêtement, signalisation, marquage...)	50%	44%	22%	27%	4.5	4.9	9%	↑	113.0	116.7	3.7
Etat des voiries et aménagements cyclables (trous, marquage au sol usé, feux de signalisation)	56%	48%	17%	24%	4.2	4.6	10%	↑	107.3	112.3	5.0
Encombrement des voiries par des véhicules mal stationnés, des poubelles, ...	65%	60%	15%	18%	3.8	4.1	8%	↑	98.9	100.8	1.9
Impact positif sur ma santé physique	5%	4%	87%	87%	8.2	8.3	1%	→	95.6	93.8	-1.8
Sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident avec les autres usagers	49%	42%	23%	31%	4.6	5	9%	↑	116.9	115.5	-1.4
Sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique en journée	31%	30%	46%	48%	5.8	5.9	2%	→	105.4	103.5	-1.9
Sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique en soirée/la nuit	35%	32%	40%	45%	5.5	5.7	4%	↑	106.6	103.3	-3.3
Disponibilité des informations et le confort d'utilisation pendant des perturbations (accidents, travaux...)	46%	43%	22%	26%	4.6	4.8	4%	↑	104.2	101.5	-2.7
Nombre suffisant de stationnements adaptés aux deux roues en voirie ou sur le trottoir (ex. : arceaux)	55%	45%	22%	30%	4.4	4.9	11%	↑	97.7	101.3	3.5
Nombre suffisant de stationnements publics sécurisés adaptés aux deux roues (ex. parkings couverts sécurisés, box fermés)	74%	68%	10%	14%	3.3	3.6	9%	↑	92.3	89.0	-3.3
Possibilité de donner son avis ou de signaler les éventuels problèmes observés	62%	55%	15%	22%	3.8	4.3	13%	↑	100.4	94.1	-6.3
Satisfaction globale		19%		55%	6.0	6.3	6%	↑			

Maar hoe zit het met de tevredenheid?

Meest positieve punten van deze vervoerswijze (2024) 	Meest positieve (relatieve) evolutie 2021-2024
<p>Reistijd (8,1/10) </p> <p>Effecten op de gezondheid (8,3/10) </p> <p>Gebruikskosten (8,7/10) €</p>	<p>Mogelijkheid om zijn menig te geven (3,8 => 4,3/10) </p> <p>Parkeerplaatsen op de weg of op de stoep (4,4 => 4,9/10) </p> <p>Staat van het wegennet en de fietsvoorzieningen (4,2 => 4,6) ★☆☆</p> <p>Veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op ongevallen met de andere reizigers (4,6 => 5,0/10) </p>
Zwaktes van de vervoerswijze (2024) 	Meest negatieve (relatieve) evolutie 2021-2024
<p>Mogelijkheid om zijn menig te geven (4,3/10) </p> <p>Ontwerp (4,9/10) en staat van de wegen (4,6/10) ★☆☆</p>	

Mais quid de la satisfaction ?



Item de satisfaction Mode : Voiture Satisfaction globale : 4,45/10 (2021) - 4,37/10 (2024)	Satisfaction moyenne (2021)	Satisfaction moyenne (2024)	Evolution relative 2021-2024 (%)	Significativité de l'évolution de la moyenne
Sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique en journée	6.5	6.3	-3%	▬
Coût par rapport aux autres modes de déplacement	6.2	6.1	-2%	▬
Temps de parcours en dehors des heures de pointe y compris les weekends et jours fériés	6.6	6.1	-8%	↓
Sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique en soirée/la nuit	6.1	5.9	-3%	▬
Sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident avec les autres usagers	5.4	5.3	-2%	▬
Informations et signalétique tout au long du trajet (direction à prendre, nom des rues, fermeture d'un tunnel,...)	5.1	5.2	2%	▬
Nombre suffisant de stationnements publics hors voirie (ex. parkings couverts)	4.3	4.7	9%	↑
Encombrement des voiries par des véhicules mal stationnés, des poubelles, ...	4.4	4.5	2%	▬
Disponibilité des informations et le confort d'utilisation pendant des perturbations (accidents, travaux...)	4.3	4.5	5%	▬
Conception des voiries et zones de stationnement (largeur, revêtement, signalisation, marquage...)	4.0	4.4	10%	↑
Satisfaction globale	4.5	4.4	-2%	▬
Facilité pour utiliser un autre mode de transport au cours du déplacement	3.8	4.2	11%	↑
Etat des voiries et zones de stationnement (trous, marquage au sol usé, feux de signalisation défectueux...)	3.9	4.1	5%	↑
La disponibilité de bornes de recharges publiques pour les véhicules électriques	2.7	4.1	52%	↑
Facilités pour s'arrêter et décharger des objets encombrants	3.8	4	5%	▬
Temps de parcours en heures de pointe	4.0	3.6	-10%	↓
Possibilité de donner son avis ou de signaler les éventuels problèmes observés	3.0	3.6	20%	↑
Nombre suffisant de stationnements en voirie	3.0	3.5	17%	↑

Maar hoe zit het met de tevredenheid?



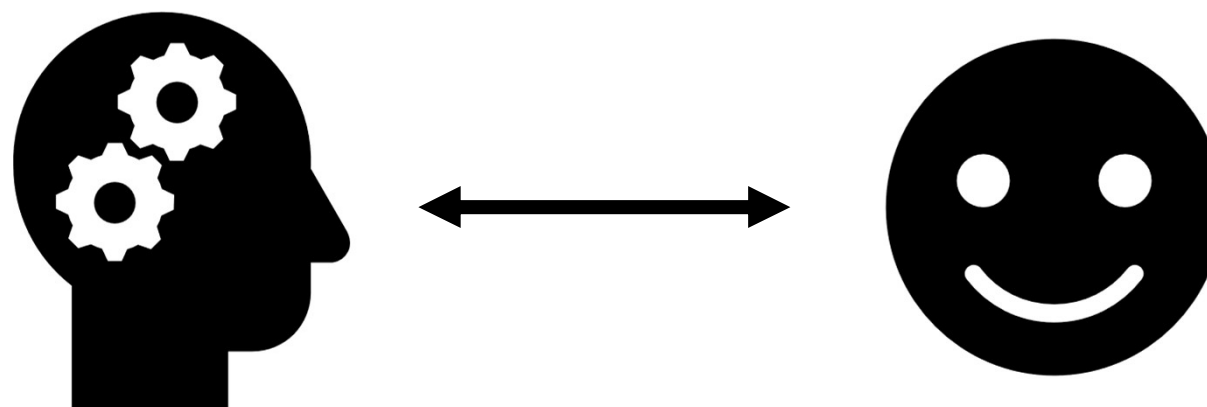
Meest positieve punten van deze vervoerswijze (2024) 	Meest positieve evolutie 2021-2024
<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd buiten de spitsuren (6,1/10)  • Veiligheidsgevoel m.b.t. verkeersongevallen (5,3/10)  	<p>De beschikbaarheid van laadpalen voor elektrische voertuigen (2,7 => 4,1/10) </p> <p>Mogelijkheid om je mening te geven (3 => 3,6/10) </p> <p>Voldoende aantal parkeerplaatsen langs de weg (3 => 3,5/10) </p>
Zwaktes van de vervoerswijze (2024) 	Meest negatieve evolutie 2021-2024
<ul style="list-style-type: none"> • Parkeeraanbod op de openbare weg (3,5/10)  • Reistijd tijdens de spitsuren (3,6/10)  	<p>Reistijd tijdens de spitsuren (4 => 3,6/10) </p> <p>Reistijd buiten de spitsuren met inbegrip van weekends en feestdagen (6,6 => 6,1/10) </p>



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Conclusie



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Congestion à Bruxelles: ressenti & réalité objectif

2013 – 2018 – 2023 : baisse successive de la part des habitants considérant la vitesse ou le volume du trafic comme un problème important dans leur quartier (28,9 % → 17,8 %)

2021 – 2022 – 2023 – 2024 : Sentiment de dégradation progressive d'année en année depuis la période post-COVID, en parallèle de fortes perturbations liées à des chantiers à fort impact (Tunnel Trône, Van Praet, Saintelette/Yser, Tunnels Bailli & Vleurgat, Léonard, ...)

2028 – 2025 : rappel contexte, croissance de la population en RBC de 5%



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Stabilisation des situations de forte congestion à un niveau inférieur à 2018-2019

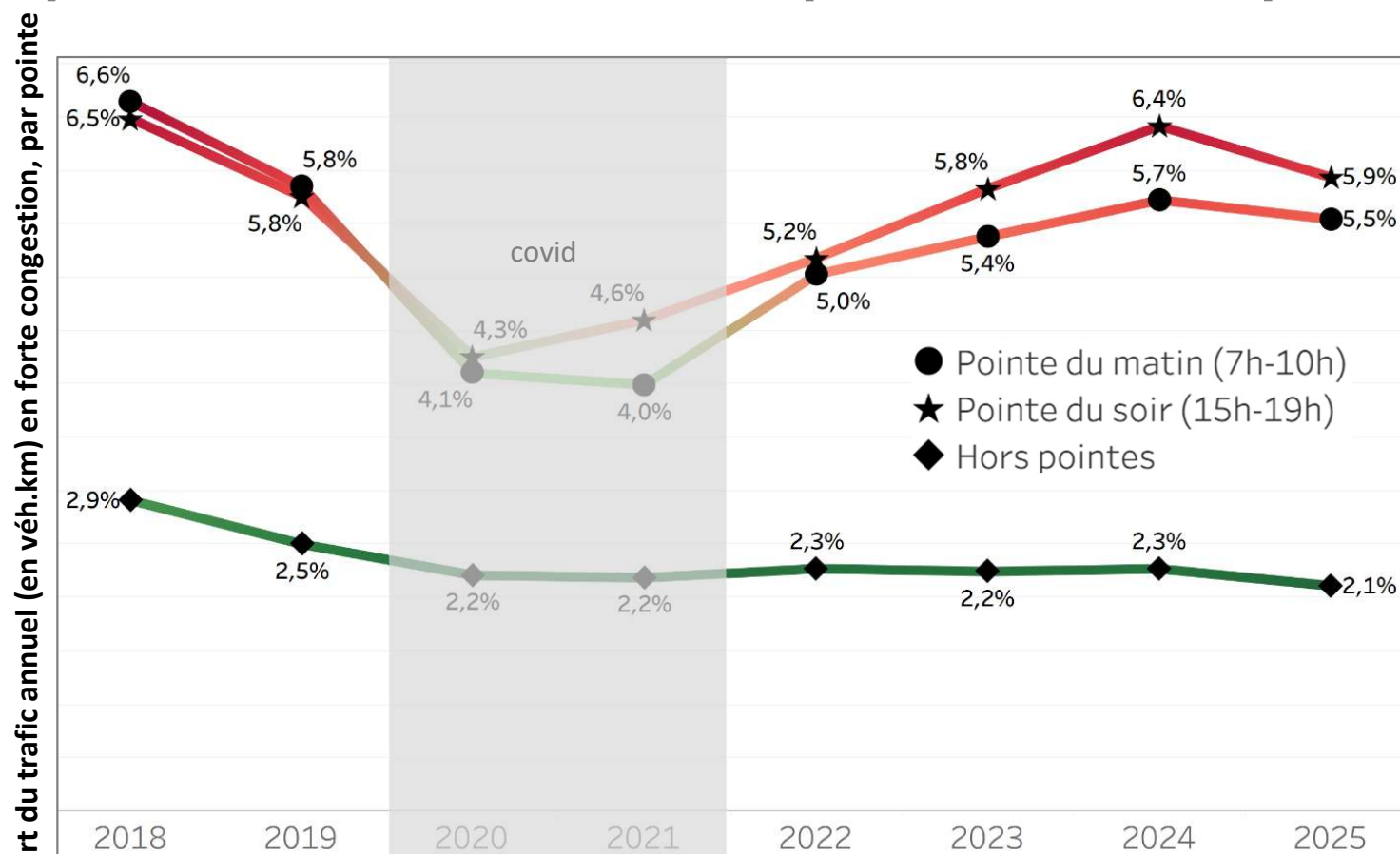


On considère en forte congestion l'ensemble des distances parcourues à très faible vitesse (inférieure à 25 % de la vitesse maximale autorisée en 2026), par exemple < 12,5 km/h en zone 50

Source: Floating Car Data (Tomtom) (2018-2026), Analyse BM & Enquête Sciensano

Scope: Jours ouvrables scolaires, RBC sauf le R0

La pointe matinale s'améliore plus nettement que la pointe du soir



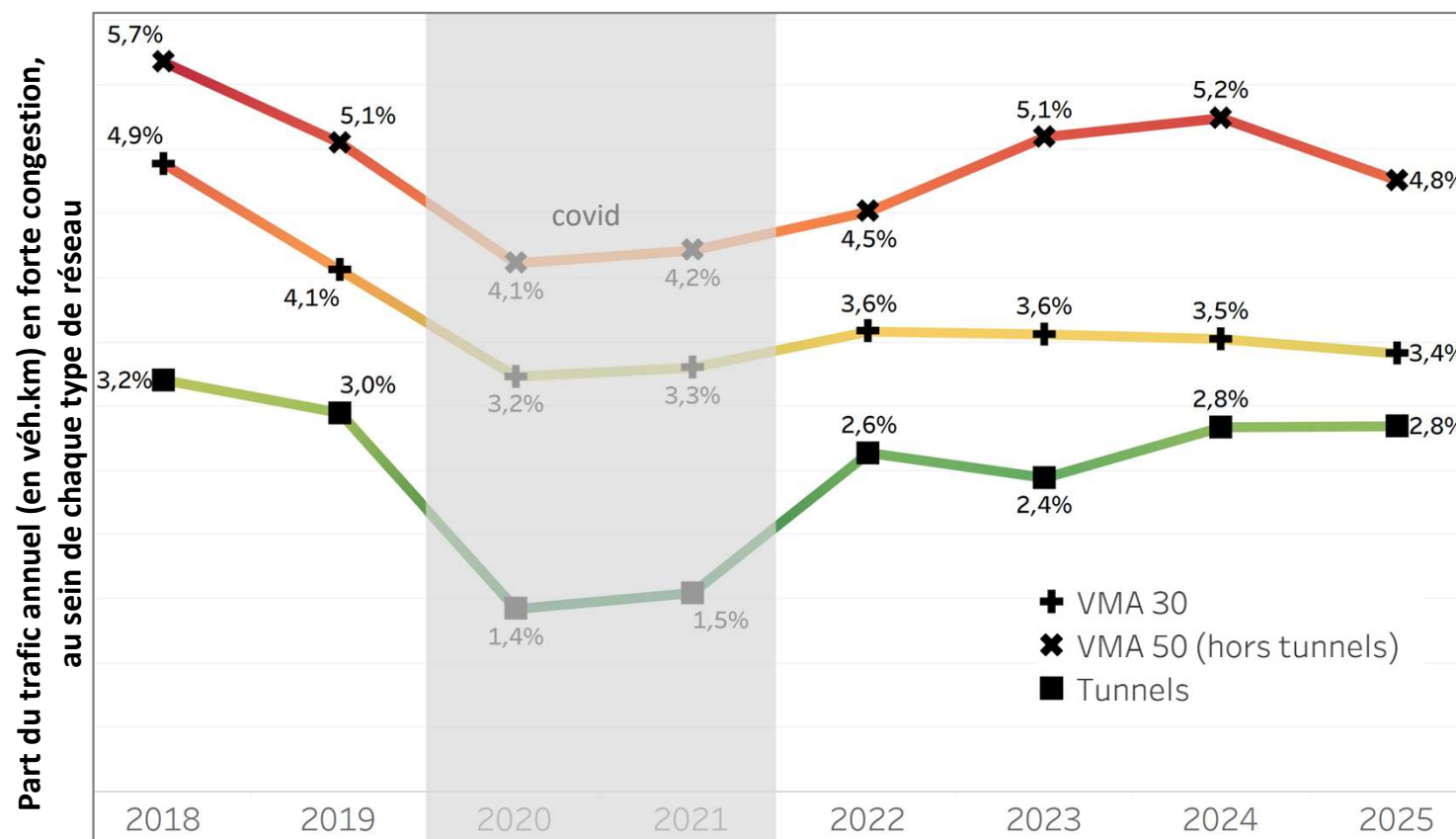
- La congestion est désormais plus marquée en pointe du soir qu'en pointe du matin
(pointe du matin davantage soulagée par le télétravail, pointe du soir plus influencée par d'autres motifs de déplacements)
- La pointe du soir retrouve un niveau de congestion comparable à celui de 2018-2019

BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
 GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

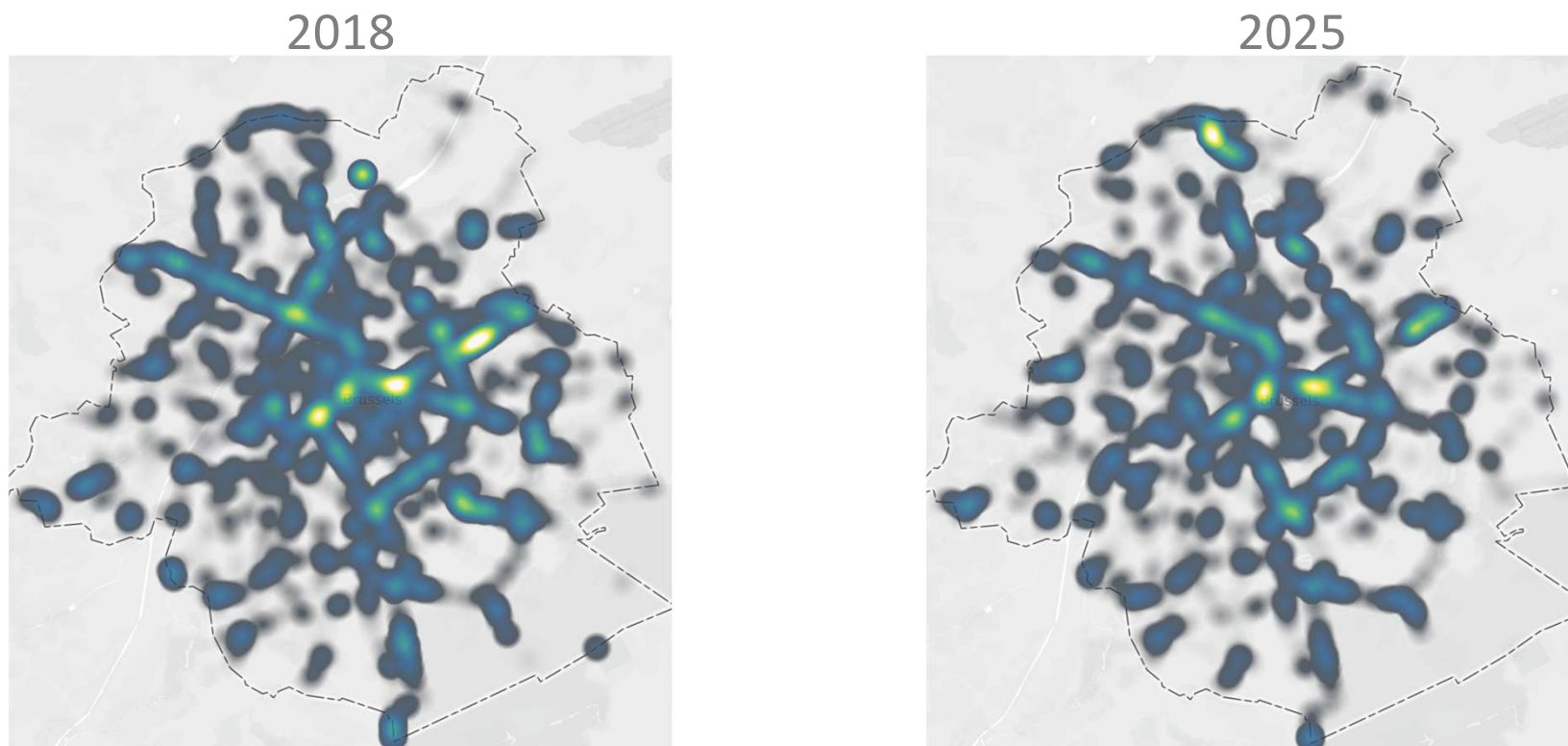
Source: Floating Car Data (Tomtom) (2018-2026), Analyse BM
 Scope: Jours ouvrables scolaires, RBC sauf le R0

Les axes structurants restent sous pression malgré l'amélioration générale



- Les niveaux de forte congestion ont évolué différemment selon le type de voirie
- Les tunnels retrouvent en 2025 un niveau faible, mais très proche de celui de 2018-2019
- Les voiries à 30 km/h se stabilisent à un niveau largement inférieur à celui de 2018-2019
- Les voiries à 50 km/h hors tunnels restent proches de leur niveau de 2018-2019

2018 vs 2025 : une congestion matinale en recul sur l'ensemble du réseau



Heatmap des véh.km en forte congestion



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

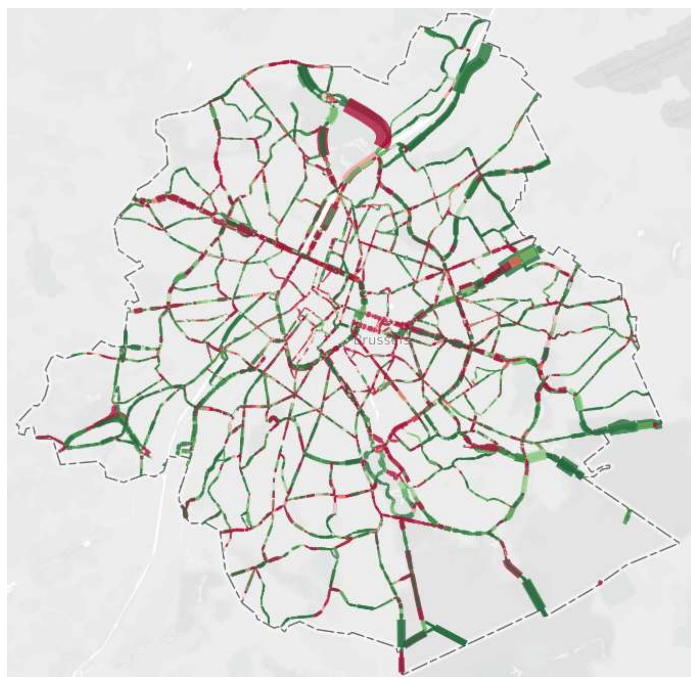
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Floating Car Data (Tomtom) (2018-2026), Analyse BM
Scope: Jours ouvrables scolaires, RBC sauf le R0

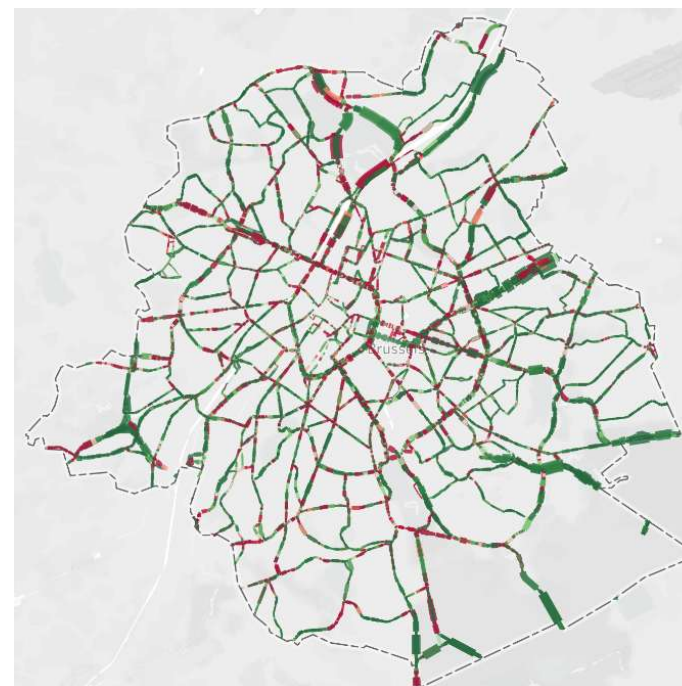
2018 vs 2025 : une congestion matinale en recul sur l'ensemble du réseau

Autre option de visualisation

2018



2025

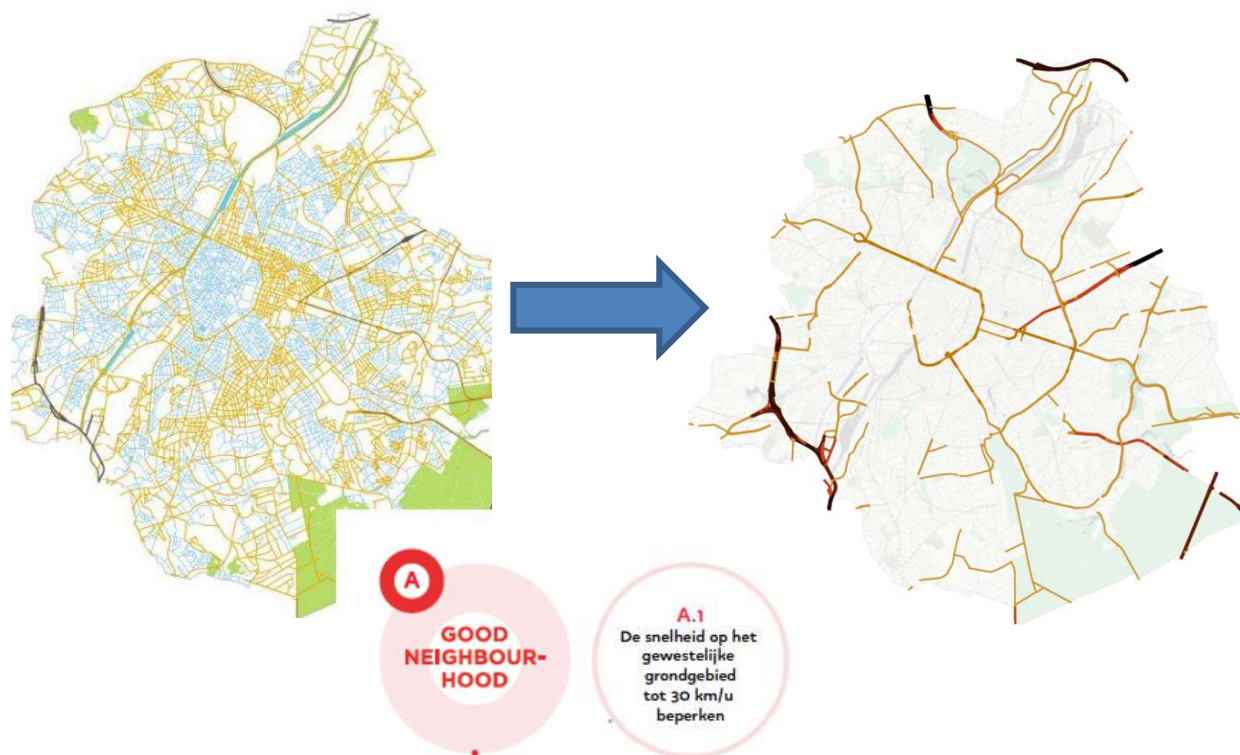


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Floating Car Data (Tomtom) (2018-2026), Analyse BM
Scope: Jours ouvrables scolaires, RBC sauf le R0

Changement marqué de référence & comportement avec Ville 30



Les vitesses pratiquées ont diminué significativement

- Cette tendance s'observe sur tous les types de voirie, y compris ceux restés à 50 km/h
- Elle concerne l'ensemble des périodes de la journée, et est encore plus marquée la nuit



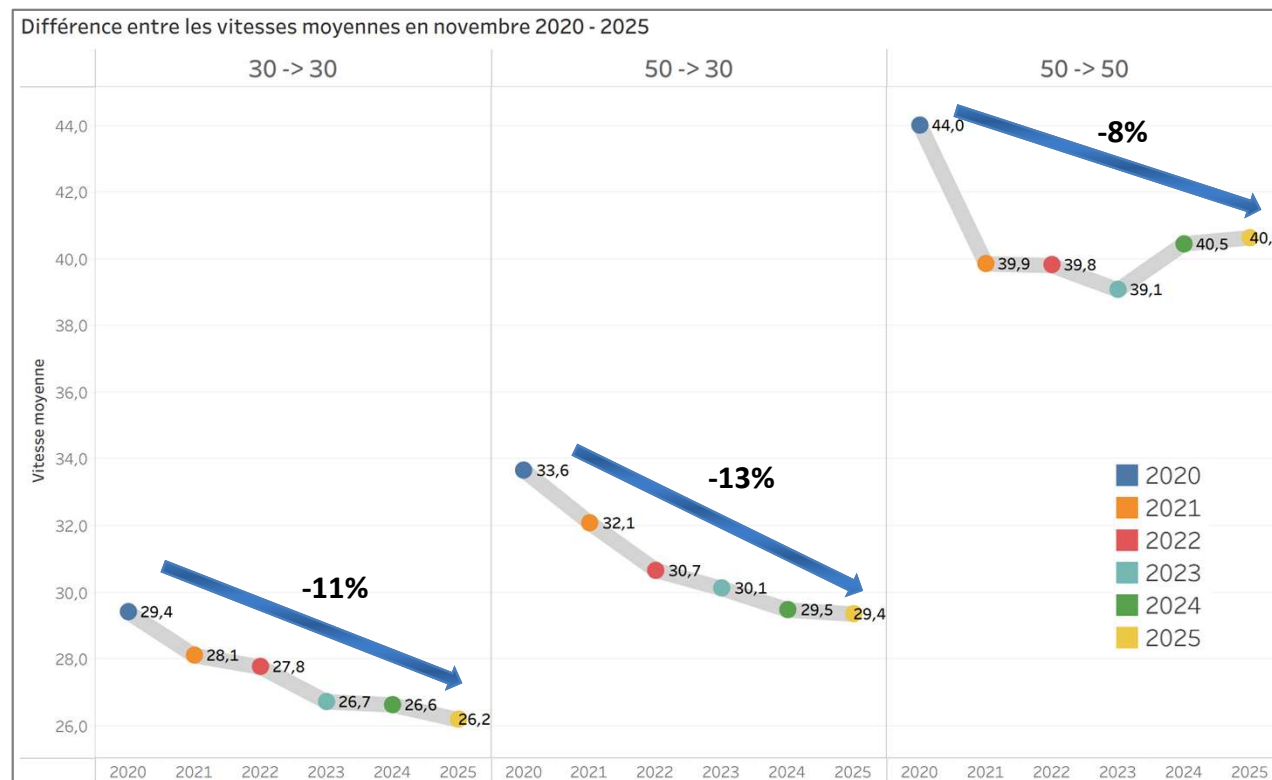
Malgré ce ralentissement moyen, des excès de vitesse persistent : le respect des limites reste un enjeu, en particulier sur les voiries à 30 km/h



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Une baisse généralisée des vitesses moyennes pratiquées



Ralentissement continue depuis Ville 30

Ralentissement marqué entre 2020 -> 2021, puis amélioration continue

Ralentissement immédiate marqué, puis stabilisation et rebond à monitorer

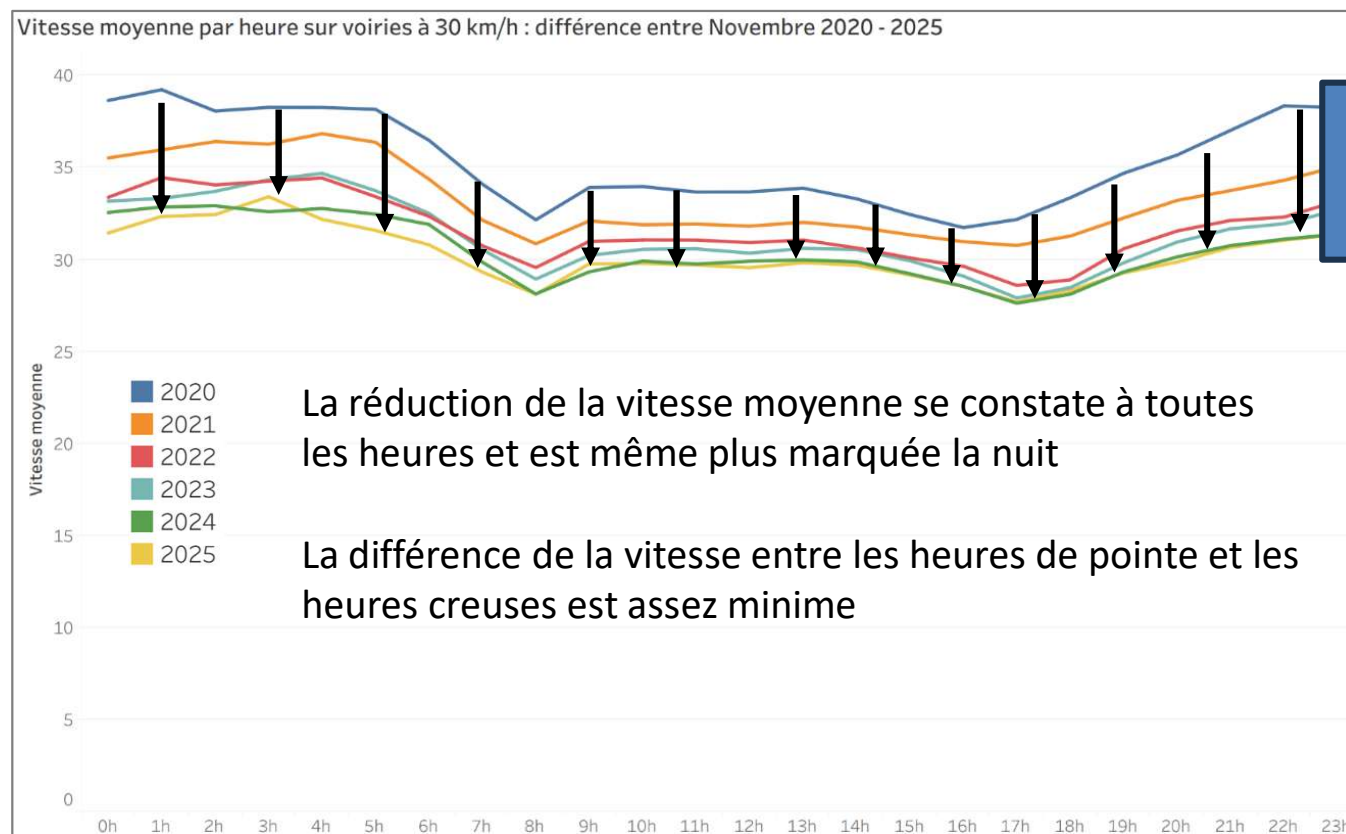


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Campagne de mesures (Icoms-Sécuroad), Analyse BM
Scope: 80 points de mesure pendant 1 semaine en novembre de chaque année

Un effet visible à toute heure du jour et de la nuit

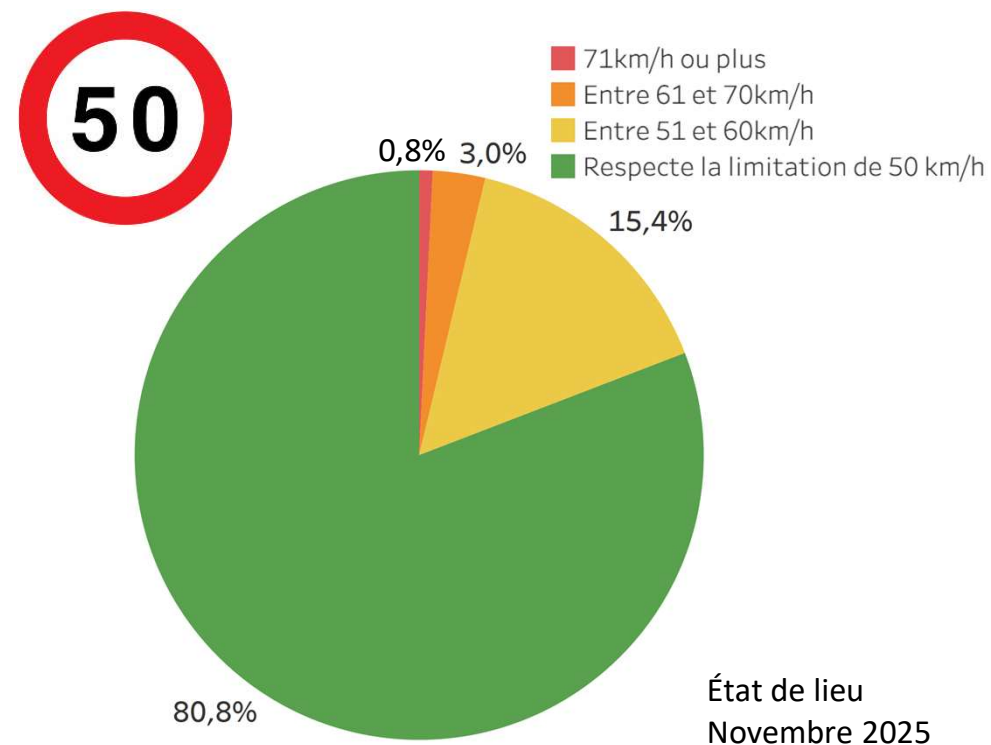
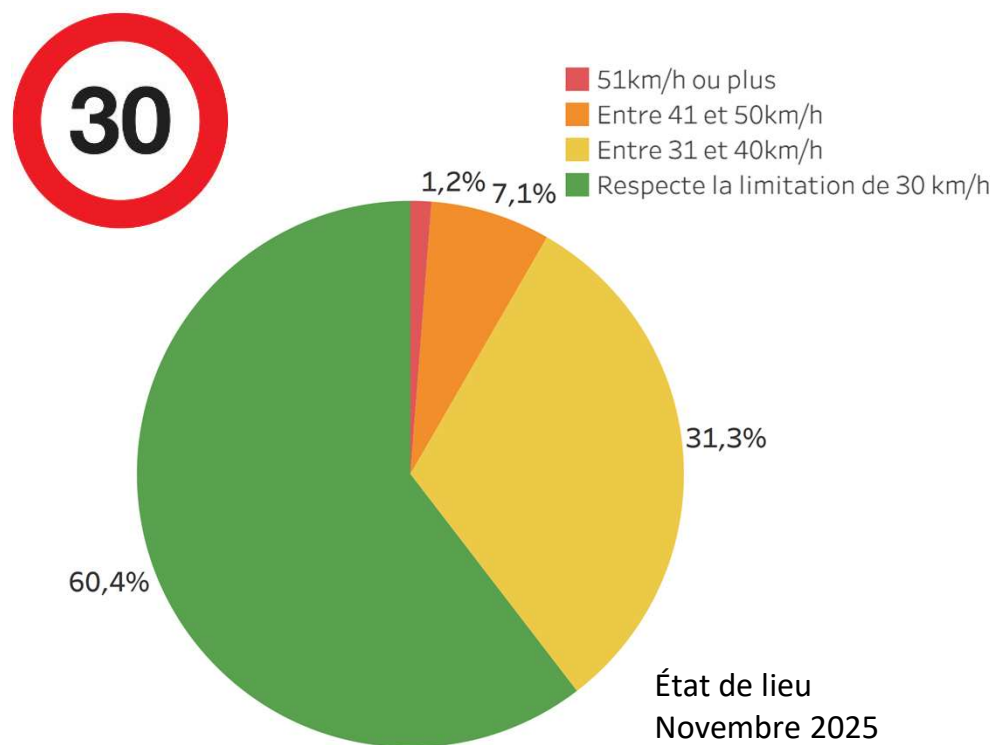


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Campagne de mesures (Icoms-Sécuroad), Analyse BM
Scope: 80 points de mesure pendant 1 semaine en novembre de chaque année

Des marges de progression encore importantes



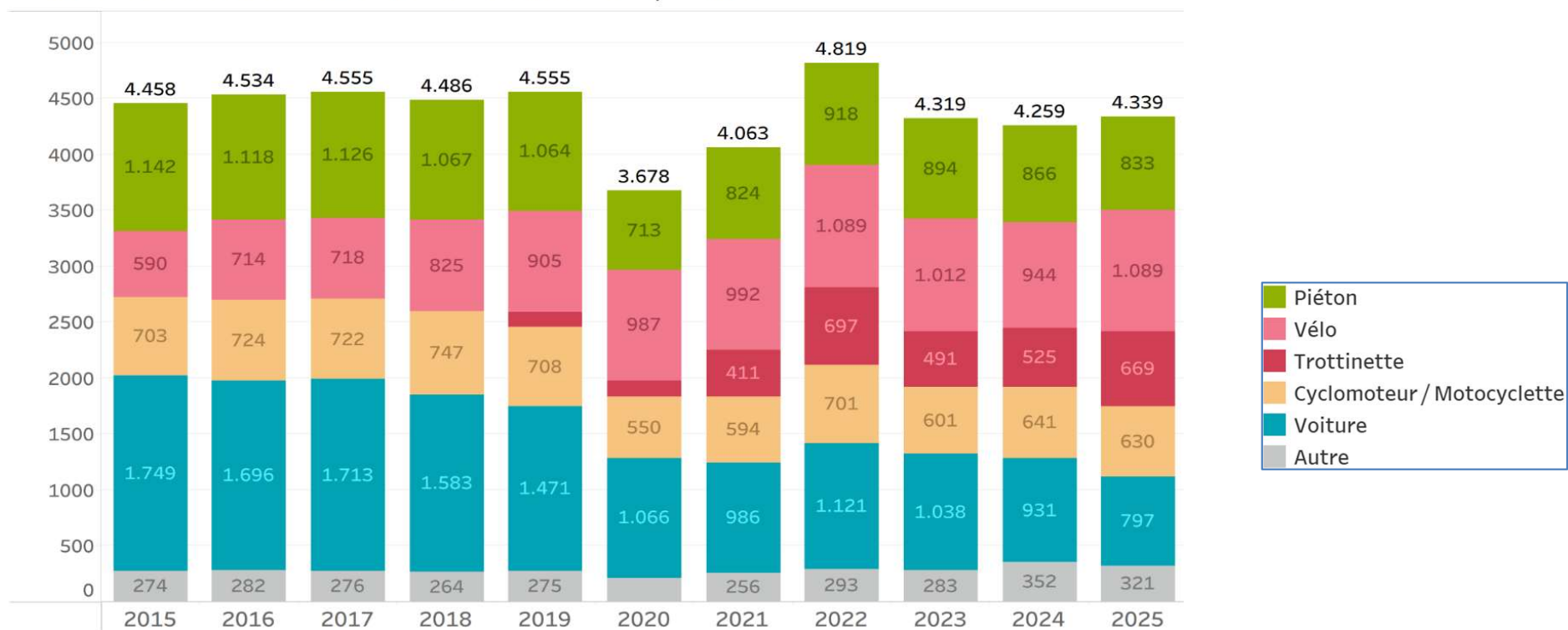
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Campagne de mesures (Icoms-Sécuroad), Analyse BM
Scope: 80 points de mesure pendant 1 semaine en novembre de chaque année

Une mobilité qui se transforme, une sécurité routière qui évolue

Nombre de blessés dans des accidents de la route dans la RBC par année



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Données d'accidents de la police fédérale (2015-2025), Analyse BM

Scope: accidents avec lésion corporel dans la RBC

Les blessures graves touchent avant tout les usagers vulnérables

Aantal zwaargewonden en doden in het verkeer in het BHG per jaar



Pas montrer

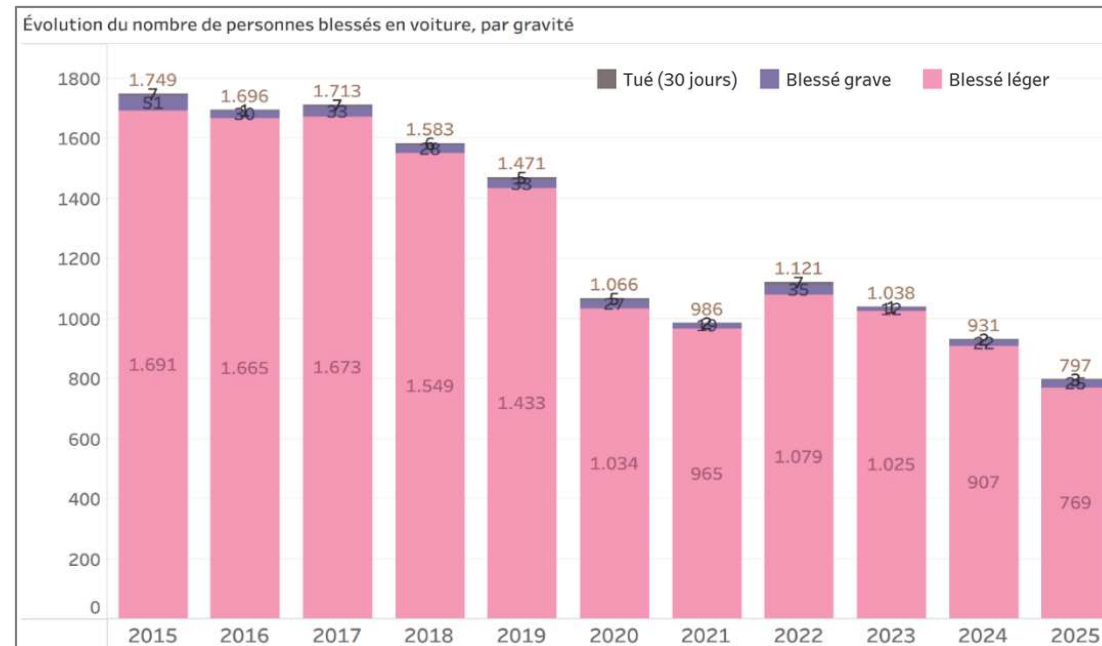
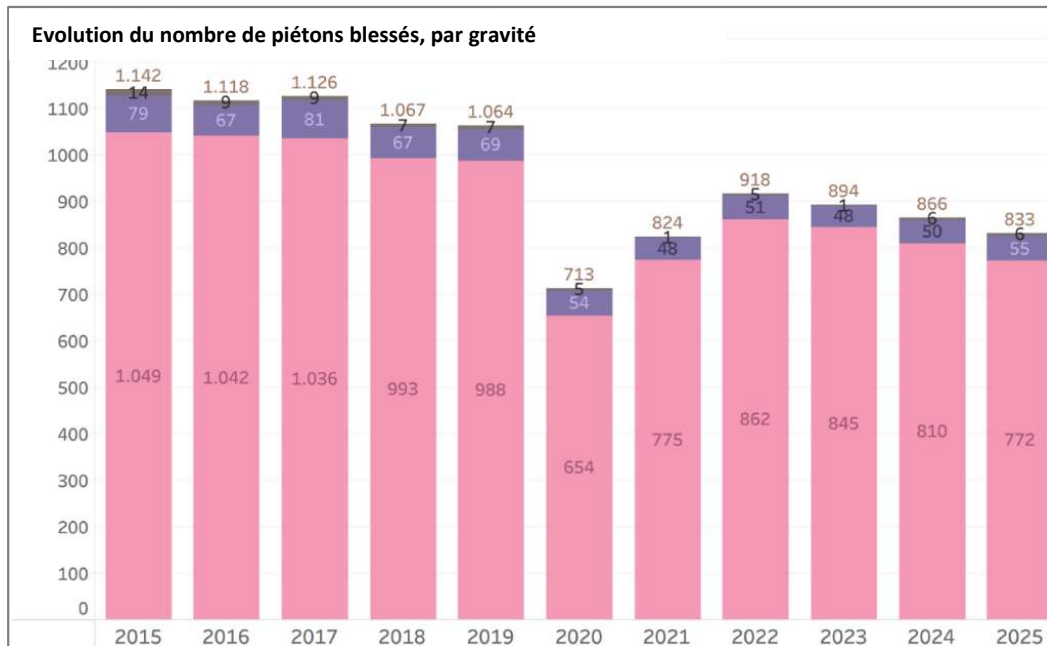


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Données d'accidents de la police fédérale (2015-2025), Analyse BM
Scope: accidents avec lésion corporel dans la RBC

Fort impact positif de la zone 30 sur les piétons et les occupants de voitures



- Amélioration nette depuis Covid & projet Ville 30 (depuis 01/01/2021)
- Notamment les blessés graves : de ~80 piétons à ~50 par an
- À comparer à la croissance de la population de +7 % sur la même période!



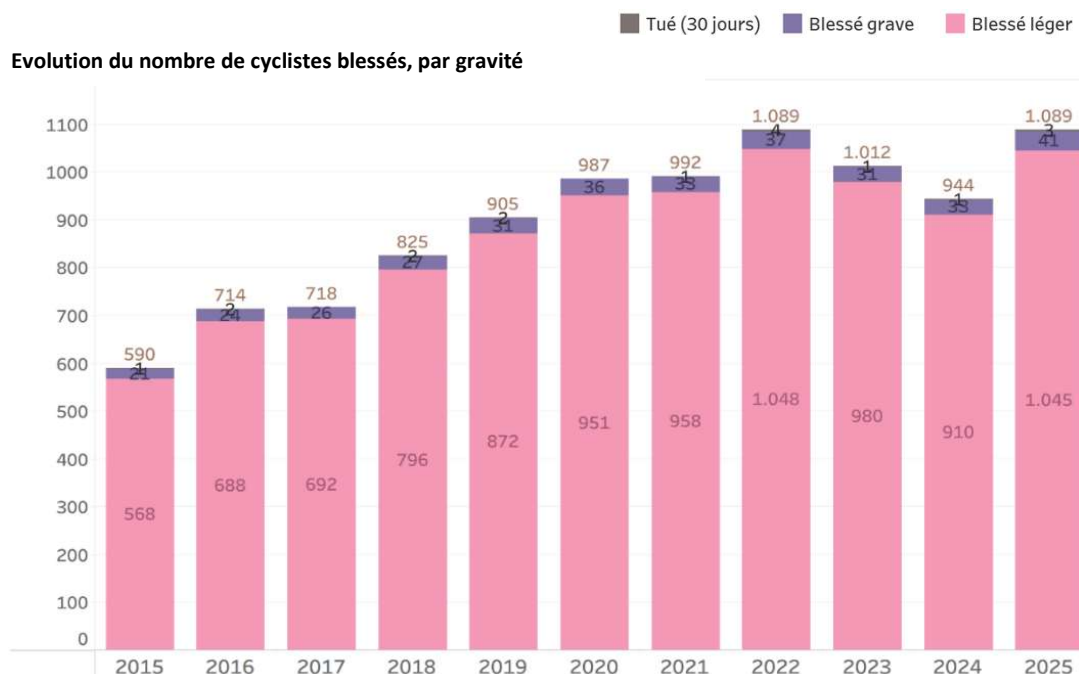
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Données d'accidents de la police fédérale (2015-2025), Analyse BM
Scope: accidents avec lésion corporel dans la RBC

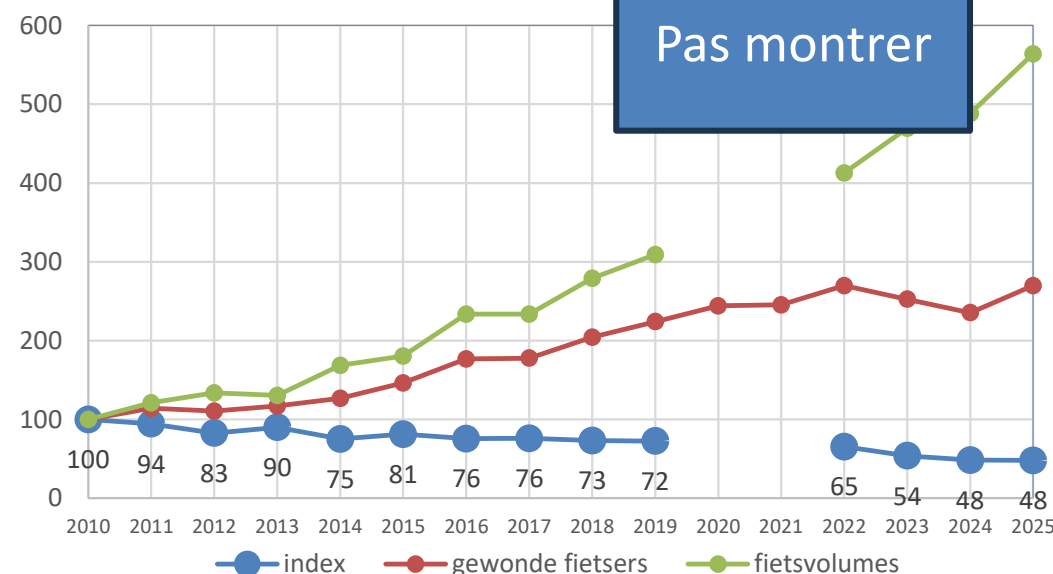
La hausse des accidents cyclistes masque une baisse du risque par trajet

Evolution du nombre de cyclistes blessés, par gravité



Index nombre de cyclistes blessés / volumes de cyclistes comptés

Source : comptages Provélo (chiffres 2010-2025)



Les victimes cyclistes augmentent avec l'usage, mais moins vite que la pratique du vélo.

Le risque d'accident par trajet à vélo a diminué d'environ moitié par rapport à 2010.



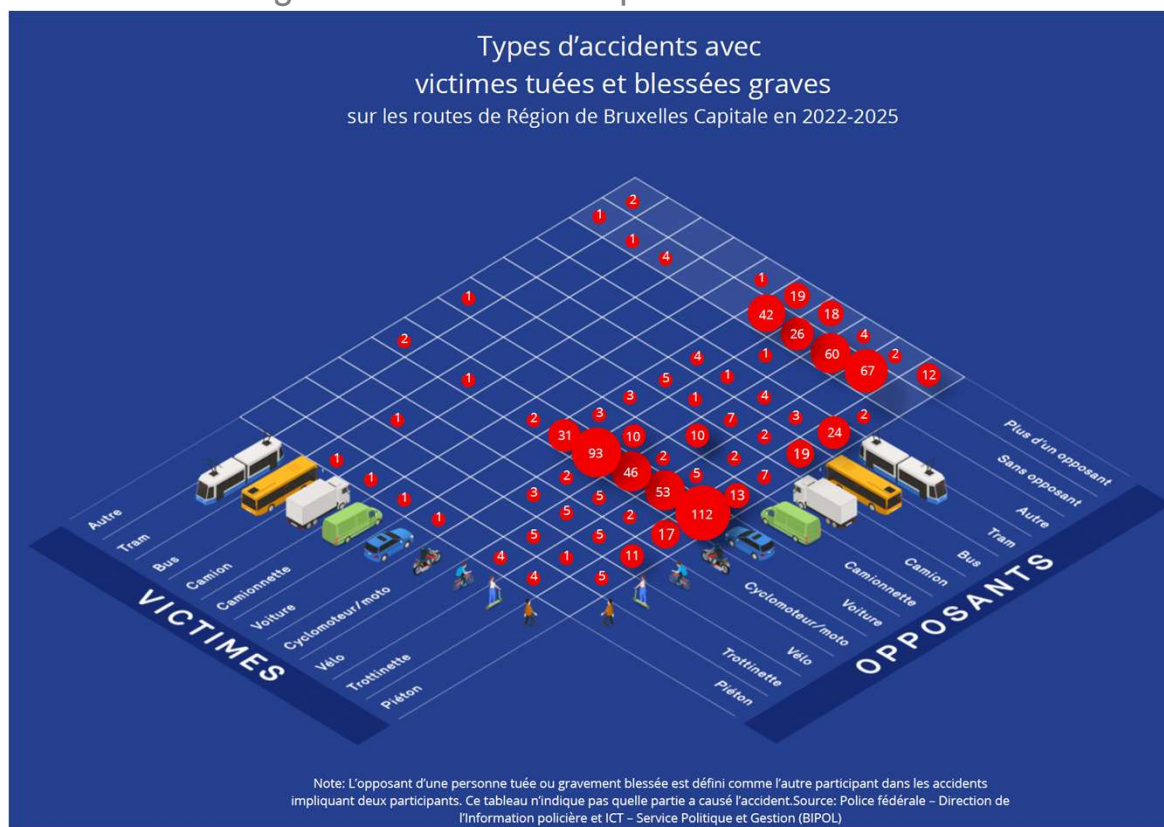
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Données d'accidents de la police fédérale (2015-2025), Analyse BM & Données comptages pro-vélo
Scope: accidents avec lésion corporel dans la RBC

La plupart des accidents ayant fait des morts ou des blessés graves sont des collisions avec des voitures

Caractéristique du contexte urbain de la Région de Bruxelles-Capitale



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Données d'accidents de la police fédérale (2015-2025), Analyse BM
Scope: accidents avec lésion corporel dans la RBC



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

ETAT DES LIEUX DU PROCESSUS D'ÉVALUATION DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ ET PREMIÈRES RÉFLEXIONS POUR L'ÉLABORATION DU PROCHAIN PRM

Annabel Monneaux et Kristof De Mesmaeker, Bruxelles Mobilité



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ

GEWESTELIJK MOBILITEITSPAN

Etat des lieux et perspectives

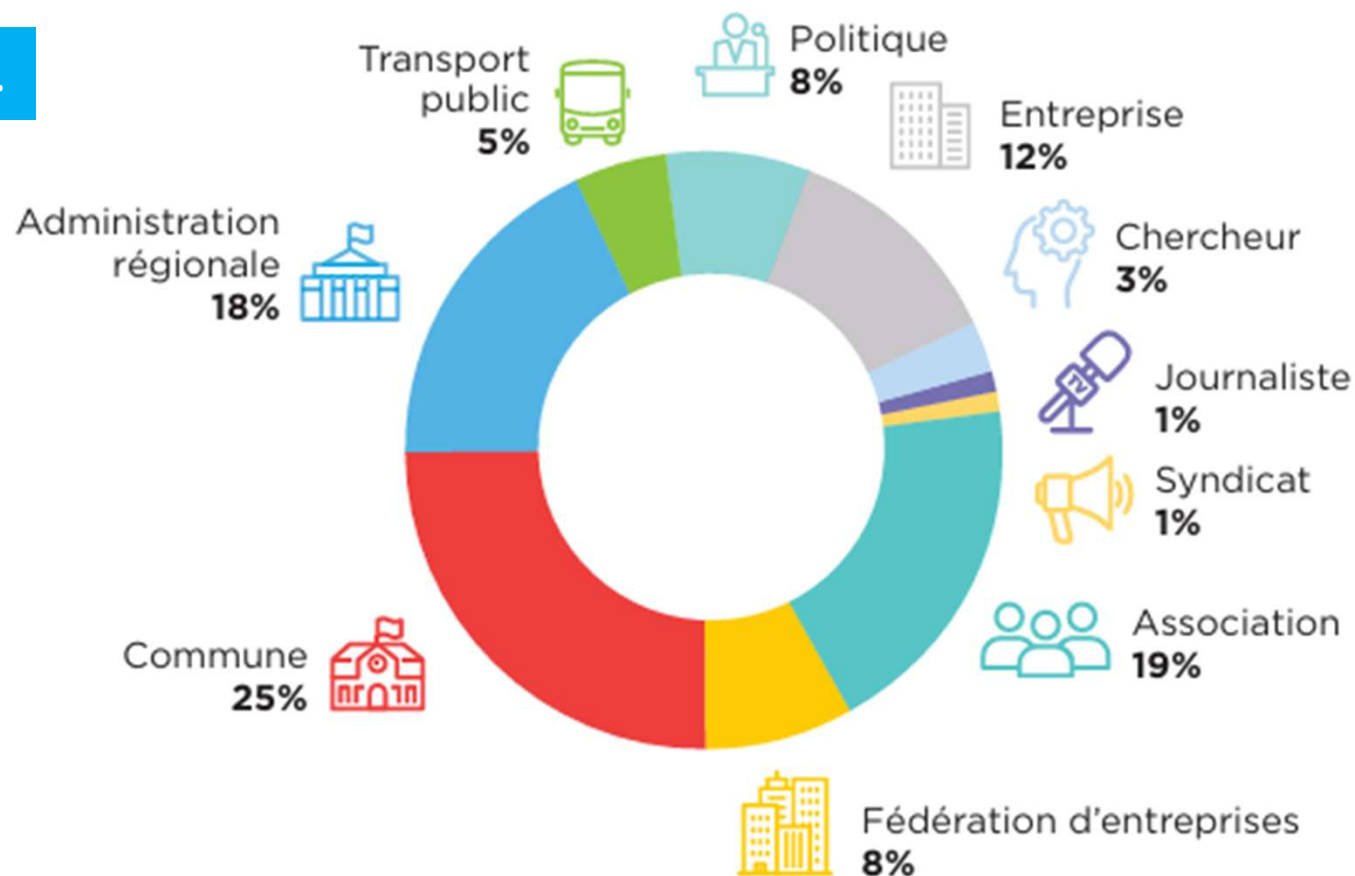
Stand van zaken en vooruitzichten

Kristof De Mesmaeker

Annabel Monneaux

Acteurs impliqués dans la mobilité à Bruxelles

En 2017 ...



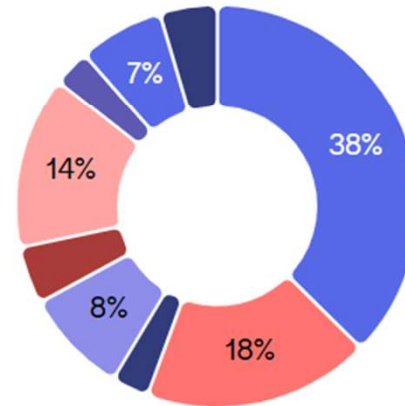
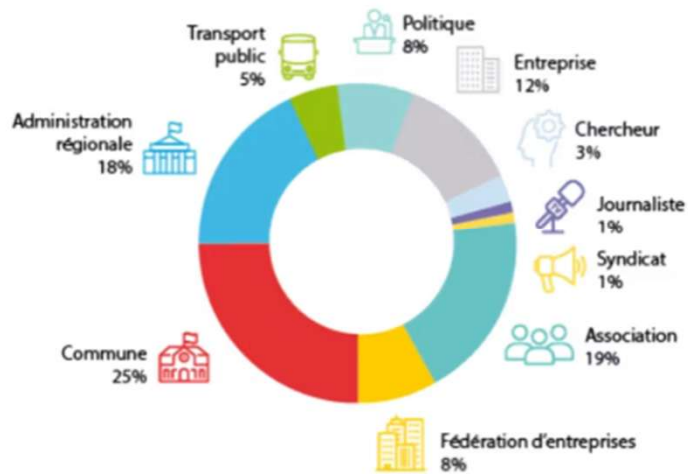
... En vandaag ?
Et aujourd'hui ?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

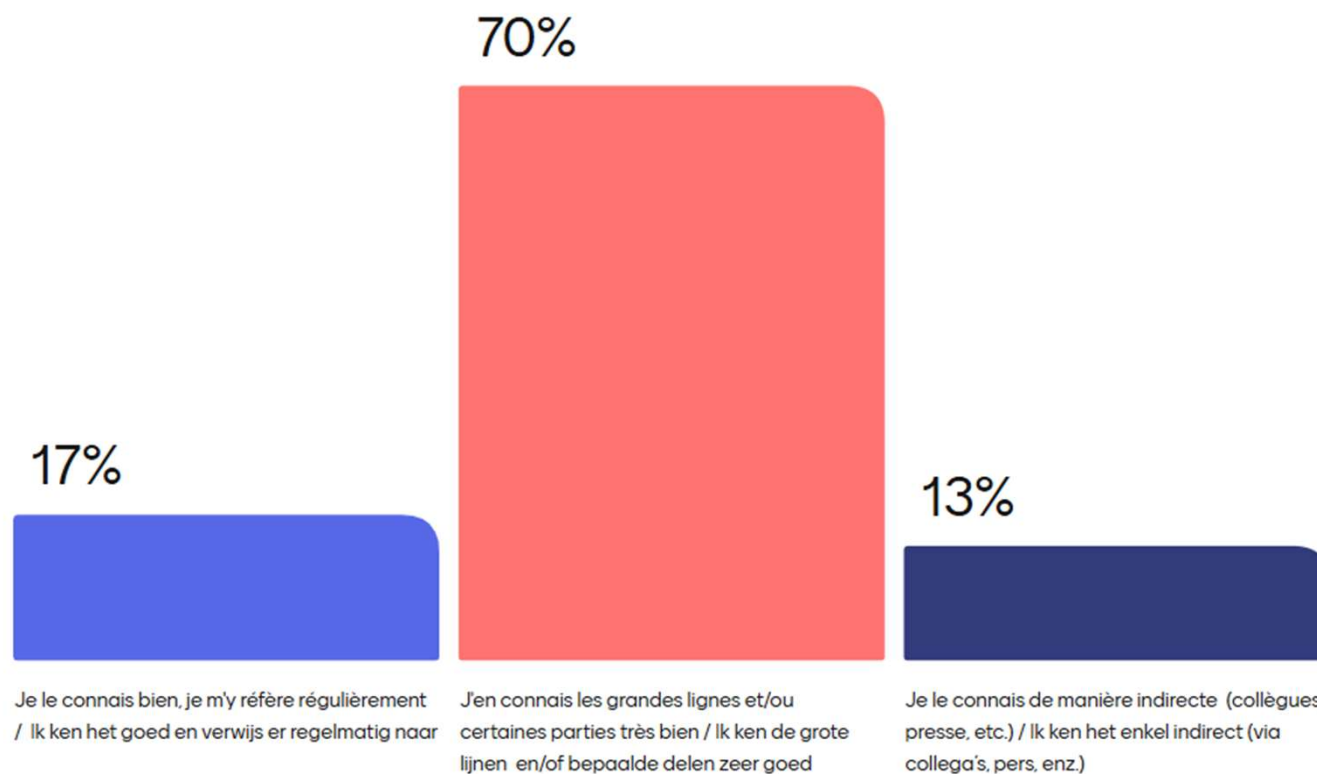
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Qui sommes-nous aujourd'hui ? Welke actor vertegenwoordigt u vandaag ?



- 38% Une administration (régionale, fédérale, EU) / Een administratie (gewestelijke, federaal, EU)
- 18% Une administration communale / Een gemeentelijke administratie
- 3% Un mandat politique (communal, régional) / Een politiek mandaat (gemeentelijk, gewestelijk)
- 8% Un opérateur de transport public / Een openbare vervoersoperator
- 4% Un opérateur privé de services de mobilité / Een private mobiliteitsdienstverlener
- 14% Secteur associatif / Verenigingssector
- 3% Secteur académique / Academische sector
- 7% Fédération d'entreprise, Entreprise ou bureau d'études / Bedrijfsfederatie, bedrijf of studie bureau
- 0% Journaliste / Journalist
- 4% Autres / Andere

Quel est votre niveau de connaissance du Plan Régional de Mobilité (PRM) ? *Wat is uw kennisniveau van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) ?*



Selon vous quel est l'intérêt d'un PRM ? Volgens u, wat is het belang van een GMP ?

1. Donner une vision à long terme du développement des infrastructures / Een langetermijnvisie geven op de ontwikkeling van infrastructuur
2. Donner un cadre mobilité pour l'aménagement de l'espace public / Een mobiliteitskader bieden voor de inrichting van de openbare ruimte
3. Fixer des objectifs visant l'atteinte des objectifs environnementaux / Doelstellingen vastleggen om milieudoelen te bereiken
4. Orienter et justifier les actions et dépenses publiques / Publieke acties en uitgaven sturen en verantwoorden
5. Clarifier les rôles et coordonner les acteurs (fédéral, régions, communes) / Rollen verduidelijken en actoren coördineren (federaal, gewesten, gemeent
6. Améliorer la collaboration entre acteurs de terrain (élaboration et exécution d'un projet) / De samenwerking tussen terreinactoren verbeteren
7. Répondre à une obligation réglementaire (européenne / niveau régional) / Voldoen aan een wettelijke verplichting (Europees / gewestelijk niveau)
8. Autres / Andere

Cadre réglementaire

→ Règlement européen (UE) 2024/1679



European
Union

Donne les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.
Celui-ci exige à la date du le 31 décembre 2027 un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) en vigueur pour tous les nœuds urbains.

→ Ordonnance du 13 octobre 2023



Institue un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière

Elle définit le processus d'élaboration, d'évaluation et le contenu du Plan Régional de Mobilité



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Déclaration de politique régionale 13/02/2026



« La mobilité est un facteur clé pour la qualité de vie et l'activité économique. Nous plaidons pour une mobilité plus sécurisée, plus fluide, plus propre, plus rapide, plus accessible et plus efficace pour tous les types de transport, qui assure un cadre de vie harmonieux, des espaces publics de qualité et qui participe à l'attractivité et au développement économique de la Région.

Pour cela, le Gouvernement **mènera l'évaluation prévue du Plan Régional de Mobilité (PRM).**

Sur la base de ces enseignements, **un nouveau Plan Régional de Mobilité succèdera au Plan Good Move. »**



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Planning indicatif – Evaluation et mesures correctrices

Plan régional de Mobilité 2020-2030

Quand ?

- Rapports d'évaluation réalisés et présentés en 2024*
- Prise d'acte proposée prochainement au Gvt*
- Avis des communes et de la CRM – 90 jours*
- Fin 2026-2027 – 2ème lecture suivie de la communication du rapport d'évaluation au Parlement, aux communes et sur le site web de Bruxelles Mobilité*

En plus :

*Une proposition d'**adapter** les priorités de mise en œuvre sur base des discussions budgétaires et d'adopter des mesures opérationnelles correctrices.*



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Plan régional de Mobilité 2030-2040 – Inspirations 2016-2020

- Workshops, ateliers et forum dès 2016
- Nombreuses rencontres bilatérales
- Panel citoyen en 2017
- Partages et échanges avec les acteurs sur un pré-projet de PRM en 2018
- Consultation/enquête publique en 2019
 - Campagne de Communication avec 40 réunions publiques
 - 8000 participants
- Adoption finale par le Gouvernement en mars 2020



Burgerpanel vraagt autoluwe stad

ACTUA 19/11/2017 • BELGA-NL DELEN: f t e



Onder de noemer "Make Your Brussels" heeft een burgerpanel zondag in het Brussels Parlement een resolutie goedgekeurd rond mobiliteit. De tekst vraagt onder meer dat de auto minder plaats krijgt in de wijken, betere voetpaden en een afzonderlijke plaats voor elk type vervoersmiddel op de grote verkeersassen.

LEES OOK ► Burgerpanel over mobiliteit: 'Hoopvol, maar impact afwachten'



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Planning indicatif – Plan régional de Mobilité 2030-2040

- ❑ **2026-2027**
 - *Poursuite des évaluations et du monitoring*
 - *Réflexion sur les objectifs et la vision à l'horizon 2040*
 - *Analyse spécifique de concepts et scénarios d'évolution à proposer au Gouvernement*
- ❑ **2028**
 - *Consolidation d'un avant-projet de PRM*
 - *Rapport d'Incidences Environnementales*
- ❑ **2029**
 - *Enquête publique*
- ❑ **2030**
 - *Adoption du Plan régional de Mobilité 2030-2040*



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Être à l'écoute des partenaires et des usagers ...

➤ **Les partenaires**

→ À court terme : évaluation du processus de co-construction du PRM 2020-2030 pour s'inspirer et ajuster pour le mieux

➤ **Les usagers et spécifiquement les publics précarisés**

➤ **Le point de vue du secteur privé et leurs enjeux économiques**

→ Réflexions ouvertes proposées après la pause !



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

V/A

- Laatste cijfers betreffende de mobiliteitspraktijken van de Brusselaars en de verkeerssituatie in het gewest
- Stand van zaken met betrekking tot het evaluatieproces van het gewestelijk mobiliteitsplan en eerste beschouwingen over de uitwerking van het volgende GMP



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

10u30-11u00 Pauze



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

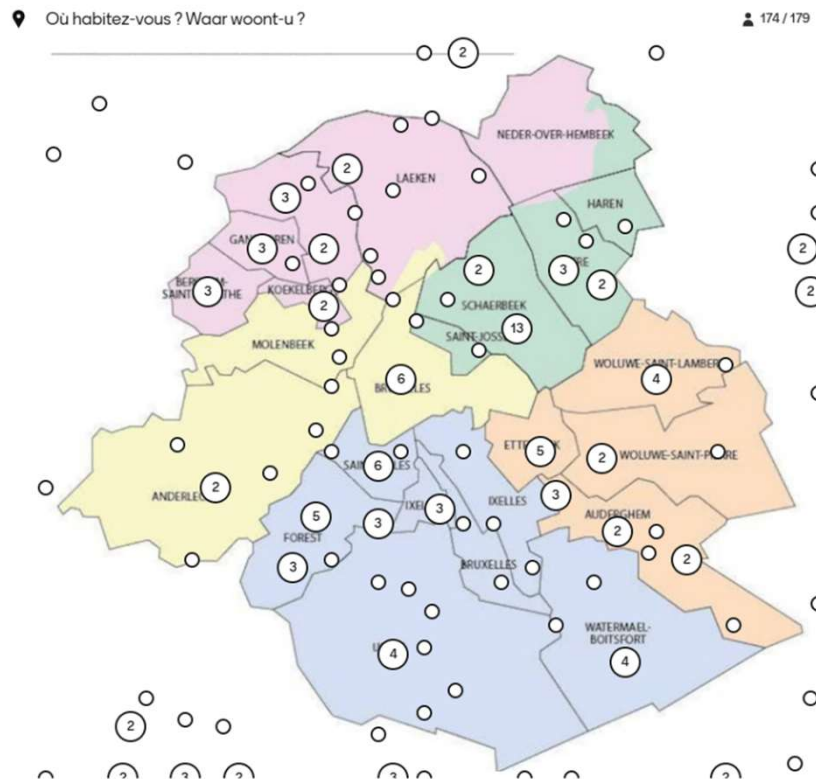
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

MOBILITÉ INCLUSIVE : DONNÉES ET PERSPECTIVES

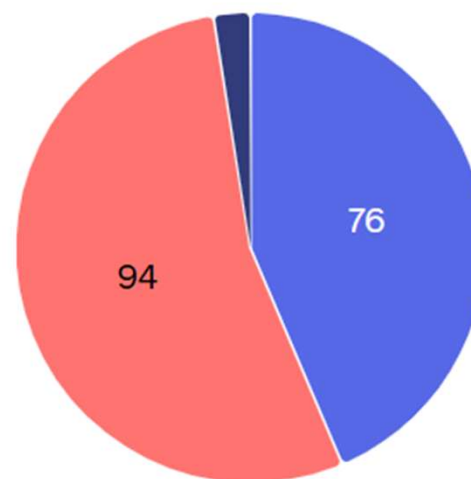
INCLUSIEVE MOBILITEIT : GEGEVENS EN VOORUITZICHTEN

Aurore Moerman, Bruxelles Mobilité

Qui êtes-vous ? Wie zijn jullie ?



Je suis... Ik ben...



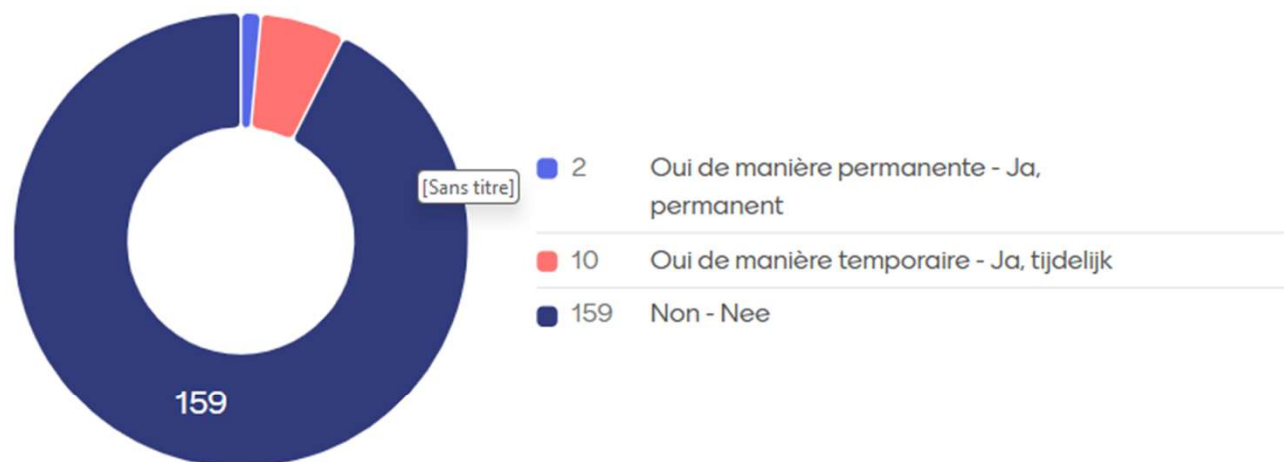
- 76 une femme - een vrouw
- 94 un homme - een man
- 4 Je me définis autrement. - Ik definieer mezelf anders.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Êtes - vous une personnes à mobilité réduite ? Bent u een persoon met beperkte mobiliteit?



35%
van de brusselse
bevolking

wordt als beperkt mobiel
beschoud.



35%
de la population
bruxelloise

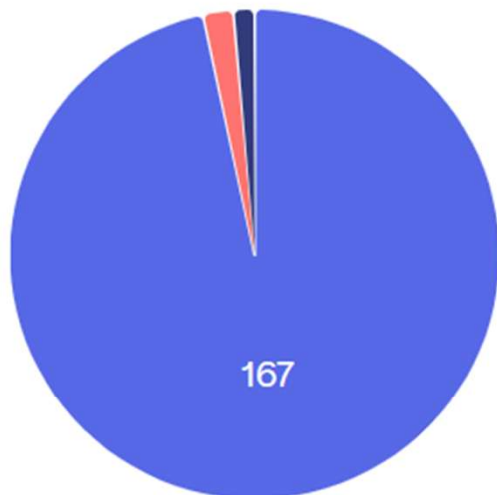
est considérée comme
à mobilité réduite.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT


SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXE
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BR

Quel est votre niveau de diplôme ? *Wat is je opleidingsniveau?*



- 167 Enseignement supérieur - Hoger onderwijs
- 3 Secondaire supérieur - Hoger secundair onderwijs
- 2 Secondaire inférieur - Lager secundair onderwijs

DIPLÔME MAX. DES 25-89 ANS



5/10
Enseignement supérieur


2,5/10
Ens. secondaire supérieur

2,5/10
Ens. secondaire inférieur

© IBSA

© 2024 / Statbel (EFT)

MAX. DIPLOMA VAN 25-89 JAAR



5/10
Hoger onderwijs

2,5/10
Hoger secundair onderwijs

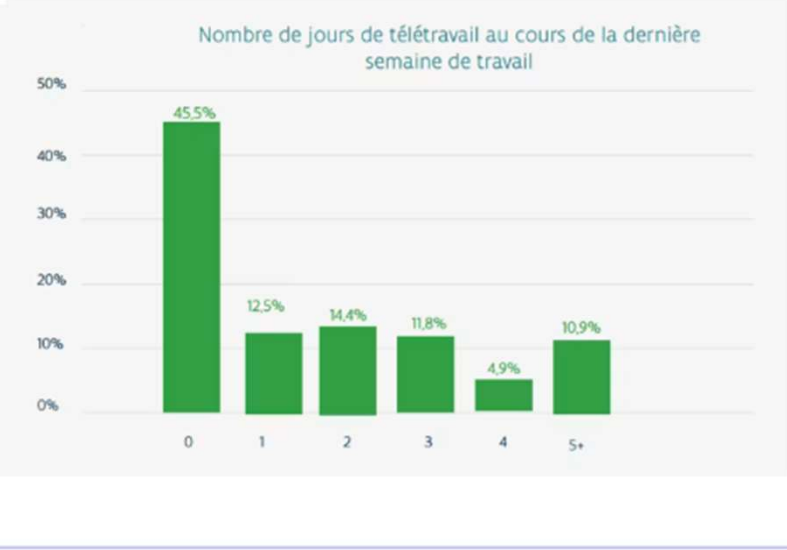
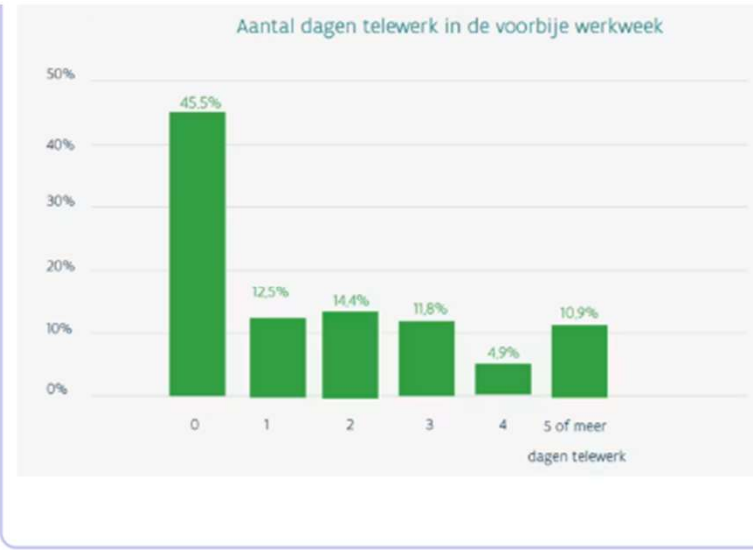
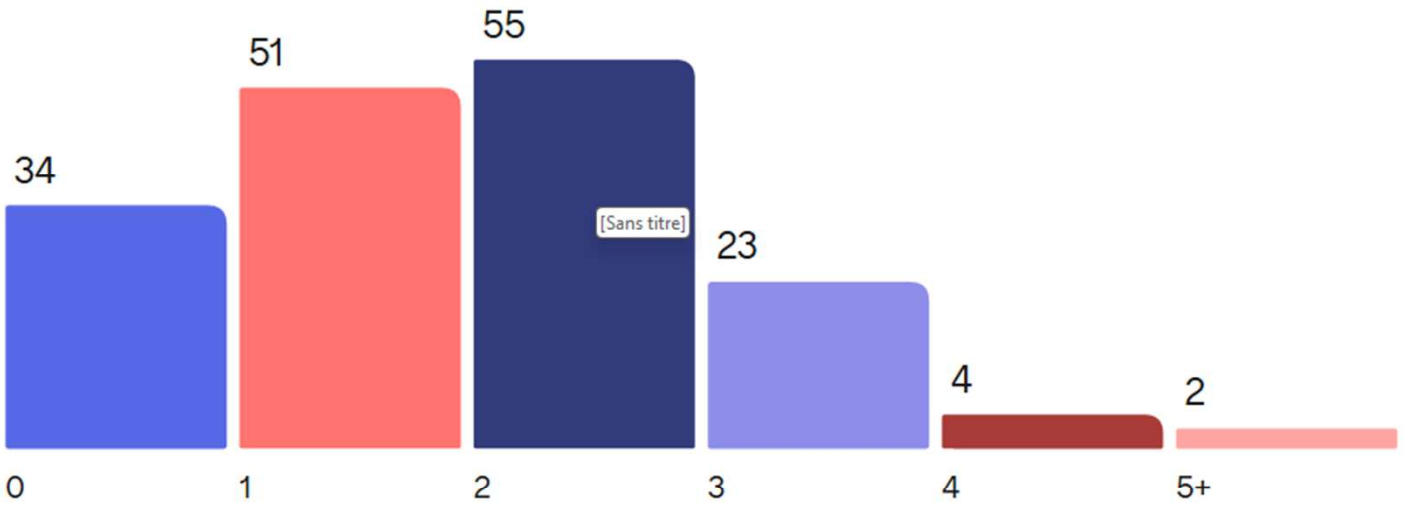
2,5/10
Lager secundair onderwijs

© 2024 / Statbel (EAK)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Importance de se rappeler qu'on travaille au service d'une population très diverse et qu'il y a des bruxellois qui vivent des réalités très éloignées des nôtres.

Belangrijk om te onthouden dat we werken voor een zeer diverse bevolking en dat er Brusselaars zijn die heel andere realiteiten beleven dan de onze.

- 186 nationalités représentées à Bruxelles et 104 langues parlées
- 31 % de la population bruxelloise vit dans un logement surpeuplé (comment acheter et stocker des vélos pour tout le monde ?)
- 5 % des ménages bruxellois n'ont aucun accès à Internet (impossible d'utiliser une appli mobilité, d'utiliser la mobilité partagée, planifier son chemin est très compliqué...)



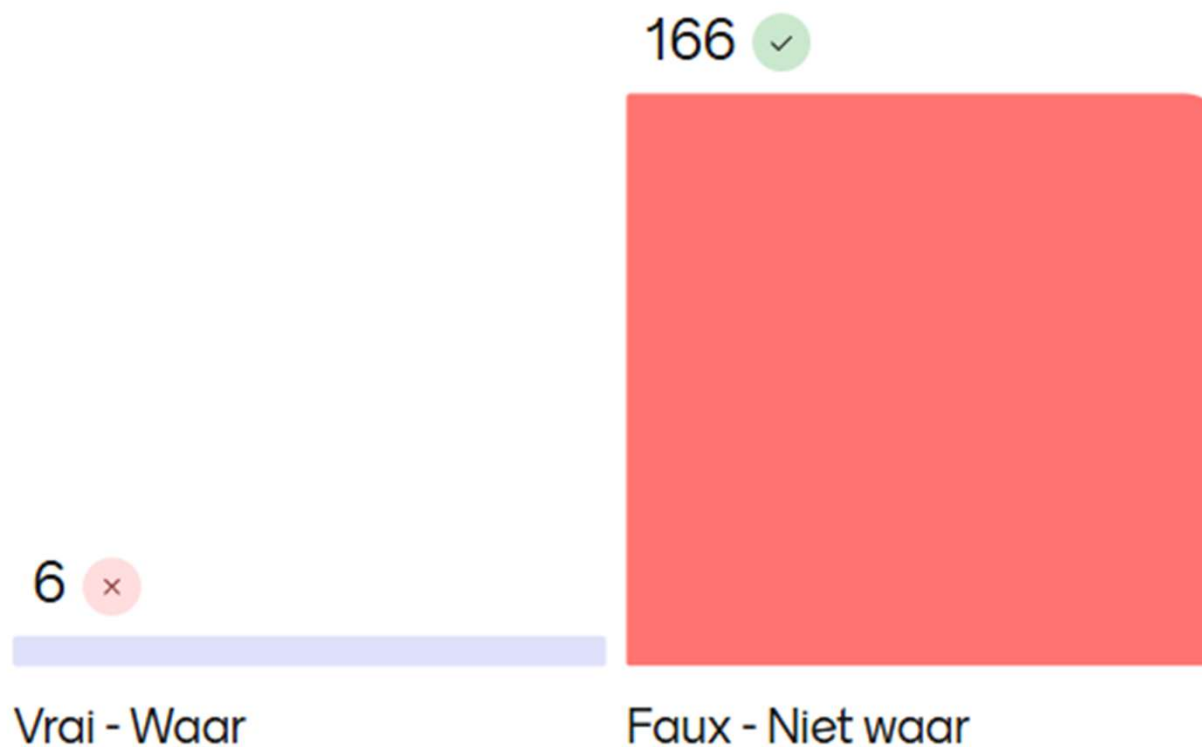
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

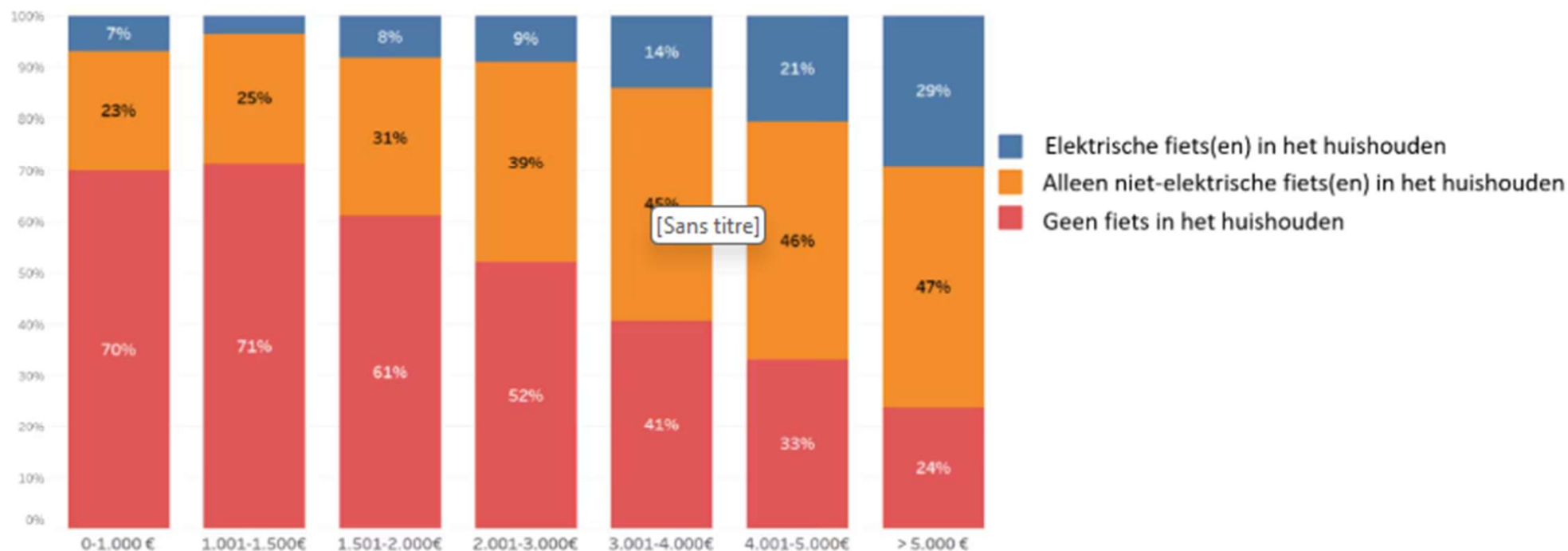
Quelles sont vos connaissances en matière de mobilité inclusive ?

Wat weet je over inclusieve mobiliteit?

Un vélo ne coûte pas cher donc tous les ménages précarisés en ont. Een fiets is niet duur, dus alle huishoudens met een lage inkomen hebben er een.



Gedeelte van de huishoudens met een fiets, per inkomensniveau (2024)



Bron - Source : BM - OVG



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

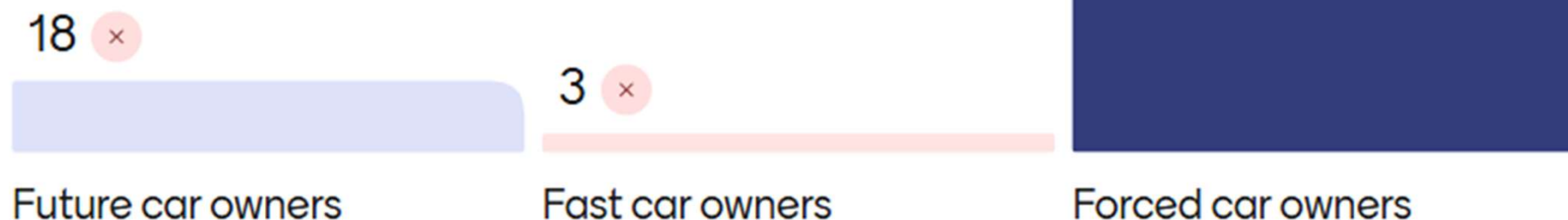
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Que sont les FCO pour Bruxelles Mobilité ? Wat zijn de FCO voor Brussel Mobiliteit ?

FCO = 5,5%

des ménages bruxellois / van de Brusselse huishoudens
= 31.600 ménages / huishoudens

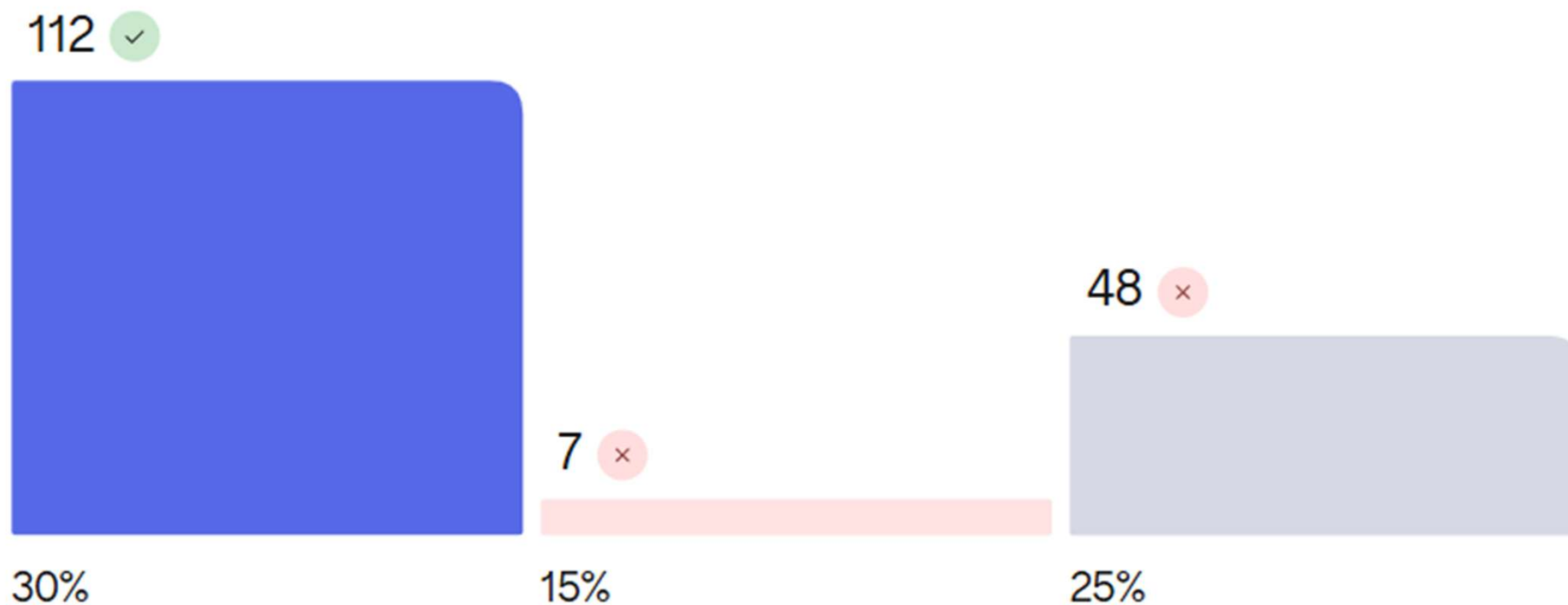
Source - Bron : SILC 2025



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Quel % des ménages bruxellois parvient difficilement à boucler son budget ? Welk % van de Brusselse gezinnen komt moeilijk rond met hun budget?

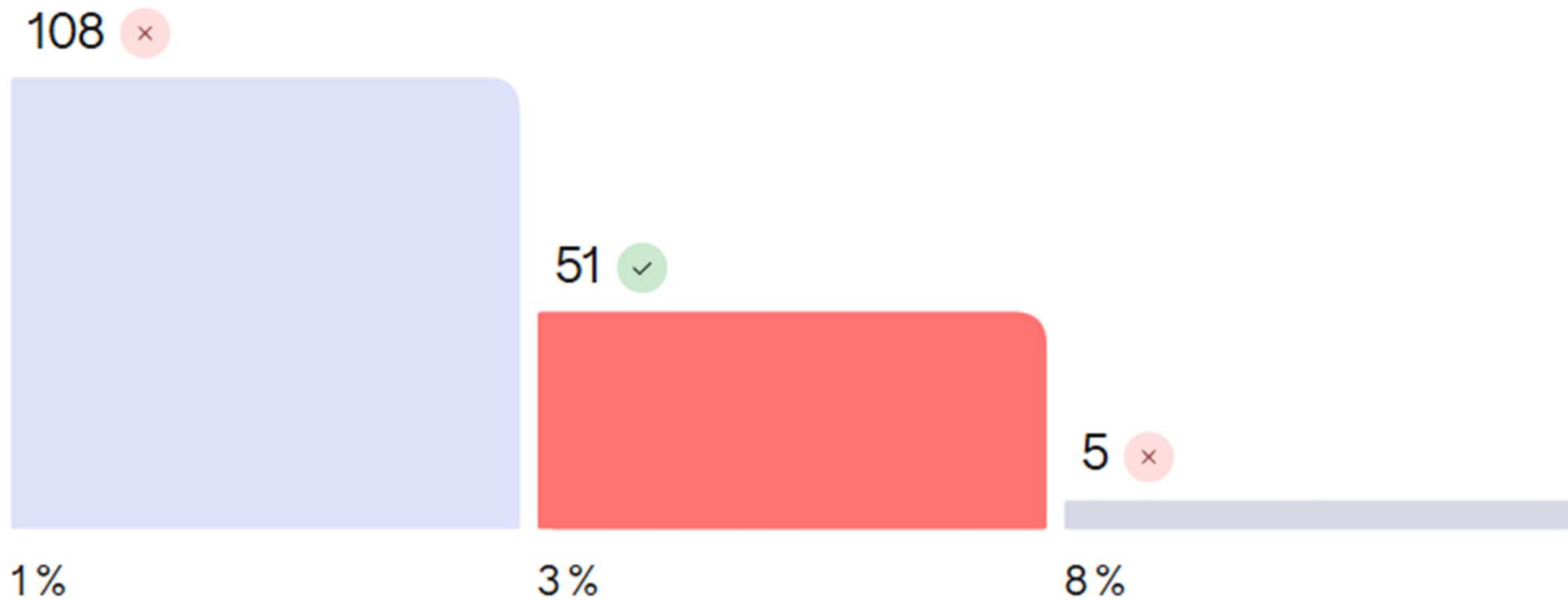


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Bron - Source : BM - OVG

Quel % des 65-74 ans sont abonnés à un système d'autopartage ? Welk % van de 65-74-jarigen heeft een abonnement bij een autodeelsysteem?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Proportion des personnes abonnées à un système de partage	18-64 ans		65-74 ans		75+ ans	
	18 %		3 %		1 %	
	H	F	H	F	H	F
	24 %	14 %	6 %	1 %	1 %	0 %

Part des déplacements réalisés par mode selon l'âge
Aandeel van verplaatsingen per vervoermiddel volgens leeftijd

	18-64 ans	65-74 ans	75+ ans
Marche	35,3%	35,1%	40,8%
Velo (électrique ou musculaire)	9,6%	5,1%	0%
Transports en commun	23,6%	18,9%	18%
Voiture (total)	26,9%	38,7%	39,1%
Voiture (conducteur-ice)	21,5%	33,7%	28,7%
Voiture (passager-e)	5,4%	5%	10,4%
Taxi	0,4%	0,4%	2,2%
Autre (trottinette, moto, etc.)	4,1%	1,8%	0%

Bron - Source : BM - OVG



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
 GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Au-delà des chiffres, importance de comprendre les réalités qu'ils cachent.
Voorbij de cijfers, het is belangrijk om de realiteiten te begrijpen die ze verbergen.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

BESCHOUWINGEN OVER PUBLIEK-PRIVATE ONTWIKKELINGEN INZAKE DEELMOBILITEIT EN INNOVATIE

Martin Lefrancq, Brussel Mobiliteit



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Réflexions sur les approches de développements publics/privés en matière de mobilité partagée et d'innovations

Beschouwingen over publiek-private ontwikkelingen inzake deelmobiliteit en innovatie

Martin Lefrancq – *New Mobility policy advisor*

Forum de la mobilité bruxelloise – Brussels Mobiliteitsforum – 23.06.2026

THE FUTURE OF MOBILITY 5.0

ARTHUR LITTLE

and equitable. Authorities need to cultivate new mobility as part of the menu and foster partnerships with new mobility service providers (MSPs), rather than merely seek to regulate them. This also means that new MSPs need to take a greater interest in improving the ecosystem to maximize success and improve their economic and environmental viability.

Reinventing public-private collaboration

The need for a new paradigm in public-private collaboration has been a recurring theme in our Future of Mobility studies over the last decade. Fostering innovative public-private partnerships can indeed provide both financial resources and operational benefits. Making it happen requires improvement at three levels:

1. **Understand each other.** Public and private players need mutual understanding to better harmonize their roles for the good of the system as a whole. Local and regional authorities need to better empathize with private mobility provider interests (e.g., financial viability) and help improve collaboration between private players and PTOs.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



The Growth and Future of Integrated Public & Private Mobility

As digital transformation reshapes industries and the shift toward 'as-a-service' models accelerates, the integration of public and private mobility services is becoming increasingly vital. The MaaS Alliance's paper points out that mobility integration is taking a new direction, one that transcends traditional labels and frameworks.



What Is the Future of Shared Mobility? 7 Trends Set to Shape the Market

#4 Equity & accessibility

Many shared mobility companies claim to increase travel options for underserved areas and low-income groups.

It's here where interests could converge between operators and authorities, who seek to bolster equity and encourage citizens out of their cars.

In short, this opens the door for mutually beneficial public-private-partnerships that could enhance the viability of shared mobility services.



GOB/SPRB - Intern/Interne

Public-private partnerships

The way passenger and freight transport services are provided has changed greatly over the past few decades. New mobility services have emerged. Information and communication technologies have made transport systems more connected and efficient. At the same time, the actors that concur to shape the urban mobility landscape in European cities have multiplied. Cities need therefore to reposition themselves to preserve their central role in making urban mobility sustainable, efficient and safe.



Public-private partnerships

The rise of public-private partnerships

General aspects of PPPs

The current form of public-private partnerships (PPPs) emerged at the end of the 1990s as an instrument of new public management (NPM), an approach for public sector organisations inspired by the management of private sector institutions. The objective of NPM is to provide better services to the citizens in a more efficient and effective way, reducing costs for the public sector. NPM is focused on the outcomes and based on key aspects such as decentralisation, externalisation, a clear separation between policy conception and implementation and evaluation.

In this context, the cooperation between the public and private sector evolved and led to a new form of PPPs where both sectors would 'combine their resources and knowledge in order to satisfy clearly defined public needs in a best way, with shared responsibility, risks and profits'.¹ These PPPs can be used to provide services such as in the health sector or to develop infrastructures and have specific characteristics:

Understand each other. Public and private players need mutual understanding to better harmonize their roles for the good of the system as a whole. Local and regional authorities need to better empathize with private mobility provider interests (e.g., financial viability) and help improve collaboration between private players and PTOs.

Elkaar begrijpen. Publieke en particuliere actoren hebben wederzijds begrip nodig om hun rollen beter op elkaar af te stemmen, in het belang van het systeem als geheel. Lokale en regionale overheden moeten meer begrip tonen voor de belangen van particuliere mobiliteitsaanbieders (bijvoorbeeld financiële levensvatbaarheid) en helpen de samenwerking tussen particuliere actoren en PTOs te verbeteren.

Se comprendre mutuellement. Les acteurs publics et privés doivent faire preuve de compréhension réciproque afin de mieux harmoniser leurs rôles dans l'intérêt du système dans son ensemble. Les autorités locales et régionales doivent mieux prendre en compte les intérêts des prestataires privés de mobilité (par exemple, leur viabilité financière) et contribuer à améliorer la collaboration entre les acteurs privés et les OTPs.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Societal value

- Social, environmental & governance exemplarity
- Accessibility (pricing, inclusion, equity)
- Public space pressure

Financial value

- Profitability
- Scalability
- Investment attractiveness

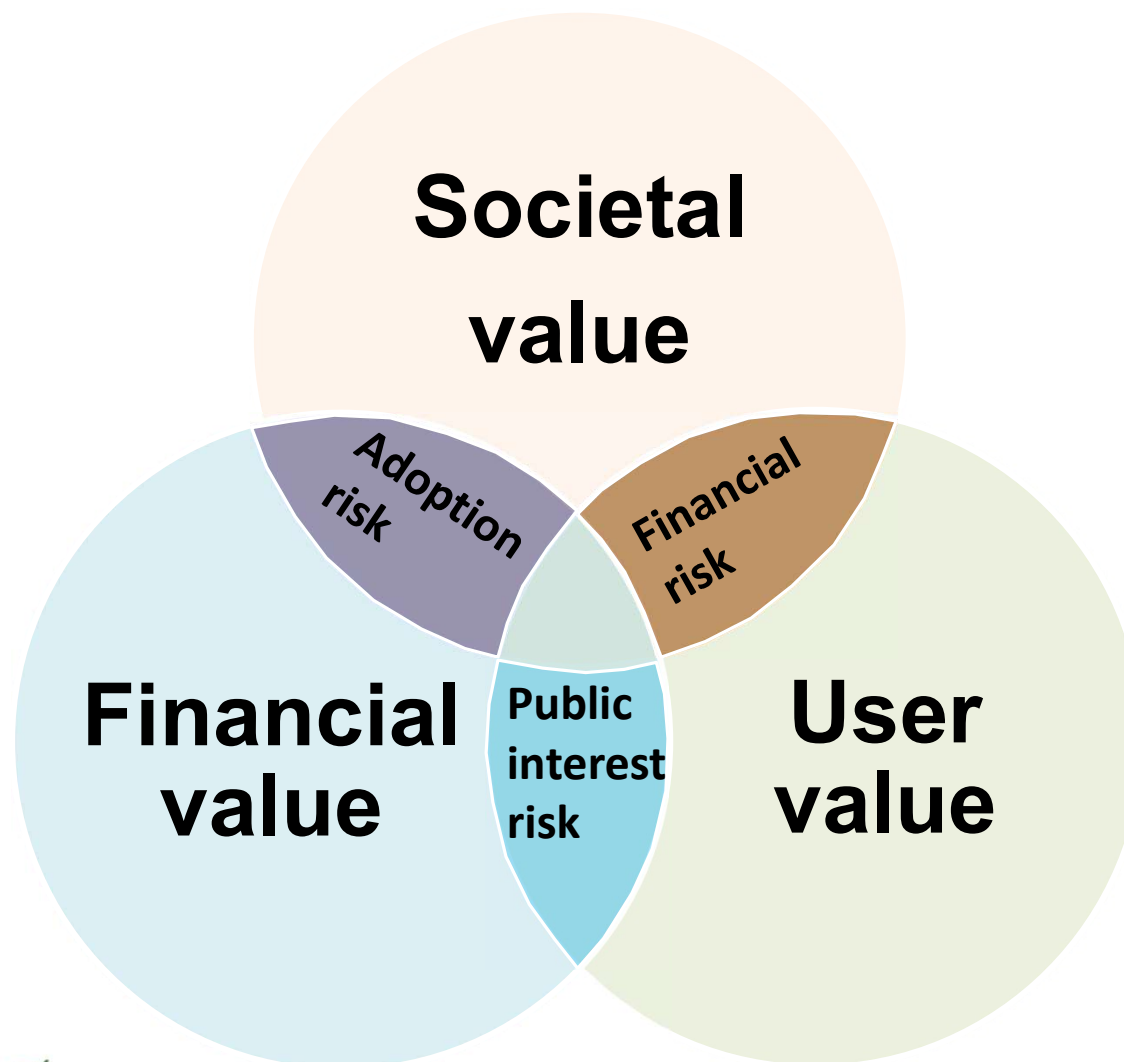
User value

- Innovation / technology
- Quality of service
- Branding / marketing



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

subsidise

compromise

bye-bye



Shared mobility = low margin business

FINANCIAL TIMES

Uber makes **first operating profit** after racking up **\$31.5bn of losses**

Ride-hailing company reaches long-awaited landmark after years of heavy spending

Published AUG 1 2023

Uber reported its first operating profit on Tuesday on the back of better control of costs, marking a turning point for the chronically lossmaking company after years of heavy spending in a controversial dash for growth.

The long-awaited landmark in the ride-hailing company's finances came after it had racked up a total of \$31.5bn in operating losses **since 2014**, the first year for which it disclosed details of its finances.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Shared mobility = low margin business

INVERS

Financials	
Gross revenue	100.00 \$
Net revenue (A)	94.80 \$
Direct Costs	
Charging cost	6.30 \$
Repairs	2.30 \$
Workforce-field	19.22 \$
Workforce-service	0.80 \$
Movement costs	2.20 \$
Payment gateway	1.50 \$
Total direct costs (B)	32.30 \$
Contribution margin (C)=(A-B)	62.60 \$
Fixed Costs	
Insurance	2.40 \$
Vehicle communication	6.00 \$
Asset cost (EMI/lease payments)	44.00 \$
Total fixed costs (D)	52.40 \$
Other Costs (provisions)	
Provision for loss	1.00 \$
Provision for dues	2.00 \$
Total provisions costs (E)	3.00 \$
Total Fixed costs and Provisions	55.40 \$
Gross margin (C-D-E)	7.10 \$

Financials	
Gross revenue	100.00 \$
Net revenue (A)	94.80 \$
Direct Costs	
Total direct costs (B)	32.30 \$
Contribution margin (C)=(A-B)	62.60 \$
Fixed Costs	
Total fixed costs (D)	52.40 \$
Other Costs (provisions)	
Total provisions costs (E)	3.00 \$
Total Fixed costs and Provisions	55.40 \$
Gross margin (C-D-E)	7.10 \$

The regulatory toolbox

NOTHING	Open License	Limited License	Limited License Strong Oversight	Multi-Operator Partnership	Single-Operator Partnership	Municipal Program	BAN
	Any eligible operator can receive a license if they meet the license terms	Any eligible operator can apply for a license, but limited number available (granted either first-come-first-serve or competitive process)	Any eligible operator can apply for a license, but limited number available; City works closely with operators to regulate service	Competitive process used to select operators for multi-year contracts to partner with City in developing and operating a program	Competitive process used to select one operator for multi-year contract to partner with City in developing and operating a program	City develops and operates program with internal resources and owns infrastructure; City may contract out for support services	

Increasing City Involvement, Investment, Ownership, Control and Accountability for Outcomes

Renforcement de l'implication, l'investissement, la prise en charge, le contrôle et la responsabilité de la ville quant aux résultats obtenus

Meer betrokkenheid, investeringen, zeggenschap, controle en verantwoordelijkheid van de stad voor de resultaten

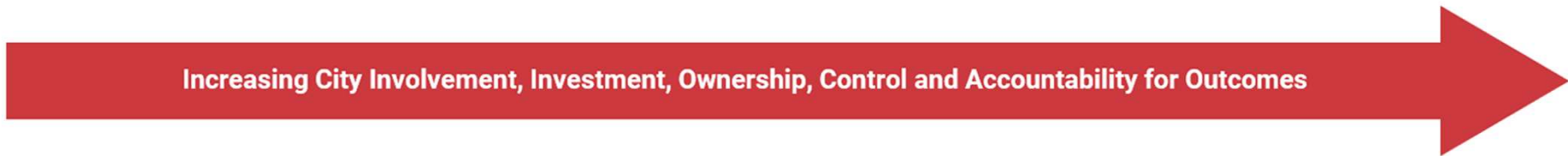
**BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Source: Mark Bennett, Sam Schwartz

The regulatory toolbox – carsharing evolution

2003	2013						
NOTHING	Open License	Limited License	Limited License Strong Oversight	Multi-Operator Partnership	Single-Operator Partnership	Municipal Program	BAN
	Any eligible operator can receive a license if they meet the license terms	Any eligible operator can apply for a license, but limited number available (granted either first-come-first-serve or competitive process)	Any eligible operator can apply for a license, but limited number available; City works closely with operators to regulate service	Competitive process used to select operators for multi-year contracts to partner with City in developing and operating a program	Competitive process used to select one operator for multi-year contract to partner with City in developing and operating a program	City develops and operates program with internal resources and owns infrastructure; City may contract out for support services	



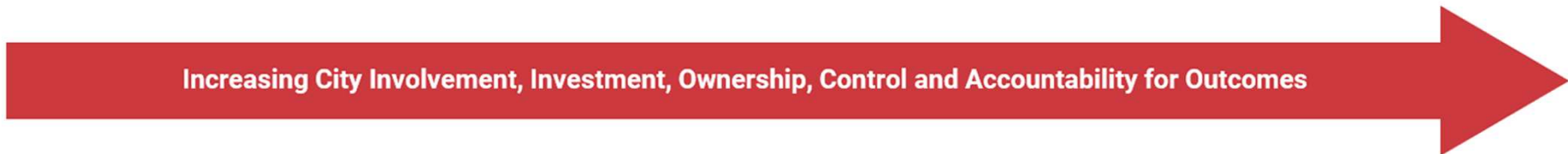
Source: Mark Bennett, Sam Schwartz



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

The regulatory toolbox – micromobility evolution



Source: Mark Bennett, Sam Schwartz

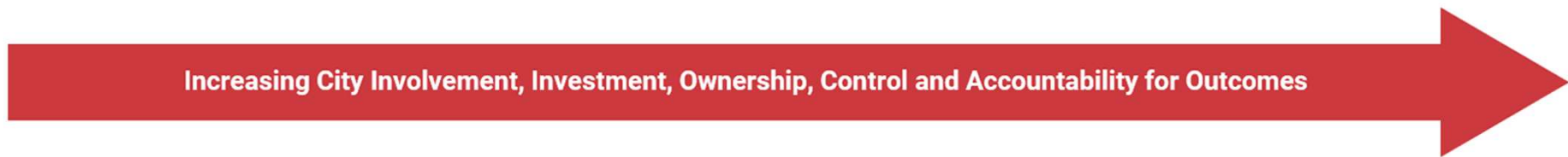


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

The regulatory toolbox – VLS / Villo!

NOTHING	2008					BAN	
	Open License	Limited License	Limited License Strong Oversight	Multi-Operator Partnership	Single-Operator Partnership		Municipal Program
	Any eligible operator can receive a license if they meet the license terms	Any eligible operator can apply for a license, but limited number available (granted either first-come-first-serve or competitive process)	Any eligible operator can apply for a license, but limited number available; City works closely with operators to regulate service	Competitive process used to select operators for multi-year contracts to partner with City in developing and operating a program	Competitive process used to select one operator for multi-year contract to partner with City in developing and operating a program	City develops and operates program with internal resources and owns infrastructure; City may contract out for support services	



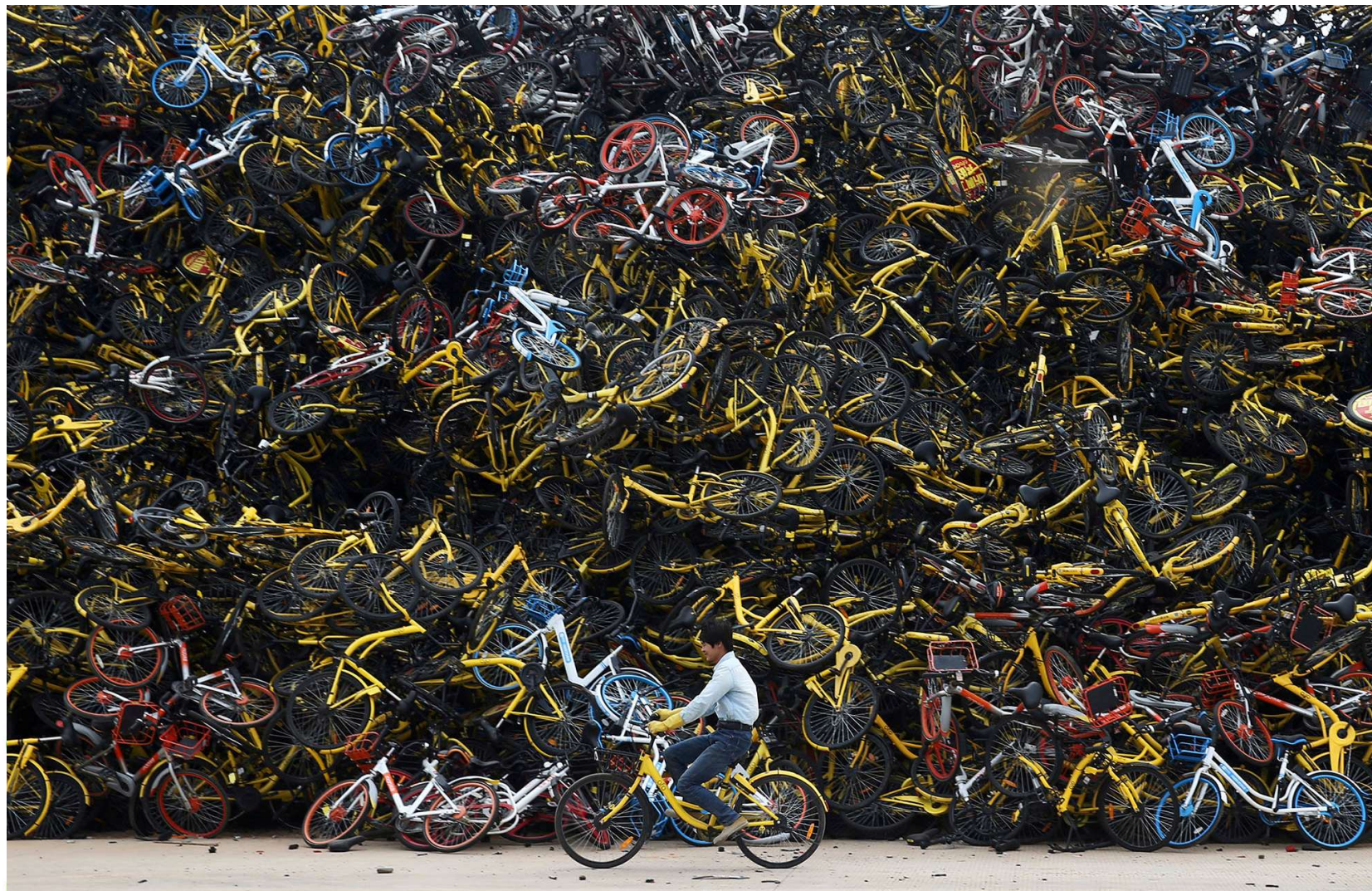
Source: Mark Bennett, Sam Schwartz



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL







Other examples – nothing



Other examples – open license

I amsterdam.
Discover Amsterdam

Car shares in Amsterdam


- [Greenwheels](#) 
- [MyWheels](#) 
- [SnappCar](#) 
- [Free2move](#) 
- [SIXTshare](#) 
- [Check.](#) 




BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL


Other examples – limited licenses strong oversight

4,000+ 


vehicles available for hire within the trial service area

300+ km² 

area covered by our trial

11 


participating boroughs, with e-scooters available for hire in Camden, City of London, Ealing, Hammersmith and Fulham, Kensington and Chelsea, Lambeth, Richmond upon Thames, Southwark, Tower Hamlets, Wandsworth and Westminster



high standards enforced through operator contracts, including in relation to: vehicles, parking, maintenance, preventing risky behaviours, user education, equitable access and environmental impact

Lime **voi.**

are our two operators

1,600+ 

marked parking bays, where customers must end their rides



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
 SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
 GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Other examples – multi-operator partnership



Private bikes had a landmark year, with Paris & London setting the tone for the continent as ridership surged 51%.

Paris selected **Dott, Lime & Voi** on 4-year contracts beginning in October, with each permitted to deploy 6,000 bikes, rising to 7,500 during peak season. The deal marks a structural reset for the city: to comply with the new caps, **Lime** reduced its fleet by 30% with **Dott** similarly scaling back. The headline is **Voi's** entry, with the Swedish operator describing Paris as the biggest and most competitive tender in the industry, and adding it to existing French operations in **Marseille**, and new wins in **Grenoble** and **Le Havre**. Operator fees also rose sharply under the new agreement (from €600k to €4 million annually across all three) signalling Paris's intent to treat dockless bikes as a tightly managed public service.

London remains Europe's largest market for private bikes by some distance, with **Lime** and **Forest** operating enormous fleets across the capital. In 2025, **Voi**, then **Bolt**, entered the market, further intensifying competition. Since operators must negotiate agreements with each of London's 32 boroughs, rules change between borough zones, creating real absurdities for both operators and riders. New rules introduced in July 2025 have given strategic authorities powers to regulate private bikes through a licensing framework – a long-overdue step that operators and boroughs alike have called for.

Other examples – single operator partnership

FOCUS ON PUBLIC BIKE SCHEMES






2025 HIGHLIGHTS (vs 2024)

Fleet size
238,000
-9%

Ridership
239 million
+5%

TVD
2.7 (↑ 2.5)

TOP RIDERSHIP 2025

	PARIS	48,500,000
	BARCELONA	21,800,000
	MADRID	13,750,000
	LYON	13,000,000
	LONDON	9,000,000



Other examples – municipal program

FOCUS ON PUBLIC BIKE SCHEMES

2025 HIGHLIGHTS (vs 2024)

Fleet size **238,000** -9%
Ridership **239 million** +5%

TVD
2.7 (↑ 2.5)

TOP RIDERSHIP 2025

	PARIS	48,500,000
	BARCELONA	21,800,000
	MADRID	13,750,000
	LYON	13,000,000
	LONDON	9,000,000

The biggest story of the year is Spain, where the €20m in public funding announced in September 2024 is bearing fruit: **BiciMAD** in Madrid has seen its ridership surge to 13.75 million trips, including a record 1.3m rides in June 2025 alone – the highest monthly total in the system's history. Barcelona's **Bicing** crossed 100 million trips since its



Other examples – ban



Prague to ban e-scooters after residents complain of chaos on pavements

Mon 20 Oct 2025

Czech city wants to promote wider use of shared bike services and says e-scooters have higher accident rates



Madrid bans hired e-scooters over safety concerns

The Spanish capital announced on Thursday the rental scooters would be off the city's streets by October because of the risks they pose to pedestrians.

Le Monde with AFP

Published on September 5, 2024, at 3:40 pm (Paris) · 1 min read



Barcelona Says Adéu to Dockless Bikes

A fragmented system that never really worked

Private dockless bike-sharing arrived in Barcelona in 2019, when the city issued its first licences to commercial operators. By 2026, the scheme had grown to around **3,500 bikes** spread across [seven operators](#): RideMovi, Bolt, Bird, Voi, Lime, Cooltra, and Donkey Republic. The model appeared competitive on paper. In reality, **it fragmented supply, diluted accountability, and created a poor user experience**. Riders had to navigate multiple apps, pricing structures, and service areas, while operators struggled to achieve meaningful scale: the average fleet amounted to just 500 vehicles per operator is too small to guarantee consistent availability, operational efficiency, or strong local brand recognition.

Other examples – municipal program



General outlines of the future public service

- **Public Service Delegation of 8 years**
- **5'000 vehicles** at the 8th year, **500 first ones** at the end of 2027
- **Approximately 2'000 stations**
 - In Paris, in inner suburbs and in the outer
 - Equipement shaped by IDFM
- **Mixed vehicles categories** (motorisation and types)
 - ICE, Full hybrid and EV (100% of the renewals will be electric by the end of the contract)
 - City, touring and utility cars
 - Experimentation of vehicules for transport of peoples with reduced mobility
- **A service with the Île-de-France Mobilités brand :**
 - Dedicated app
 - Growing integration in the IDFM mother app
 - Specific visual identity and service name (stations, vehicles embossing, ...)
- **Price range fixed by Île-de-France Mobilités**
 - Link with PT and *Veligo* (= long bike hire by IDFM) subscriptions
 - Social pricing

9

Le Parisien

Transports IDF

Un nouveau service d'autopartage pour toute l'Île-de-France, est-ce bien raisonnable ?

Île-de-France Mobilités entend déployer 500 véhicules à louer dès la fin de l'année 2027. Le marché de six à huit ans prévoit une enveloppe de 600 millions d'euros en tout.

Par [Sébastien Morelli](#) et [Sébastien Compagnon](#)

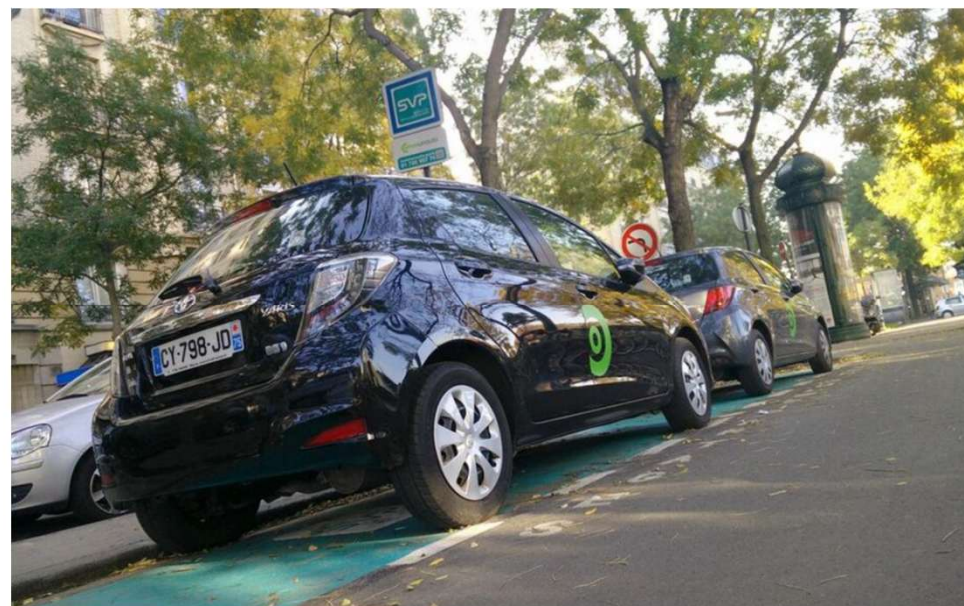
Le 5 avril 2026 à 11h18

Le fiasco est encore dans toutes les têtes. En juillet 2018, le service d'autopartage Autolib', lancé en 2011, s'arrêtait sur un échec, laissant [une ardoise de 75 millions d'euros](#) à régler au groupe Bolloré par les collectivités du Grand Paris. Malgré cet échec, Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports, [souhaite relancer un vaste réseau](#) d'autopartage s'adressant aux particuliers et aux entreprises. Le service doit démarrer dès la fin de 2027 avec 500 véhicules, pour atteindre, à terme et si le service est un succès, une flotte de 5 000.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Des services privés existent aujourd'hui, comme ici Communauto, sans couvrir forcément toute l'Île-de-France comme l'ambitionne le projet d'Île-de-France Mobilités. (archives) DR/Communauto

The next big thing – autonomous mobility services



Pic:
European
Commission

Ce mercredi 5 mars 2025, la Commission européenne a dévoilé un Plan d'Action industriel pour le secteur automobile, visant à renforcer son leadership dans un contexte de transition vers des véhicules plus intelligents, propres et connectés. Ce plan s'appuie sur le Dialogue Stratégique sur l'Avenir de l'Industrie Automobile Européenne, lancé en janvier 2025 par la présidente Ursula von der Leyen. Le contenu de ce plan a été dévoilé à peine deux jours après un premier geste fort concernant les normes CAFE envers les constructeurs automobiles.

Il définit cinq priorités majeures :

- Innovation et numérisation
- Transition vers une mobilité propre
- Compétitivité et résilience des chaînes d'approvisionnement
- Amélioration des compétences et gestion des impacts sociaux
- Création d'un environnement économique équitable et compétitif

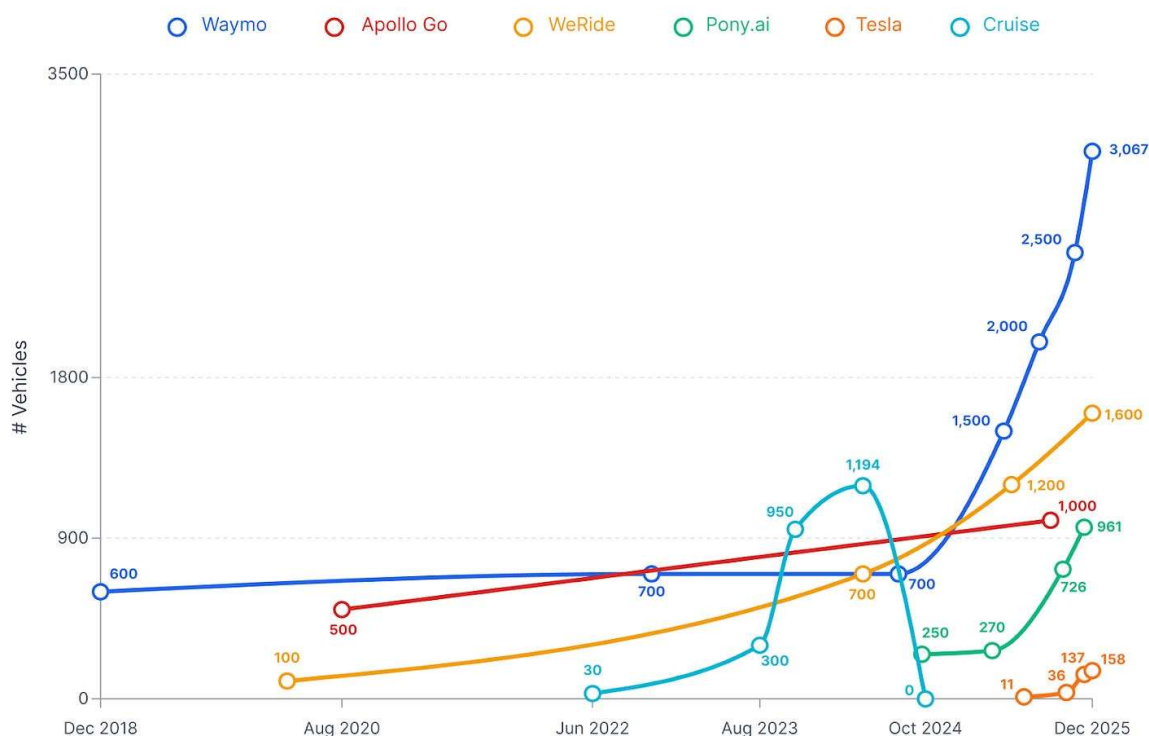
Des mesures pour renforcer la compétitivité européenne



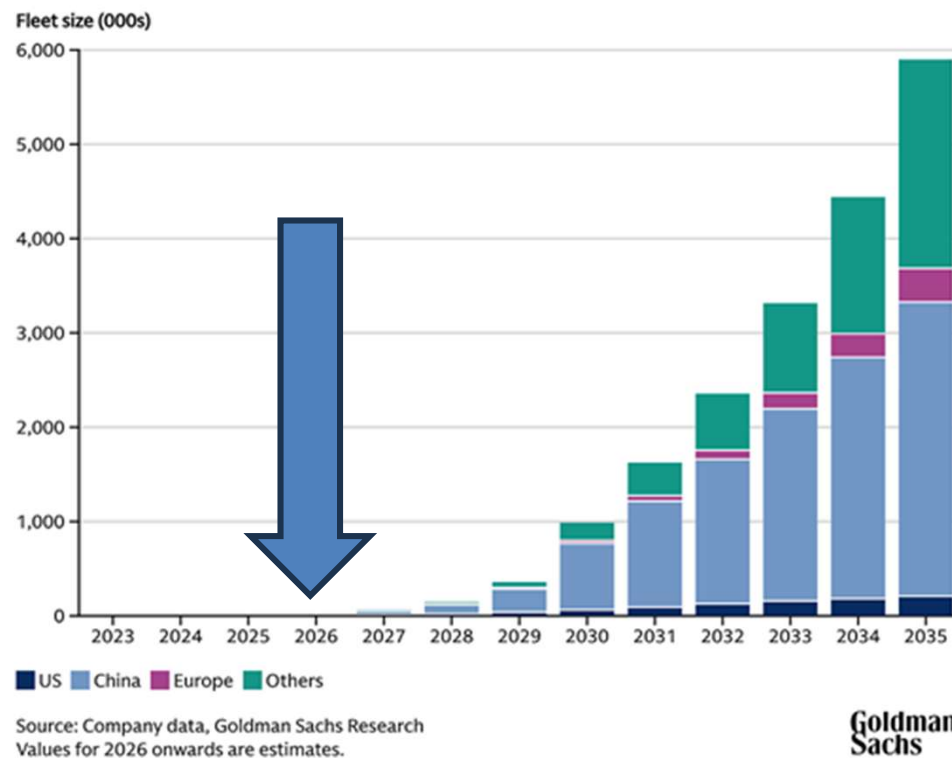
The next big thing – autonomous mobility services

Robotaxi Fleet Size Growth

Leading Companies (2018-2025)



Robotaxi fleet by region

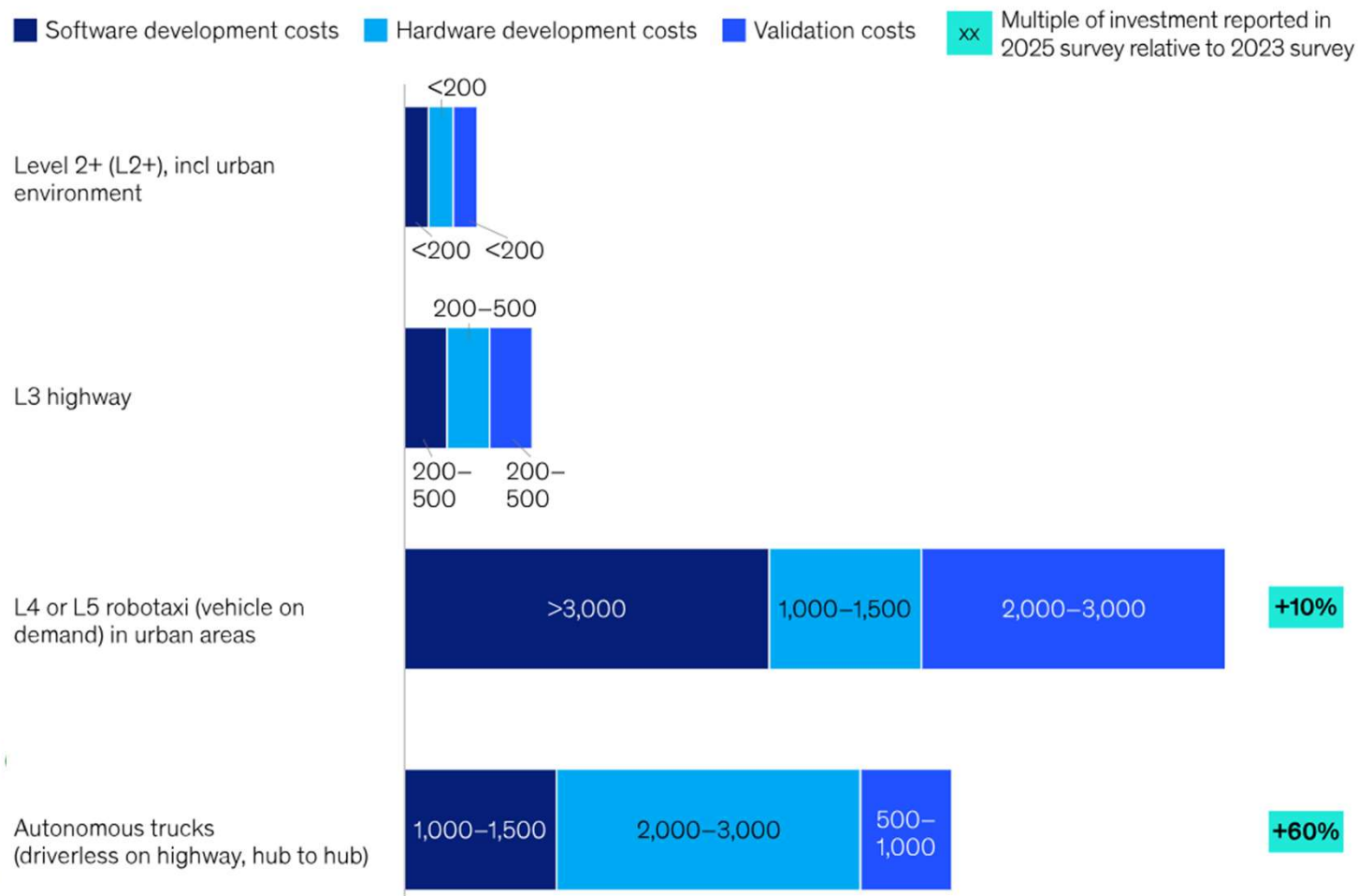


Goldman Sachs

Fleet sizes represent reported or observed vehicle counts (see Tesla Robotaxi Tracker in the final section).
Cruise ended operations in October 2024.

The next big thing – autonomous mobility services

Autonomous-vehicle development costs, \$ million



The next big thing – autonomous mobility services



Santander and Uber establish up to €1 billion financing platform to support European fleet growth

The funding scheme will run over a three-year period, with financing deployed in line with fleet-operator onboarding, market demand, risk analysis and other factors in each country. It also provides a stronger foundation for the integration of **autonomous** vehicle technology, supporting the next generation of urban mobility.



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

PPP = the future of MaaS ?



Pourquoi Floya s'arrête ?

L'objectif de Floya était de tester une nouvelle manière de **combiner différents services de mobilité** dans une seule app et de faciliter la vie des personnes qui se déplacent à Bruxelles.

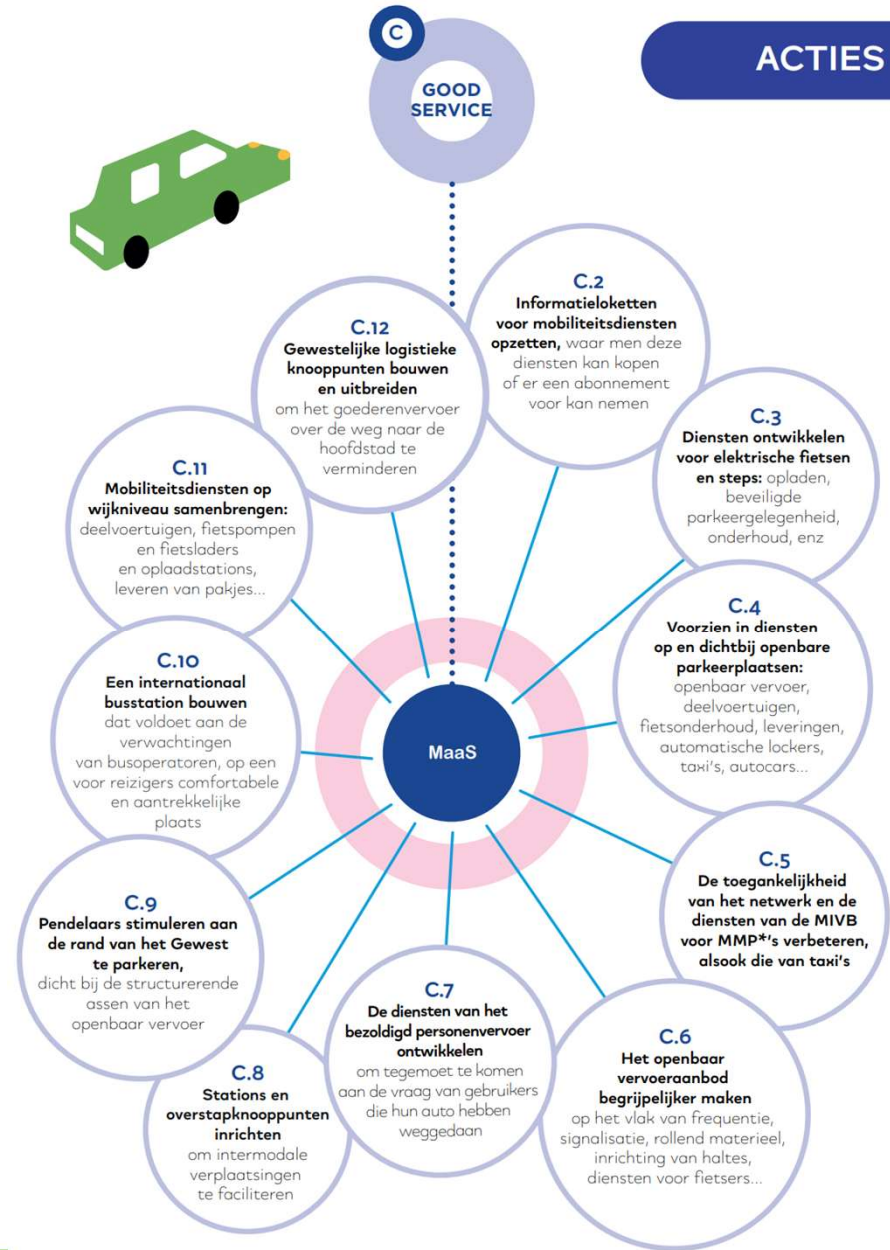
En près de 3 ans, Floya a permis de créer une vraie **communauté d'utilisateurs** et de mieux comprendre comment vous combinez différents moyens de transport au quotidien.

Mais aujourd'hui, le contexte bruxellois a évolué : les **trottinettes électriques seront interdites dès janvier 2027**, ce qui réduira considérablement l'offre de mobilité dans l'app. Dans la **situation budgétaire** actuelle, la STIB a donc choisi de **concentrer ses ressources** sur les projets de mobilité ayant le plus d'impact sur les déplacements à Bruxelles.

C'est pourquoi Floya s'arrêtera fin 2026.

BRUXELLES MOBILITEIT
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



merci

dank u



V/A

- Inclusieve mobiliteit: gegevens en vooruitzichten
- Beschouwingen over publiek-private ontwikkelingen inzake deelmobiliteit en innovatie



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

CONCLUSION

Christophe Vanoerbeek, Directeur général de Bruxelles Mobilité



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

ORGANISATIE VAN DE BEZOEKEN IN DE NAMIDDAG

Philippe Barette, Brussel Mobiliteit

1. TIR-centrum - Haven van Brussel
2. Metrostation Toots Thielemans - MIVB
3. Tramlijn 10 - MIVB
4. Parkeercontrole - parking.brussels
5. Fietsroute tussen Simonis en Belgica - Beliris
6. Sainctelette - Brussel Mobiliteit
7. A12 - Brussel Mobiliteit



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

8. **Project Haven/Rederijen - Brussel Mobiliteit**
9. **Simulatie rolstoeltoegankelijkheid - Brussel Mobiliteit**
10. **GCEV - Brussel Mobiliteit**
11. **Mobiliteitscentrum - Brussel Mobiliteit**
12. **Mobiliteitsdiensten wijk Tivoli - Brussel Mobiliteit**
13. **Fietspunt en fietsenstalling Beurs - Brussel Mobiliteit**
14. **Fietstocht Lambermont-fietsroute C203 - Brussel Mobiliteit**



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

- Annabel, Annick, Christine, Fanny, Florence, Majdouline, Joel et Philippe
- Mme la Ministre, Korneel, Jean-Luc, Annabel, Kristof, Aurore, Martin, Christophe
- Mary Elizabeth Rubiños & Luc Donck & Geoffroy Drappier, Christophe Rubbens, Elodie Santacana, Camille De Caevel & Youssef El Hafid & Pierre Vassart & Besnike Panxhaj, Gontran Fradcourt, Nicolas Malingreau, Virginie Limbourg & Hugues Convent, Clément Gay, Joel Silva & Cedric Marlière & Nino Peeters, Emel Ziylan & Ivan Verschueren & Michèle Populer, Koen Vandekerkhove & Peter Van Goethem & Achille Couplet, Martin Lefrancq et Loïc Nys, Christophe de Voghel & Vincent Marrot & Charlotte Raymond, Marianne Courtois

MERCI - BEDANKT

Lunch jusque/tot 13:35

Départ des visites
Vertrek van de rondleidingen
13:45



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL