

IRIS 2

Plan de mobilité

RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE



bruxellesmobilité
mobilbrussel



I
BRU

I
BRU

Colophon

Cette publication a été réalisée par:
Bruxelles Mobilité-AED de la Région de Bruxelles-Capitale et
par l'association momentanée Atanor / Yuluka / Speculoos

Responsable de la publication: Philippe Barette
Chef de projet: Thierry Duquenne
Chef de projet pour l'association momentanée:
Barbara de Radiguès

Comité de pilotage: Thierry Duquenne, Philippe Barette

Éditeur responsable:
Camille Thiry – Bruxelles Mobilité,
1035 Bruxelles
Novembre 2011

Association momentanée:
Coordination: Barbara de Radiguès (Atanor)
Textes: Virginie de la Renaudie (Yuluka)
Données: Stratec (sauf mention contraire)
Direction artistique et gestion:
Pierre Huyghebaert (Speculoos)
Graphisme: Pierre Huyghebaert, Delphine Platteeuw
(intérieur) et Bruxelles Mobilité (couverture)
Graphiques et cartographies: Delphine Platteeuw
et Pierre Huyghebaert
Photographies: MRBC et STIB à l'exception de
p14, Vitalyzator
p22, Michael40001
p23, p38, Fototineke
p56, Quarsan
p83, p105, Christophe Koninckx
p107, p117, Johan Coppens
p132, Nielsvk
Illustrations: Fabienne Loodts
Mise en page: Pierre Huyghebaert et Delphine Platteeuw
Coordination et graphisme web: Nicolas Rome

Texte original rédigé en français
Traduction en néerlandais: L. Jadot & Cie

Imprimé sur papier recyclé

Sources cartographiques Bruxelles: Brussels UrbIS © - CIRB

Table des matières

Préface	3
Résumé stratégique	4
1. Le Plan régional de mobilité, une vision d'avenir	7
La démarche du Plan régional de mobilité	7
Comprendre nos modes de déplacement à venir	8
L'intérêt de la modélisation	9
Les évolutions que doit intégrer le plan	10
L'appel aux compétences citoyennes	10
L'enquête publique	11
Le statut du plan	11
2. Diagnostic d'un défi pour Bruxelles-Capitale	12
IRIS 1, une application partielle	12
Axe I IRIS 1 : l'aménagement cohérent du territoire	13
Axes II IRIS 1 : la promotion des modes actifs (piétons, convivialité de l'espace public, vélo)	13
Axe III IRIS 1 : la mise à niveau des transports publics	13
Axe IV IRIS 1 : le développement d'une politique de stationnement	14
Axe V IRIS 1 : la mise en œuvre de la spécialisation des voiries	14
Axe VI IRIS 1 : le développement du RER	16
Quel a été l'impact des mesures du Plan IRIS 1 ?	16
Une évolution tendancielle toujours préoccupante	17
L'accèsibilité régionale menacée	18
Trop de voitures nuit à la qualité de vie	21
Le trafic ankylose les transports publics	21
L'offre de transports publics n'est pas encore suffisamment adaptée	21
Certains quartiers méritent une attention particulière	22
Les enseignements du panel de citoyens	24
Du pragmatisme	24
Sept mesures jugées prioritaires	25
Les critères d'appréciation des mesures	25
Pour des changements radicaux ?	26
Étude IRIS 2	26
Scénario n°1	26
Scénario n°2	28
Scénario n°3	31
Constats environnementaux	31
Qualité de l'air	31
CO ₂	33
Nuisances sonores	33
Impact trafic en matière d'urbanisme	34
3. La mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale en 2018: les objectifs du Plan	35
Maîtrise de la demande de mobilité	37
Valorisation des modes durables	38
Renforcer le transfert modal: réduire la charge du trafic	39
Le transfert modal: renforcement des alternatives	40
Transfert modal: le transport de marchandises	41
Financement	41
Garantir l'application du Plan IRIS	41

4. Actions de mise en œuvre	42
1. Favoriser les modes de transport actifs	42
1.1. La marche au cœur de la ville	43
1.2. Le vélo: accélérer l'effet « boule de neige »	47
2. Rendre les transports publics plus attractifs	55
2.1. Focus sur les utilisateurs	56
2.2. Un réseau efficace et amélioré	57
2.3. Développer une offre de tram	63
2.4. Mettre en place des bus à haut niveau de service	66
2.5. Le métro: lui donner les moyens de son potentiel	69
2.6. Le RER et ses mesures d'accompagnement	73
2.7. Accessibilité internationale: favoriser les modes de déplacement durables	78
3. Rationaliser, spécialiser et sécuriser le réseau routier	83
4. Une utilisation rationnelle de la voiture	94
4.1. Maîtriser la demande d'(auto)mobilité	95
4.2. Rationalisation de l'usage de la voiture en faveur du transfert modal	96
4.3. Voitures partagées: la voiture quand il faut	97
4.4. Taxi: le réflexe flexibilité	100
4.5. La moto: un nouveau défi	102
4.6. Plans de déplacements: tous acteurs de la mobilité	103
4.7. Mobilité durable: sensibiliser et informer	106
5. Appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice	107
5.1. Une politique régionale de stationnement	109
5.2. Plus de parkings de transit incitatifs	115
6. Accorder mobilité et aménagement du territoire	117
7. Information et gestion de la mobilité	121
8. Améliorer la logistique et la distribution des marchandises	126
9. Améliorer la gouvernance pour garantir les objectifs d'IRIS	133
5. Planification budgétaire et financement	139
Les dépenses prévisionnelles	140
Les nouvelles ressources envisageables	140

PRÉFACE

Le jeudi 9 septembre 2010, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le Plan IRIS 2. Le Plan IRIS 2 est le plan stratégique en matière de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale. Il prévoit de permettre à chacun de se déplacer le plus efficacement possible avec le mode le plus adapté. Dans ce plan, nous avons résolument opté pour la promotion des transports publics, de la marche et du vélo. De plus, nous voulons réduire la pression automobile de 20% d'ici 2018.

Ce plan garantit une attention renforcée et la priorité aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes. Il vise également l'élaboration d'un réseau routier rationalisé et intelligent, une meilleure utilisation de la voiture et la mise en place d'une politique de stationnement au niveau régional. Une mobilité sur mesure. Ainsi, nous pourrons profiter d'une Région où il fait bon vivre, où l'on peut élever ses enfants en pleine santé et en toute sécurité et dont l'économie est prospère.

Ce Plan ambitieux va maintenant être traduit en actions concrètes et donnera une direction à la politique bruxelloise en matière de mobilité pour les années à venir.

Ainsi, un Plan piéton volontariste sera rédigé, une première en Région de Bruxelles-Capitale. Le nombre de zones piétonnes augmentera là où, aujourd'hui, Bruxelles en manque cruellement. Le vélo non plus n'est pas oublié : le caractère cyclable des voiries sera garanti à chaque réaménagement ou création de nouveaux espaces publics. Les transports publics sont la première priorité du Plan IRIS 2. À court terme, l'offre de transports publics de surface – trams et bus – sera renforcée en les isolant de la circulation automobile. En outre, plusieurs extensions des lignes de tram et de métro sont prévues. Le métro sera d'ailleurs prolongé de Rogier jusqu'à Schaerbeek. De plus, la politique de stationnement sera également mise en œuvre. Le plan prévoit à cet effet moins d'espace de stationnement en voirie et une rationalisation du nombre d'emplacements de parking dans les immeubles de bureaux, tout en préservant le stationnement des riverains. Toutes ces mesures doivent contribuer à assurer une circulation automobile plus fluide et un transfert modal renforcé.

Le but n'est pas que ce plan finisse dans une bibliothèque. C'est naturellement son exécution qui prime. C'est pour garantir cela que la réglementation nécessaire doit être adaptée.

Le Plan IRIS 2 est un plan ambitieux et volontariste. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, il représente un vecteur de transition vers une ville éco-capitale. Les Bruxellois et les usagers de la ville méritent une ville où la vie et le travail sont agréables, sûrs et sains. Une ville forte sur le plan économique, où la qualité de vie prime sur le reste. Ensemble, nous y arriverons.

Bruno De Lille
Secrétaire d'État bruxellois à la Mobilité

RÉSUMÉ STRATÉGIQUE

Le Plan régional de mobilité est un document stratégique d'orientation de la politique des déplacements. Il vise à garantir à tous la possibilité de se déplacer efficacement pour apprendre, travailler, se distraire, autrement dit: vivre agréablement à Bruxelles.

Le diagnostic sur lequel le plan s'appuie est sans appel: à politique constante, la congestion nous menace, ainsi que son cortège de nuisances socio-économiques et environnementales.

L'objectif du plan est:

- ▶ d'améliorer l'accessibilité régionale avec les modes les plus adaptés, gage d'un dynamisme économique et social;
- ▶ de promouvoir la qualité de vie des habitants de la Région;
- ▶ de réduire le trafic automobile de 20% – cible du Plan régional de développement –, en distinguant deux horizons: 2015 et 2018.

La rencontre de cet objectif est conditionnée par notre capacité à prendre en compte d'autres critères pour nos déplacements que nos seuls choix individuels, au profit d'une logique de développement durable.

À cet égard, la Région de Bruxelles-Capitale propose un projet à la fois ambitieux et réaliste, pour réduire significativement et durablement la pression automobile tout en garantissant un bon niveau d'accessibilité globale aux différentes fonctions urbaines. Ce projet se décline en neuf priorités dont les actions concrètes sont détaillées point par point dans les pages qui suivent:

- ▶ favoriser **les modes actifs**, vélo et marche, comme alternative à la voiture, en particulier sur les petites distances;
- ▶ faire **des transports publics de première classe pour tous la pierre angulaire du déplacement à Bruxelles**, grâce à une offre moderne et diversifiée;
- ▶ proposer **un système routier hiérarchisé et rationalisé** où la sécurité de tous et la régulation du trafic sont optimisés pour laisser la place aux autres modes de déplacements;
- ▶ encourager **une utilisation rationnelle de la voiture**, en favorisant des usages innovants comme la voiture partagée ou le taxi collectif;
- ▶ appliquer **une politique de stationnement coordonnée et régulatrice**, véritablement au service de la mobilité régionale;
- ▶ planifier conjointement **mobilité et aménagement du territoire**, tant l'un et l'autre sont étroitement liés;
- ▶ délivrer **une information moderne et en temps réel sur la mobilité**, pour assister tous les usagers dans leurs déplacements quotidiens;
- ▶ optimiser **la logistique et la distribution des marchandises**, au cœur du développement économique régional;
- ▶ améliorer **la gouvernance**, pour offrir au Plan IRIS 2 les conditions indispensables à son succès.

Dans le cadre des priorités énoncées, le plan avance des propositions concrètes dont certaines ne relèvent pas seulement de la Région. Leur réalisation, comme la mise en œuvre du plan dans son ensemble, nécessite en effet l'implication de nombreux acteurs, du secteur public comme du secteur privé, tant pour la mise en œuvre que pour le financement. Certains investissements sont lourds, mais indispensables pour assurer l'accessibilité de la Région, améliorer la mobilité des Bruxellois et garantir le respect de nos engagements à réduire les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphérique.

La Région de Bruxelles-Capitale appelle donc l'ensemble de ses partenaires, tous les acteurs du transport ainsi que l'État fédéral et les autres régions, mais aussi tous les citoyens, à développer ensemble une vision commune de la mobilité à Bruxelles, sur base des priorités de ce plan. Ce n'est qu'avec une démarche cohérente et conjointe que la mobilité de la Région **au bénéfice de tous** pourra être assurée à long terme, dans un environnement préservé.

LE PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ, UNE VISION D'AVENIR



LA DÉMARCHE DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ

Comme toutes les grandes métropoles européennes, Bruxelles s'est doté d'un Plan régional des déplacements, ou Plan IRIS, en 1998. Il a été défini comme étant un plan stratégique en matière de mobilité qui intègre:

- ▶ tous les modes de déplacement;
- ▶ le développement économique et urbanistique de la Région comme de son hinterland;
- ▶ les critères d'un développement durable, notamment les impératifs du Protocole de Kyoto et sa traduction pour la Région.

Il traduit concrètement le volet mobilité du [Plan régional de développement](#) (PRD) sur base d'orientations ambitieuses et dans une logique de développement durable:

- ▶ **gérer durablement la mobilité** en réduisant la prééminence de la voiture par la promotion de modes de transport de remplacement et la réduction de la demande de déplacements motorisés;
- ▶ **assurer l'accessibilité** pour permettre la participation valable de tous aux différentes fonctions économiques, sociales et culturelles de la Région;

Plan régional de développement
élaboré sur base d'une analyse de la ville, le PRD trace les perspectives du développement de la Région. Il est axé sur la qualité de vie, le développement durable, la solidarité et le respect de son identité plurielle.

- garantir la qualité de vie, aussi bien en termes de cadre et d'environnement que de sécurité, de santé et de quiétude de tous les Bruxellois.

Le premier plan – IRIS 1 – approuvé par le gouvernement régional en 1998 avait pour horizon l'année 2005 et se basait sur des données de terrain récoltées entre 1991 et 1993. Mettre à jour IRIS impliquait donc d'actualiser ces données, pour prendre en compte l'évolution récente des facteurs socio-économiques qui influencent la demande en matière de déplacements, mais aussi les retards importants enregistrés dans la mise en œuvre d'IRIS 1, la mise en place de la politique de stationnement et du RER en particulier. IRIS 2 est une mise à jour et s'inscrit donc dans la philosophie du Plan IRIS de 1998 tout en lui donnant un nouvel élan.



Afin d'élaborer IRIS 2, la Région a donc confié une mission d'étude au bureau d'études STRATEC-Aménagement, travaillant sous la guidance d'un comité d'accompagnement. Cette étude, démarrée en 2002, s'est donné comme horizon 2015.

COMPRENDRE NOS MODES DE DÉPLACEMENT À VENIR

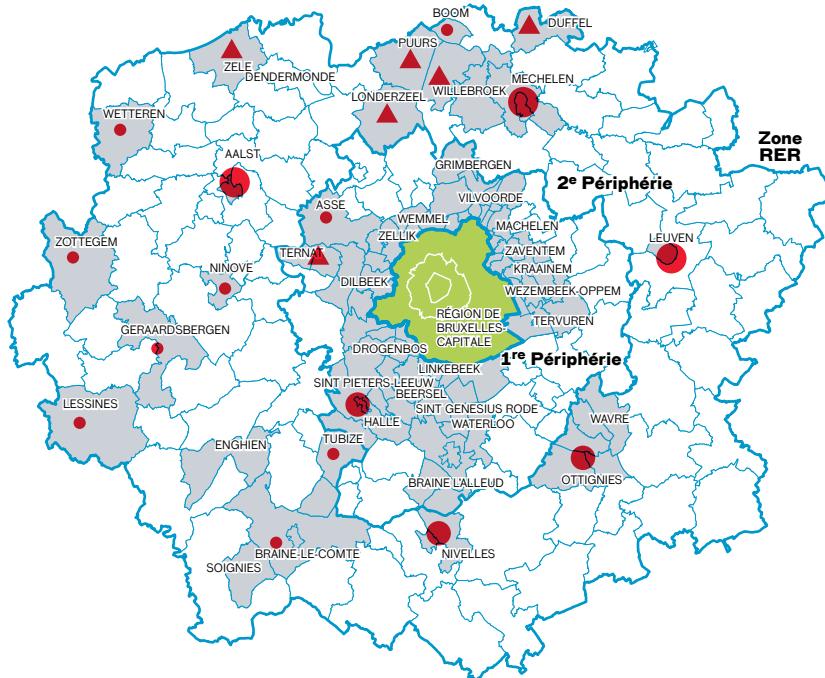
La mobilité est étroitement liée à nos modes de vie. Pour fixer une perspective à l'horizon 2015, l'étude doit prendre en compte les évolutions sociétaires prévisibles comme :

- la croissance de la population, particulièrement les jeunes et les conséquences en matière de fréquentation scolaire, ainsi que les personnes âgées;
- la croissance de l'emploi induite par le développement économique dans la **zone RER**;
- les réductions du temps de travail au bureau, associées à une plus grande souplesse des horaires en faveur des travailleurs, et au développement du télétravail;
- la relocalisation des activités et des ménages;
- l'évolution du coût des carburants et la perspective d'une décroissance, à terme, de la production des combustibles fossiles ;

Zone RER

Ensemble du territoire concerné par l'extension du Réseau express régional. Elle comprend la Région de Bruxelles-Capitale plus les première et deuxième périphéries, soit cent trente-cinq communes au total.

- ▶ la conscience accrue du lien existant entre nos habitudes de déplacement et leurs impacts sur la santé publique, la qualité de vie et l'environnement;
- ▶ la nécessité de promouvoir les modes actifs pour lutter contre la sédentarité.



Carte Bruxelles, IRIS 1,
zone RER

RBC = 19 communes
 + 33 communes
 de l'anneau de première périphérie*
 + 83 communes de l'anneau
 de deuxième périphérie
 = Zone RER

- Zone urbaine de la Région
de Bruxelles-Capitale
- Autres zones urbaines
- Nœud économique
- Ville

* Le Plan IRIS 1 considérait comme zone d'étude, la RBC et les 33 communes de la première périphérie, soit 52 communes.

Scénario tendanciel
 État de la mobilité régionale en 2015
 compte tenu de la mise en œuvre des
 mesures prévues pour IRIS 1.

Le Plan IRIS 2 soumis à enquête publique est donc le fruit d'une étude cadre, alimentée par une série d'études plus pointues qui ont analysé systématiquement de multiples aspects de la mobilité : motifs et fréquence des déplacements, critères de choix du mode de transport, état et niveau d'utilisation du réseau routier... Cette étape s'est déroulée d'avril 2002 à août 2003. Elle a permis de définir l'état de la mobilité régionale en 2015, avec ou sans RER, en se limitant à la mise en œuvre des décisions déjà prises ([scénario tendanciel](#)).

L'INTÉRÊT DE LA MODÉLISATION

Le processus de modélisation mis en place a permis ensuite d'évaluer avec précision l'effet potentiel des mesures à prendre pour atteindre les objectifs. Il était important, en particulier, de pouvoir mesurer le report modal obtenu à l'heure de pointe du matin par les différentes mesures, en tenant compte des effets de l'aménagement d'infrastructures sur l'occupation des sols (choix de localisation de la part des ménages et des entreprises). La modélisation a permis de mesurer l'impact des diverses mesures envisagées sur l'usage des transports publics et de la voiture individuelle. La mise en évidence des mesures les plus efficaces a permis de constituer plusieurs scénarios volontaristes successifs (2004 à 2006), à partir desquels le plan a été conçu.

LES ÉVOLUTIONS QUE DOIT INTÉGRER LE PLAN

L'étude se base sur des données datant de 2001 et tient compte des évolutions jusqu'en 2006. Il apparaît nécessaire d'intégrer également dans le plan l'évolution de la situation depuis cette date. Notamment l'évolution en matière d'aménagement du territoire, les schémas directeurs (PDI, etc.), le nombre croissant de cyclistes (de 1% à 4% des déplacements entre 2000 et 2009), l'évolution du réseau de la STIB, l'explosion du nombre d'usagers de la STIB (plus de 80% entre 2000 et 2009), les mesures prises par la Région en matière de promotion des modes actifs, etc. Il faut également tenir compte de l'évolution des conditions environnementales, principalement en matière de qualité de l'air et de nuisances sonores. Le transport est la source principale de ces nuisances en Région de Bruxelles-Capitale :

- ▶ 76% des émissions de microparticules et 55% des dioxydes d'azote sont émis par la circulation et principalement les motorisations diesel (dont la part dans le parc automobile croît continuellement pour atteindre 80% en 2009);
- ▶ le transport contribue à plus de 20% des émissions de CO₂ de la Région;
- ▶ 30% de la population de Bruxelles-Capitale est exposée à un niveau de bruit excessif en provenance du trafic. Cela constitue la première source de bruit, devant les transports aériens.

Par ailleurs, il faut également tenir compte :

- ▶ de la crise économique qui frappe la Région comme le reste du monde depuis 2008;
- ▶ du sous-financement structurel de la Région;
- ▶ du nombre d'emplois en RBC, passé de 648.000 en 2004 à 688.000 fin 2008;
- ▶ de la croissance démographique qui fera bientôt passer la barre des 1.200.000 habitants.

Le plan final doit donc prévoir l'intégration des orientations résultant de l'étude IRIS 2 et des évolutions constatées.

L'APPEL AUX COMPÉTENCES CITOYENNES

Parallèlement au travail des scientifiques et des experts, un panel de citoyens a été organisé dans le cadre du Plan régional de mobilité. En faisant appel aux « compétences sociales » de citoyens représentatifs de la plus grande diversité possible des usagers de la Région bruxelloise, le panel avait pour objectif autant d'enrichir la réflexion des décideurs que de créer des échanges dans le dialogue entre citoyens et politiques. Le panel a rendu un avis réfléchi et argumenté, non technocratique, pour éclairer au mieux les décideurs. C'était aussi une occasion d'ouvrir et de susciter le débat public sur la mobilité régionale.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le document de synthèse du Plan IRIS 2 et ses annexes ont été soumis à enquête publique entre le 1^{er} octobre et le 30 novembre 2008. Environ trois cents citoyens ont réagi pour faire part de leurs commentaires ou de leurs suggestions à la fois sur la démarche d'ensemble, qui vise à réduire la charge de trafic automobile, mais aussi sur les orientations stratégiques et les priorités d'action définies dans ce plan. Diverses instances régionales et extra-régionales ont également remis un avis, dont notamment les communes, le Parlement, le Conseil économique et social, Bruxelles Environnement, la Commission régionale de mobilité et de nombreuses associations. Ces contributions ont été centralisées et analysées par l'administration et ont contribué à amender la version finale du plan.

LE STATUT DU PLAN

Le Plan régional de mobilité délimite le cadre stratégique des interventions publiques de la Région de Bruxelles-Capitale. Car s'il n'a pas de caractère réglementaire en ce qui concerne ses prescriptions littérales, le Plan IRIS s'impose aux administrations régionales et communales pour tout ce qui touche de près ou de loin à la mobilité. Il donnera l'impulsion et fixera le cadre pour organiser les déplacements au sein de la Région bruxelloise en un système attractif et performant.

Toutefois, les cartes reprenant les principales voies de communication inspireront les modifications futures du PRAS¹.

► 1. Le PRAS ne traite, au niveau cartographique, que des principales voies de communication, à savoir:

- le réseau primaire de voiries: autoroutes, métropolitaines, principales;
- le réseau d'itinéraires cyclables régionaux;
- le réseau primaire des transports publics: lignes de chemin de fer, itinéraires de transport public en site indépendant (métro et pré-métro).

Les cartes mobilité d'IRIS 2 devront donc être déclinées en deux volets:

- un volet principal, du niveau du PRAS, appelé à remplacer, lors de sa prochaine révision, les cartes 5 et 6 du PRAS;
- un volet complémentaire, reprenant les autres lignes de transport (dont les lignes de tram), qui ne seront définies qu'au niveau du plan stratégique IRIS 2.

2

DIAGNOSTIC D'UN DÉFI POUR BRUX- ELLES-CAPITALE



IRIS 1, UNE APPLICATION PARTIELLE

Plan régional des déplacements ou Plan IRIS

À partir d'une analyse de la situation actuelle et tendancielle en matière de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale, le plan définit des orientations et présente des mesures pour l'ensemble des moyens de transport. Un premier plan a été élaboré en 1998.

Son actualisation fait l'objet du Plan IRIS 2.

En 1998, après six ans de travail, le gouvernement a approuvé le premier **Plan régional des déplacements (ou Plan IRIS)** qui fixait pour la première fois une stratégie globale et un cadre d'intervention en matière de mobilité à l'horizon 2005. L'enjeu était de taille: assurer l'avenir de Bruxelles en conciliant mobilité, compétitivité et développement régional. Presque dix ans plus tard, la mobilité régionale tendancielle reste très préoccupante. D'autant que certaines mesures importantes du Plan IRIS 1 n'ont pas été mises en œuvre, tandis que les besoins en mobilité ont fortement augmenté. Résultat: sur base de la situation actuelle, les perspectives pour 2015 en matière de déplacements sont plutôt alarmantes².

2. Un compte-rendu détaillé de ce scénario tendanciel pour 2015 a fait l'objet d'une publication spécifique: «L'État des lieux de la mobilité à Bruxelles» (avril 2006). Données également disponibles sur le site www.iris2irisnet.be.

Le Plan régional des déplacements avait défini en 1998 six axes stratégiques pour enrayer la charge de trafic automobile et améliorer la qualité de vie comme de déplacement de tous les usagers de Bruxelles. Au moment d'actualiser ce plan, un bilan s'impose:

AXE I IRIS 1 : L'AMÉNAGEMENT COHÉRENT DU TERRITOIRE

IRIS 1 avait mis l'accent sur la nécessité d'une politique de planification basée sur l'accessibilité des lieux de travail et sur le « profil mobilité » des entreprises. Plan de référence pour l'aménagement du territoire, le Plan régional d'affectation du sol (PRAS) entré en vigueur en 2001 n'a pas conforté cette volonté de densification des zones bien desservies par les transports publics et n'a pas encouragé l'implantation de bureaux dans ces zones, notamment dans le **Pentagone**.

AXES II IRIS 1 : LA PROMOTION DES MODES ACTIFS (PIÉTONS, CONVIVIALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, VÉLO)

La mise en œuvre des itinéraires cyclables a connu un retard important, dû à la longueur des procédures administratives et au manque de personnel pour exécuter les chantiers. Les aménagements de voiries n'intègrent pas systématiquement des équipements (infrastructures ou marquages simples) en faveur des cyclistes. Par ailleurs, la Région n'a pas de politique piétonne globale. En matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, le Règlement régional d'urbanisme, approuvé par le gouvernement le 21 novembre 2006, fixe désormais les règles et les standards de bonne accessibilité. Sur le terrain, les nouveaux aménagements incluent systématiquement les dispositifs aidant les mal-voyants et les personnes en chaise roulante. Les stations de métro sont même adaptées à un rythme supérieur au rythme prévu. Les États généraux de la sécurité routière ont été lancés au niveau de la Région, de même que leur processus d'évaluation. Des plans de déplacements d'entreprise sont imposés pour les entreprises de plus de cent personnes sur un même site dans tout le territoire régional afin de promouvoir les modes durables. Les établissements scolaires sont invités à se doter de plans de déplacements également.

AXE III IRIS 1 : LA MISE À NIVEAU DES TRANSPORTS PUBLICS

Il s'agissait d'améliorer leur **vitesse commerciale**, leur fréquence, leur capacité et le réseau, en développant de nouvelles lignes en surface et de métro. La mise en œuvre a commencé. De nombreux sites propres ont été réalisés pour les bus et les trams, mais l'accroissement de la densité de circulation freine la vitesse des bus et des trams aux endroits qui n'ont pas encore été aménagés, comme à certains qui ont été aménagés. La première phase de télécommande prioritaire des feux en faveur du transport public est entamée mais pas encore totalement opérationnelle. La Région doit renforcer les mesures et les moyens d'immuniser les transports publics contre la congestion qui pénalise fatallement leur fiabilité.

L'extension du métro vers Erasme et Delacroix est en fonction et le bouclage de la Petite Ceinture est en service depuis début 2009. Un programme global d'augmentation de capacité des métros, trams et bus a été lancé dès 2001. Ses effets sont perceptibles³. De nombreuses lignes ont vu leur fréquence augmenter aux heures creuses et les cinq lignes principales ont vu leur fréquence augmenter le soir.

Un mécanisme de tiers payant a été instauré au niveau fédéral, par lequel 20% de subventions publiques sont allouées à toutes les entreprises qui acceptent de financer 80% du prix des abonnements SNCB + STIB de leurs travailleurs.

Pentagone

Centre-ville de la Région de Bruxelles-Capitale, situé à l'intérieur de la Petite Ceinture.

Vitesse commerciale

Vitesse moyenne d'une ligne de transport public en tenant compte des temps d'immobilisation aux arrêts.

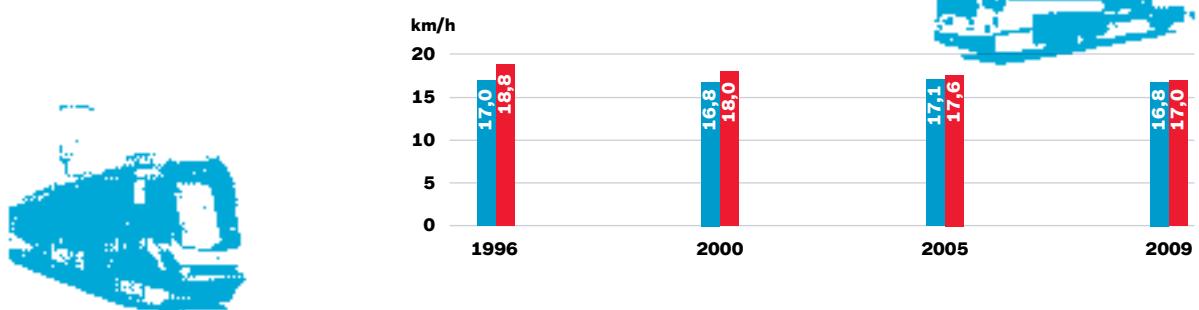
► 3. Contrairement aux voitures, qui sont disponibles en quelques semaines, trams et métros nécessitent des études préalables, des définitions techniques, des délais de remise d'offre et des délais de construction et d'essais très longs: au total, environ cinq ans.

► 4. Omnio: l'instauration du statut Omnio permet l'octroi d'un droit à l'intervention majorée de l'assistance aux ménages se trouvant dans une situation financière difficile.

Par ailleurs, la Région finance des tarifs préférentiels STIB pour les clients Omnio⁴, et la gratuité pour les moins de 12 ans, les plus de 65 ans, les personnes bénéficiant du revenu d'insertion, ainsi que pour les demandeurs d'emploi lors de leurs entretiens d'embauche. De même, les Communautés soutiennent les tarifs préférentiels pour les étudiants. Comme d'autres villes performantes en matière de mobilité durable, la Région a lancé la voiture partagée (Cambio) pour enrayer la dépendance à la voiture particulière.

En 2009, un système de vélos partagés a été implanté et son extension doit se poursuivre en 2010.

Évolution des vitesses commerciales bus et tram en fonction des années



AXE IV IRIS 1 : LE DÉVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Le plan entendait maîtriser l'offre de stationnement et diminuer sensiblement les capacités en stationnement de longue durée. La création de parkings de transit et la réglementation du nombre de places de parking de bureaux dans les nouvelles constructions complétaient ce dispositif. Avant 2005, très peu de réalisations sont à noter, sauf à Etterbeek, Auderghem et Bruxelles-ville. Le processus de mise en place d'une structure régionale de stationnement est en cours depuis 2007. Concernant la création de parkings de transit, les études d'extension de quatre parkings ont été réalisées. Pour leur construction, le financement n'est pas encore assuré. Quant à la réglementation du nombre de places de parking de bureaux dans les nouvelles constructions, une circulaire a été édictée en 2003 et intégrée en 2006 dans le Règlement régional d'urbanisme (RRU). La politique de stationnement n'est pas achevée.

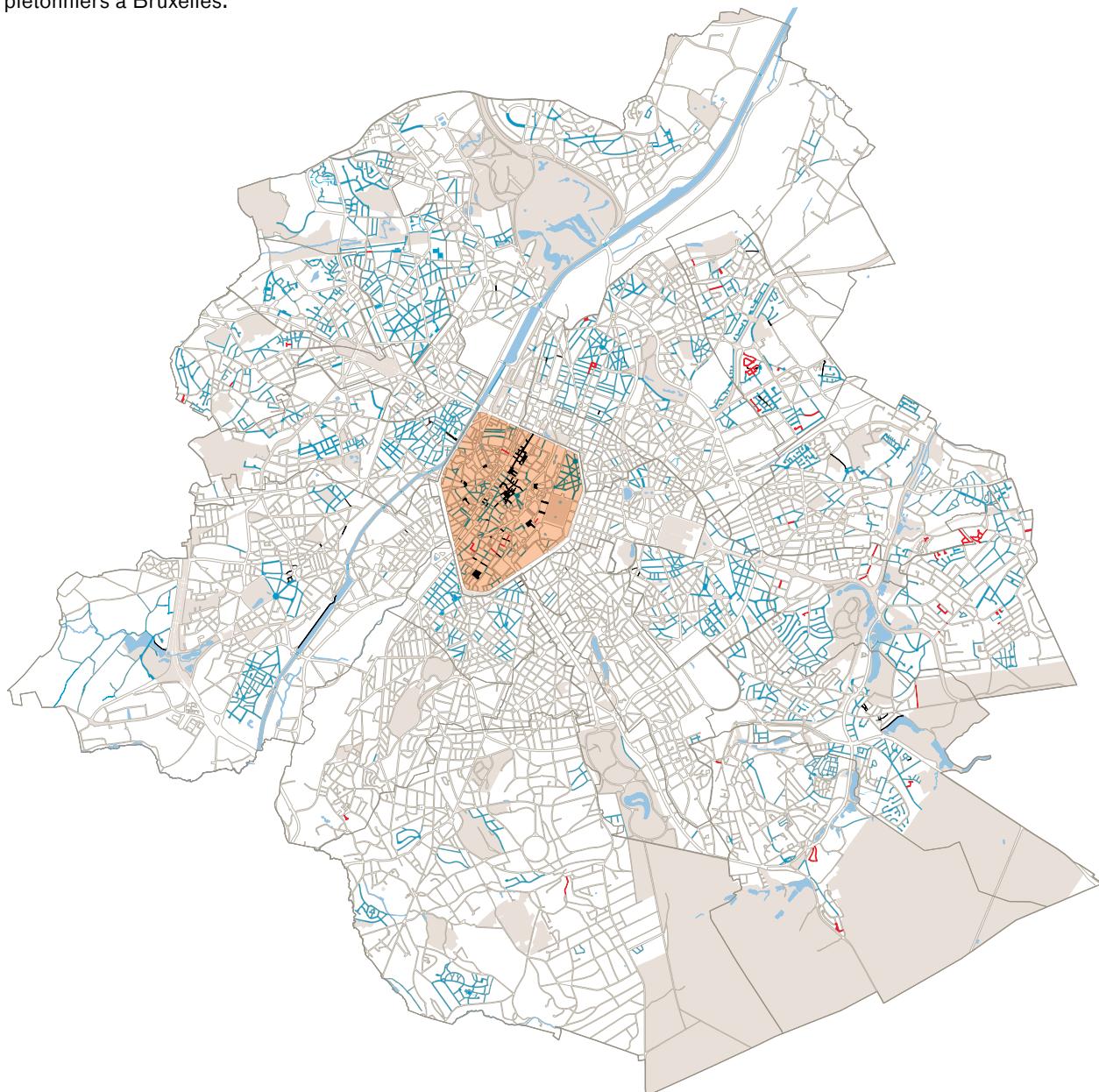
AXE V IRIS 1 : LA MISE EN ŒUVRE DE LA SPÉCIALISATION DES VOIRIES

La spécialisation des voiries, qui vise à réduire le trafic de transit dans les quartiers d'habitation, est délicate à mettre en œuvre face à la pression et à la flexibilité de la voiture. Compte tenu des effets de report vers les voiries voisines et surtout vers des axes fréquentés par des bus et des trams, ainsi que de la faiblesse des budgets disponibles, seules certaines zones ont pu être traitées⁵.

Fin 2008, 29,5% des voiries communales du réseau de quartier étaient traitées en zone 30, renforcé par la mise en zone 30 du Pentagone. Ces traitements, par des mesures physiques et réglementaires limitant les vitesses, ne sont pas suffisamment accompagnés de plans de circulation dissuadant le transit (parcours en boucle, sens unique inversé...). Des incitants ont certes été mis en place par la Région (cofinancement des plans zone 30 et des PCM, subside via le mécanisme des travaux subsidiés), mais les progrès sont trop lents. Le bouclage des quartiers visant à réduire le transit dans ces quartiers est resté très confidentiel.

Les plans communaux de mobilité, mis progressivement en place depuis 2002, devraient permettre d'avoir des visions plus larges, en prenant en compte ces paramètres. Il faut renforcer significativement l'impact de ces PCM et les orienter résolument sur les objectifs de mobilité de la Région.

Il faut également constater que la Région ne dispose pas de politique piétonne. Il est frappant notamment de noter que comparativement à d'autres villes européennes et belges, on retrouve très peu d'espaces piétonniers à Bruxelles.



► 5. La carte reprenant l'ensemble des voiries ayant été converties en zone 30 permet de visualiser les progrès accomplis, mais on reste loin de l'objectif.



Carte des zones 30 (2009)

Source: AED

- zones 30 km/h réalisées
- zones piétonnes
- zones résidentielles ou 20 km/h
- zone 30 depuis le 01/09/2010

- 6. L'état d'avancement au 1/07/2008 des principales procédures de demande de permis d'urbanisme est le suivant:
- ligne 50A Alost-Midi: PU attendu pour 10/2008. Travaux en cours;
 - ligne 161 Namur-Watermael-Schuman: PU délivré en 1/2008. Recours en traitement;
 - ligne 124 Charleroi-Moensberg-Midi: PU délivré en 3/2008. Travaux en cours;
 - diabolo (4^{ème} branche de retour sur Bruxelles): PU obtenu 10/2008. Travaux en cours;
 - Quadrilatère (gare du Nord): PU attendu 05/2010

Le processus de réalisation a fait l'objet d'accords successifs entre l'État et les trois Régions quant au financement partiel (fonds RER), à la planification des travaux (plan pluriannuel 2001-2012 de la SNCB), à la commande de matériel roulant spécifique et à la mise en place d'une structure de pilotage de la mise en œuvre (convention RER de 2003). Les premiers certificats d'urbanisme ont été délivrés en 1999 pour la ligne 161 et le tunnel Schuman-Josaphat, mais n'ont pas débouché immédiatement sur des travaux⁶.

Les retards accumulés en la matière sont supérieurs à sept ans.

QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DES MESURES DU PLAN IRIS 1 ?

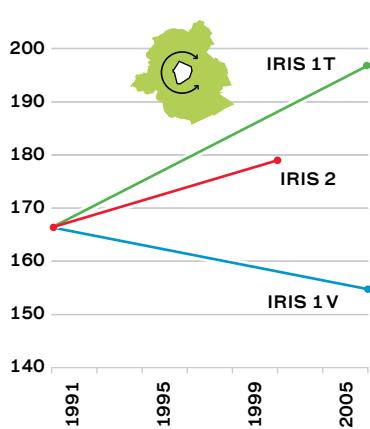
En 2009, il a été établi que le nombre de kilomètres parcourus sur les routes avait augmenté régulièrement au cours des dernières décennies. La hausse atteint presque 20% entre 1997 et 2007 à l'échelle du pays. En Région de Bruxelles-Capitale, cette augmentation est moindre et certains comptages démontrent une légère régression ces deux dernières années sur certains axes. Néanmoins, il apparaît que sur le réseau secondaire de la Région, le nombre de kilomètres parcourus a augmenté de près de 30% au cours de la dernière décennie, dégradant significativement la qualité de vie des quartiers et la vitesse commerciale des transports publics de surface.

Les déplacements en voiture au sein de la Région à l'heure de pointe du matin (7h-9h) sont moins nombreux en 2001 que ce que prévoyait IRIS 1 dans sa projection tendancielle. Mais ils sont encore bien loin du résultat escompté dans le scénario volontariste, sans doute à cause de la mise en œuvre trop partielle de la politique de stationnement, et un report insuffisant vers la marche et le vélo.

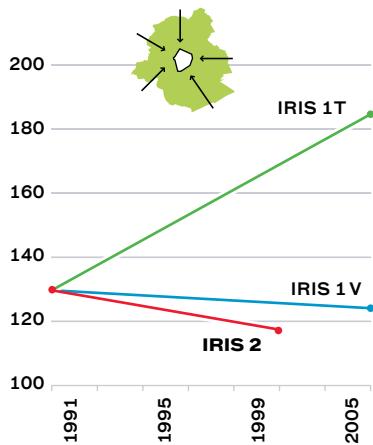
Pour les déplacements en voiture «entrants» dans la Région, la situation en 2001 semble meilleure que dans le scénario volontariste d'IRIS 1, si on examine la tranche 7h-9h, alors même que le RER n'existe pas encore. L'étude a mis en évidence qu'en fait, il y a une forte augmentation entre 6h et 7h du matin et entre 9h et 10h. C'est désormais entre 6h et 10h que s'étalement les heures de pointe du matin pour pallier la difficulté d'accès à la Région durant «l'hyper-pointe».

Il reste que le Plan IRIS 1, partiellement mis en œuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics.

Déplacements intra-bruxellois en véhicule privé

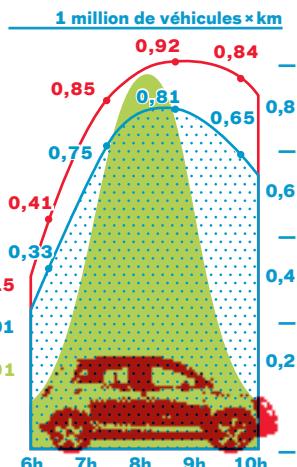


Déplacements en véhicule privé pour la navette entrante



Déplacement en voiture en relation avec les objectifs d'IRIS 1

Chiffres approximatifs



Nombre de déplacements en VP (7h-9h) (en milliers)

Comparaison des déplacements en voiture observés en 2001 et des déplacements en voiture prévus par le scénario tendanciel et volontariste d'IRIS 1.

UNE ÉVOLUTION TENDANCIELLE TOUJOURS PRÉOCCUPANTE

Quel est l'avenir de la mobilité en 2015 si aucune nouvelle politique n'est mise en œuvre ? C'est pour disposer de cette « mesure étalon » que différentes études prospectives ont été menées, sur base des évolutions sociétales et démographiques probables, ainsi que sur les conséquences des nouvelles infrastructures réalisées ou décidées entre 2001 et 2006, à l'exception du RER⁷. À l'horizon 2015, le panorama est inquiétant, non seulement pour l'accessibilité des différents pôles régionaux mais aussi pour le bien-être de ses habitants et l'activité économique de la Région. Les principales causes ont un effet combiné multiplicateur :

- ▶ une augmentation tendancielle du nombre de déplacements quotidiens, liée aux modes de vie ;
- ▶ une augmentation de l'intensité du trafic dans la Région : + 6% en 2015 rien qu'aux heures de pointe par rapport à 2001, soit + 0,5% par an. Hors Région, la croissance du trafic est même de 17%, avec les impacts que cela impose sur la RBC ;
- ▶ la part dominante de la voiture comme mode de transport quotidien : trois déplacements sur cinq en moyenne et la voiture reste le mode de déplacement mécanisé principal en 2015. Malgré une augmentation du nombre de cyclistes, le vélo est et reste trop faiblement présent, à un taux nettement plus faible que dans la plupart des capitales européennes ;
- ▶ la prépondérance de la route (78% du tonnage en 2001) pour le transport de marchandises, inhérent et indispensable aux activités de la ville.

7. Seul le RER n'a pas été intégré dans ce scénario tendanciel pour 2015, afin de mieux dissocier les conséquences du RER de celles des autres mesures déjà décidées.

L'ACCESSIBILITÉ RÉGIONALE MENACÉE

► 8. Zone RER = les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale + les 33 communes de l'anneau de première périphérie + les 83 communes de l'anneau de deuxième périphérie.

La Région et sa périphérie risquent de connaître une congestion structurelle des infrastructures routières: un «bourrelet de congestion» enserrera déjà Bruxelles. Mais en 2015, il sera particulièrement difficile de circuler sur les autoroutes au nord de la zone RER⁸, dans les deux sens, aux heures de pointe du matin comme celles du soir. Dans ces conditions, impossible également «d'évacuer» les voitures le soir, à partir de la Région, par ces autoroutes saturées.

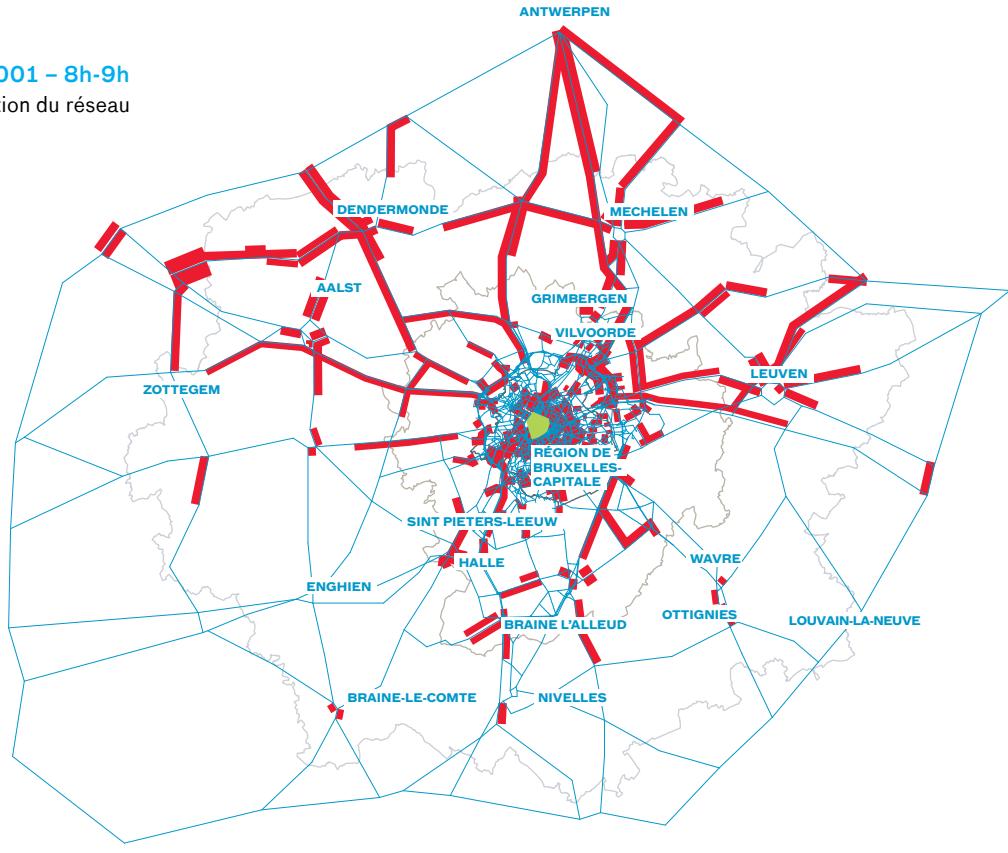
Le Ring se trouvera également surchargé par l'affluence du trafic domicile-travail vers Diegem-Zaventem et l'augmentation des déplacements de périphérie à périphérie. L'alternative à la voiture y fait défaut: 85% des déplacements s'y font donc en voiture. Par capillarité, la congestion gagnera les autoroutes de pénétration vers le Ring et réduira la capacité des grands axes de pénétration dans Bruxelles. Tous les axes périurbains se dirigeant vers Bruxelles seront saturés. Et le réseau routier urbain ne sera pas non plus en mesure d'absorber l'augmentation du trafic.



Ce bourrelet de congestion protège actuellement la Région d'un afflux de trafic en provenance de l'extérieur, mais, à terme, il limitera aussi son accessibilité et accentuera l'étalement des heures de pointe entre 6h et 10h du matin. Sans compter que la moindre amélioration sensible de la capacité du Ring, mais surtout des autoroutes de pénétration, ferait repartir fortement à la hausse le trafic à destination de la Région.

Situation en 2001 – 8h-9h

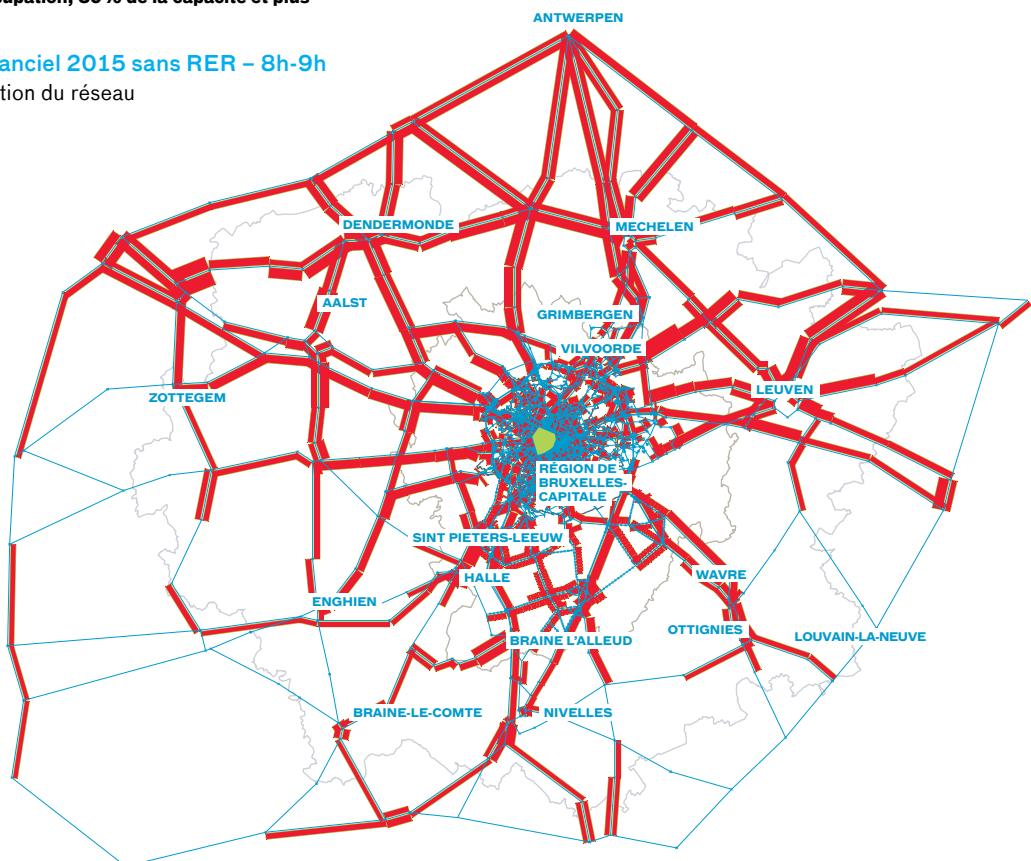
Carte de saturation du réseau
zone RER.



- Limite de la zone RER
- Limite de la zone IRIS 1
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale
- Routes principales
- Taux d'occupation, 80% de la capacité et plus

Scénario tendanciel 2015 sans RER – 8h-9h

Carte de saturation du réseau
zone RER.



Situation en 2001 – 8h-9h

Carte de saturation
du réseau territoire régional.

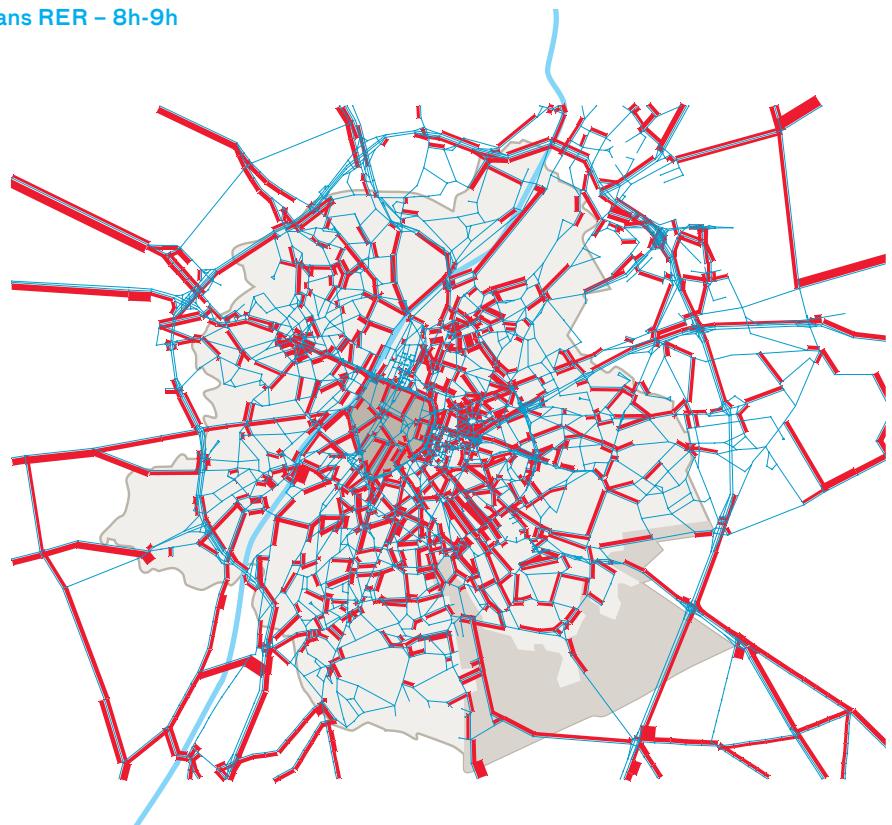


Limite de la Région de Bruxelles-Capitale

Routes principales
Taux d'occupation, 80% de la capacité et plus

Scénario tendanciel 2015 sans RER – 8h-9h

Carte de saturation
du réseau territoire régional.



TROP DE VOITURES NUIT À LA QUALITÉ DE VIE

La situation actuelle sur le territoire régional est déjà difficile dans certaines zones. Entre 1991 et 2001, les déplacements en voiture (7h-9h) ont augmenté de 8% à Bruxelles et de 13% sur la zone RER. Le trafic 7h-9h à destination de l'anneau RER a crû de manière beaucoup plus importante (36%). Le trafic explose aussi en dehors des heures de pointe (croissance de 30% à 60% pour les heures creuses, entre les pointes du matin et du soir). En 2015, plusieurs zones seront très fortement congestionnées, notamment le Pentagone et la première couronne à l'est et au nord. Globalement, la situation sera pire qu'en 2001, notamment dans le Quartier européen, à Schaerbeek ou à Saint-Josse. Et c'est sur le réseau local, dans les quartiers résidentiels, que la charge de trafic automobile se fera le plus sentir, ces quartiers n'étant pas encore suffisamment protégés, compte tenu de la mise en œuvre congrue de la spécialisation du réseau.

Ce phénomène est amplifié par l'utilisation croissante des voitures de société qui déresponsabilisent l'automobiliste par rapport à une utilisation rationnelle de la voiture.

Conséquence logique de l'augmentation du trafic: les émissions de CO₂ augmentent et ce sont tous les efforts régionaux entrepris, par exemple dans l'industrie ou le logement, qui se trouvent ainsi annihilés. Mais l'excès de voitures a d'autres conséquences qui dégradent la qualité de vie des Bruxellois: bruit, mauvaise répartition de l'espace public entre les différents usagers, risques d'accident, ainsi que les polluants à échelle plus locale (CO, NO_x, COV, PM10...).

LE TRAFIC ANKYLOSE LES TRANSPORTS PUBLICS

La saturation des voiries pèse sur la vitesse commerciale des transports publics de surface, englués dans le trafic. Leur vitesse de déplacement en voirie diminuera en moyenne de 32%. Les coûts d'exploitation sont également conditionnés à la hausse par la congestion, frappant la fiabilité. Et même sur les sites propres, la congestion perturbera chaque traversée de carrefour.

L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS N'EST PAS ENCORE SUFFISAMMENT ADAPTÉE

L'usager pourrait avoir du mal à pratiquer l'intermodalité dans de bonnes conditions, compte tenu des faiblesses structurelles des correspondances à certains endroits. Sont en cause:

- ▶ des durées de déplacement très variables, liées à l'hétérogénéité des fréquences et des horaires entre les différents exploitants;
- ▶ des aménagements qui manquent de lisibilité et de cohérence;
- ▶ des arrêts trop éloignés les uns des autres;
- ▶ de mauvaises conditions d'attente et d'information des usagers, notamment en cas de perturbations;
- ▶ des risques en matière de sécurité (traversée de voies rapides...).

L'offre de transports publics ne répond plus correctement aux nouvelles demandes de déplacement:

- ▶ aux heures dites «creuses», désormais de plus en plus animées;
- ▶ tard dans la soirée ou la nuit pour les noctambules et les travailleurs nocturnes (hormis les bus de nuit, jusqu'à 3h du matin deux soirs par semaine, et les taxis collectifs);
- ▶ par manque de capacité en heure de pointe, dans des conditions de confort acceptables. La croissance de la clientèle enregistrée sur le

Croissance de l'intensité du trafic 2015 Tendanciel par rapport en 2001

Région Hors Région

Intensité du trafic



Charge du réseau (véhicules x km)



Durée du déplacement



Vitesse moyenne



CO₂

Le dioxyde de carbone est un gaz présent naturellement dans l'atmosphère à environ 0,035% en volume. C'est l'un des principaux gaz à effet de serre. L'augmentation de sa concentration dans l'atmosphère est un facteur essentiel du réchauffement climatique. En Région bruxelloise, 95% des émissions de gaz à effet de serre sont ainsi dues au CO₂.

- réseau de la STIB entre 1999 et 2008 (+79%) a causé des soucis de disponibilité de places et a nécessité un programme d'acquisition de matériel roulant de plus grande capacité. Des efforts continus sont néanmoins indispensables afin d'anticiper la future croissance;
- ▶ la nécessité d'intensifier les efforts en matière de parkings vélos et les problèmes d'accessibilité aux gares et au matériel roulant pour les PMR et les cyclistes;
 - ▶ la nécessité de poursuivre et intensifier la coordination entre les quatre différents opérateurs (offre, billettique, tarifs, etc.).

CERTAINS QUARTIERS MÉRITENT UNE ATTENTION PARTICULIÈRE

♦ 9. La réorganisation des réseaux tram et bus a été approuvée par le gouvernement en 2005, après un large débat au Parlement régional: elle poursuit l'objectif d'améliorer la régularité, les fréquences et l'accessibilité des différentes zones de la Région mais au prix de la scission de certaines anciennes lignes, ce qui nécessite plus de correspondances que par le passé, dont on s'attachera par ailleurs à diminuer la pénibilité.

Déjà préoccupants en 2001, les problèmes d'accessibilité de la **Moyenne Ceinture** s'aggravent, aussi bien en termes de transports publics (qu'améliore cependant la mise en œuvre du Plan tram-bus 2008⁹) que de circulation routière: la capacité de la Moyenne Ceinture sera nettement insuffisante, surtout si la spécialisation des voiries est mise en œuvre, faisant converger le trafic sur ces grands axes régionaux. Les traversées de Schaerbeek et d'Uccle seront encore plus difficiles aussi bien en voiture qu'en transports publics, même avec le développement du RER.



Sur le site de **Tour & Taxis**, le développement d'un complexe de plusieurs hectares aura un impact important sur la mobilité dans la Région. Or cette zone est caractérisée par une saturation des voiries et une accessibilité actuelle médiocre en transports publics. Dans le même esprit, le choix d'affectation des **anciens sites SNCF**, très peu accessibles en transports publics ou à pied (Delta, Josaphat et Schaerbeek-Formation...) doit se faire en intégrant aménagement du territoire, accessibilité, et coût du transport. Le type et la densité des fonctions que la Région y autorisera va influencer fortement la mobilité régionale. Enfin, d'autres **quartiers d'urbanisation récente** (1970-2006) connaissent une nouvelle demande d'accessibilité liée:

- ▶ aux développements de pôles urbains mixtes : c'est le cas par exemple du haut de Jette, avec le développement d'une zone mixte comprenant un important campus hospitalo-universitaire associé à de l'habitat, ou du Peterbos-Westland à Anderlecht, qui connaît une forte densité de population ;
- ▶ aux développements de pôles de bureaux comme le Quartier Léopold entre 1990 et 2006, ou la densification des activités le long des boulevards du Souverain et de la Woluwe ;
- ▶ aux développements d'activités économiques sur le territoire de la Flandre, aux limites de la Région (Keiberg, Zaventem, Diegem...). La bonne qualité de la desserte en transports publics de ces zones est importante pour la Région, dans la mesure où un grand nombre d'emplois accessibles aux Bruxellois y seront implantés (22% de croissance attendus en 2015 pour les déplacements domicile-travail vers la première périphérie au départ de Bruxelles, soit 40.000 déplacements 6h-10h).

Par ailleurs, il faut également tenir compte de la création à court terme de nouveaux quartiers et de la densification de quartiers existants dans le cadre du Plan régional du logement ou des projets spécifiques comme la densification des fonctions sur la rue de la Loi, le développement de Tour & Taxis, etc. L'arrivée simultanée de nombreux nouveaux habitants aura une influence déterminante sur la demande en transport dans les zones concernées.

Il faut prendre en compte également le déménagement du siège de l'OTAN vers la caserne Prince Baudouin et la réaffectation du site existant.



Ces différents projets urbains ont une incidence importante sur la mobilité régionale. C'est pourquoi le plan propose une vision et une planification d'ensemble qui imposent une meilleure cohérence avec l'aménagement du territoire.

LES ENSEIGNEMENTS DU PANEL DE CITOYENS

Au cours de l'élaboration du plan, la Région de Bruxelles-Capitale a organisé un panel citoyen. Nouvelle forme de participation citoyenne inaugurée dans les années 80, le panel permet à un groupe de citoyens de contribuer à la réflexion sur une question complexe. En complément du travail des scientifiques et des experts, le travail du panel permet de produire un avis réfléchi et argumenté, non technocratique, pour éclairer au mieux les décideurs.

Un groupe d'une trentaine de personnes volontaires, sélectionnées pour illustrer la plus grande diversité possible des usagers de la Région bruxelloise, a travaillé et réfléchi pour concevoir ensemble un «avis citoyen» concernant la mobilité à Bruxelles, remis officiellement au ministre compétent en juin 2006.¹⁰

- 10. L'intégralité de l'avis du Panel est téléchargeable sur www.iris2.irisnet.be et a fait l'objet d'une publication disponible à Bruxelles-Mobilité.



DU PRAGMATISME

Éveillé à la complexité de la problématique de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale par des exposés introductifs et formatifs, le panel a d'abord formulé des attentes, pragmatiques et de bon sens, en termes organisationnels et politiques, autant de conditions qu'ils ont jugées essentielles à l'efficacité d'un Plan régional de mobilité.

- La mise en **cohérence des politiques de mobilité** des différents niveaux de pouvoir et de décisions (État fédéral, Régions, communes, administrations, organes de police...), sans perdre de vue que les habitants de Bruxelles doivent garder l'arbitrage final.

- ▶ La définition **d'actions planifiées** dans le temps et **hiérarchisées** en termes de priorités.
- ▶ L'application concrète de ces mesures, soutenue par une volonté réelle **des acteurs** de terrain, une sensibilisation de l'ensemble des citoyens et un système de contrôle efficace.
- ▶ La mise à disposition des **moyens** financiers et humains à la hauteur des enjeux.
- ▶ La mise en œuvre d'une **évaluation** rigoureuse.

SEPT MESURES JUGÉES PRIORITAIRES

Amené à se prononcer sur une série de mesures possibles, le panel a défini sept domaines, qu'il a jugés prioritaires pour la mobilité en Région bruxelloise.

- ▶ **Des travaux d'infrastructures inévitables**, dont le RER et le métro qu'il souhaite voir accélérés et combinés avec la mise à disposition de parkings de dissuasion, gratuits et sécurisés, en connexion directe avec les transports publics.
- ▶ **Une politique de stationnement** cohérente et contraignante.
- ▶ **Une offre de transports publics de première classe**.
- ▶ **Une intermodalité** renforcée (aménagement matériel et horaires combinés).
- ▶ La prise en compte systématique des besoins **des personnes à mobilité réduite (PMR)**.
- ▶ Une plus grande convivialité de la Région, avec notamment la création de zones réservées aux transports actifs et collectifs.
- ▶ **Une meilleure information** concernant les différents modes de transport (horaires, trajets, plans, coûts...).

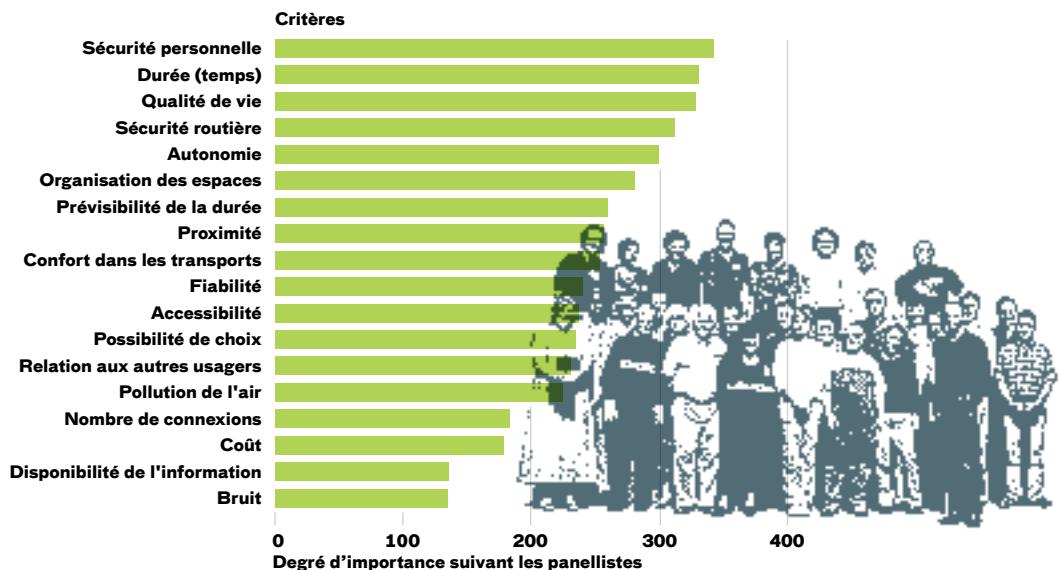
Outre la résolution de problèmes matériels et structurels liés à la mobilité, le panel a également souligné l'importance d'un **changement de mentalité** de l'ensemble de la population à l'égard de ses déplacements. Il encourage la stimulation des valeurs collectives et le travail sur l'imagination suscité par les différents modes de déplacement.

LES CRITÈRES D'APPRECIATION DES MESURES

Le panel a également été amené à réfléchir sur les critères d'appréciation des différentes mesures¹¹, au premier rang desquels figurent:

- ▶ la sécurité personnelle;
- ▶ la durée de déplacement;
- ▶ la qualité de vie;
- ▶ la sécurité routière;
- ▶ l'autonomie;
- ▶ l'organisation des espaces.

▶ 11. Les critères de choix mis en avant par les membres du panel ont été listés au sein de quatre groupes de travail. Il a donc fallu, lors d'une séance plénière, s'accorder sur des agrégats au sein desquels – tout étant dans tout – tous les critères évoqués seraient représentés.



POUR DES CHANGEMENTS RADICAUX ?

Travaux d'infrastructures, politique d'axes prioritaires pour les transports publics, mesures vélo et plan de stationnement seraient les mesures volontaristes les plus facilement envisagées par le panel. La spécialisation des voiries, la gratuité des transports publics et le péage urbain suscitent par contre des avis très partagés.

ÉTUDE IRIS 2

Partant de ce diagnostic préoccupant, trois scénarios pour une démarche volontariste ont été élaborés pour 2015. Une dizaine de mesures possibles y ont ainsi été combinées.

Le contenu de ces scénarios est le suivant:

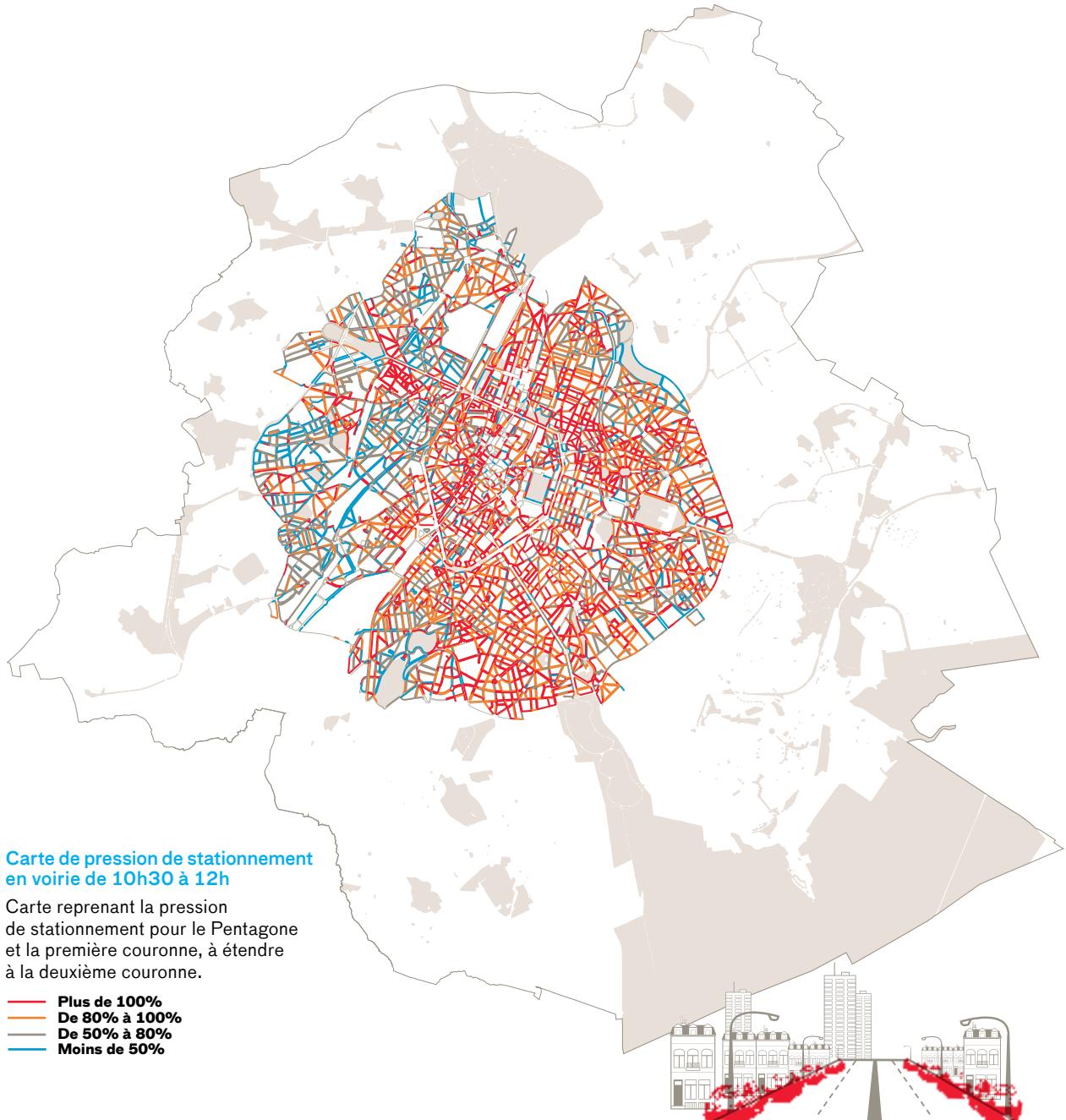
SCÉNARIO N°1

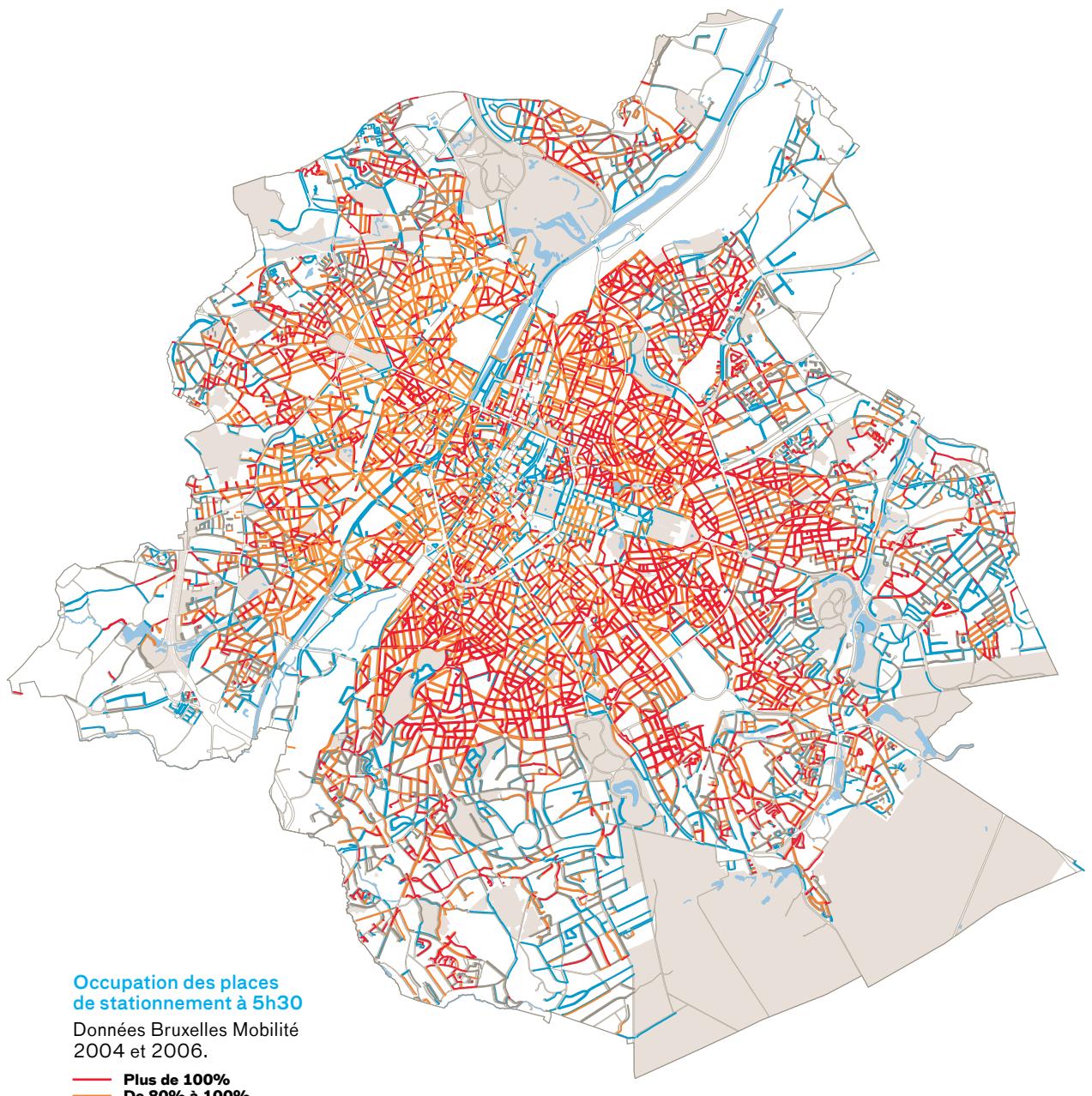
Toutes les mesures du Plan IRIS 1, dont les principales intégrées dans ce scénario, avaient pour objectif essentiel de concilier accessibilité et qualité de vie, tout en brisant le cycle du déclin urbain. Il s'agissait de:

- ▶ la définition d'une politique d'aménagement du territoire basée sur l'accessibilité en transports publics¹²;
- ▶ la gestion du stationnement dans le Pentagone et la première couronne;
- ▶ la création du RER;
- ▶ l'amélioration de l'offre de transports publics en fréquence, capacité et vitesse commerciale, ainsi que la création de nouvelles lignes;
- ▶ la création d'itinéraires cyclables;
- ▶ l'extension de la capacité des parkings de transit;
- ▶ la spécialisation des voiries pour dissuader le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.

La modélisation a montré que ce scénario ne permet qu'une réduction du trafic de 6% en 2015 par rapport à 2001.

12. La localisation de chaque activité doit alors se faire en fonction du profil de mobilité de l'organisation et de l'accessibilité du lieu.





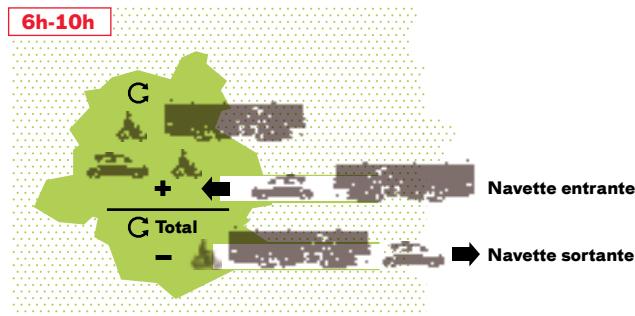
SCÉNARIO N°2

Sur base du premier scénario, dont les résultats étaient insuffisants, différentes mesures complémentaires ont été introduites jusqu'à obtenir les 20% minimum escomptés de réduction du trafic. Le dispositif du scénario 1 a été complété par :

- ▶ l'extension de la politique de stationnement à la deuxième couronne;
- ▶ le paiement par l'automobiliste (et non par son employeur) de frais de stationnement en immeuble de bureaux;
- ▶ la généralisation du ramassage scolaire pour la moitié des élèves (bus, rangs à pied ou à vélo);

- ▶ la gratuité des transports publics pour les personnes scolarisées sur le territoire régional;
- ▶ la couverture tiers payant à 100% des frais de transports publics pour les travailleurs;
- ▶ l'instauration d'une tarification à l'usage du réseau routier en fonction de la distance parcourue (système satellite Galileo, et donc sans écran ni barrière de péage).

Demande de déplacements mécanisés*



* Mécanisés = tous modes sauf la marche (voiture, transports publics, vélo).
Motorisés = tous modes sauf marche et vélo.

	Intérieur dans la Région	Navette entrante	Total dans la Région	Navette sortante
2001	442 000	260 000	701 000	87 000
2015 Tendanciel	456 000 +3,2%	266 000 +2,5%	722 000 +3%	105 000 +21,3%
Scénario 1	459 000 +3,9%	276 000 +6,4%	735 000 +4,8%	104 000 +19,7%
Scénario 3				
Scénario 2				

Demande de déplacements sur le réseau routier (conducteur = voiture)



	Intérieur dans la Région	Navette entrante	Total dans la Région	Navette sortante
2001	221 000	147 000	367 000	61 000
2015 Tendanciel	225 000 +2,1%	149 000 +1,6%	374 000 +1,9%	74 000 +22,6%
Scénario 1	203 000 -7,9%	141 000 -3,7%	344 000 -6,3%	71 000 +17,2%
Scénario 3	190 000 -13,9%	121 000 -17,9%	310 000 -15,5%	71 000 +18,1%
Scénario 2	153 000 -30,4%	90 000 -38,7%	243 000 -33,7%	51 000 -16,3%

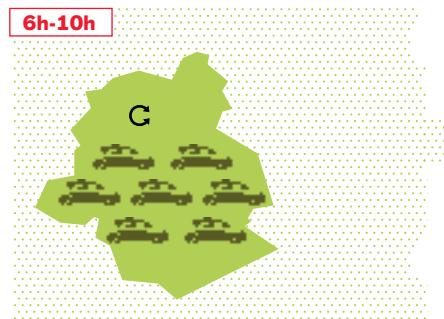
Dans ces graphiques, pour les déplacements internes à la Région, la part du vélo est délibérément plafonnée pour tenir compte d'un report maximum sur les autres modes de transport, particulièrement les transports publics, et permettre ainsi de dimensionner les réseaux avec un coefficient de sécurité.

Demande de déplacements sur le réseau de transport public (train, métro, tram, bus)



	Intérieur dans la Région	Navette entrante	Total dans la Région	Navette sortante
2001	169 000	86 000	255 000	19 000
2015 Tendanciel	175 000 +3,4%	89 000 +4,2%	264 000 +3,6%	22 000 +16,9%
Scénario 1	195 000 +15,4%	107 000 +24,3%	302 000 +18,4%	24 000 +27,2%
Scénario 3	218 000 +28,9%	116 000 +34,8%	334 000 +30,9%	27 000 +43,2%
Scénario 2	245 000 +45,2%	136 000 +58,9%	382 000 +49,8%	40 000 +107,3%

Indicateurs de performance du réseau routier



	Distances parcourues (véhic.×km)	Durées de déplacements (véhic.×heures)	Vitesse moyenne (km/h)	Émissions CO ₂ véhicules légers (T)	Émissions CO ₂ véhicules lourds (T)
2001	2 308 000	84 700	27,3	441	129
2015 Tendanciel	2 507 000 +8,7%	111 300 +31,5%	22,5 -17,4%	496 +13%	164 +27%
Scénario 1	2 257 000 -2,2%	112 500 +32,9%	20,1 -26,4%	460 +4%	175 +35%
Scénario 3	2 191 000 -5,1%	81 500 -3,8%	26,9 -1,3%	403 -9%	150 +16%
Scénario 2	1 703 000 -26,2%	52 800 -37,7%	32,3 +18,5%	292 -34%	133 +3%

Répartition par mode de transport public selon les scénarios (zone RER)

Embarquements 7h-9h

	Métro	Tram	Bus	RER	Trains (IC IR P)	TEC - De Lijn	Total
IRIS 2 (2001)	89 046	57 626	57 431		145 676	35 816	385 595
2015 Tendanciel	101 949	57 145	57 617		146 540	38 889	402 140
Scénario 1	125 521	63 630	57 359	90 120	108 777	30 308	475 715
Scénario 3	106 190	99 352	51 251	113 225	117 087	27 737	514 842
Scénario 2	148 130	111 155	53 912	131 989	126 106	28 977	600 269

SCÉNARIO N°3

Il inclut l'essentiel des mesures du scénario n°2, à l'exception de la tarification à l'usage du réseau routier et du paiement du stationnement sur le lieu de travail par l'usager.

Dans les trois cas, la proportion des déplacements effectués en voiture diminue fortement au profit des transports publics et du vélo. Pour les navetteurs, la part modale de la voiture diminue significativement grâce au RER. Avec le scénario 2, le rapport de force est significativement inversé en faveur de l'alternative à la voiture: l'utilisation des transports publics croît ainsi de 50% par rapport à 2001. Le scénario 3 permet d'améliorer la situation prévue par IRIS 1 avec une augmentation de 31% de la part des transports publics dans l'ensemble des déplacements. Ce scénario s'impose comme une étape pour adopter ultérieurement (objectif 2018) un scénario idéal très volontariste.

À ces objectifs chiffrés issus de la modélisation s'ajoutent des objectifs de développement de la marche et du vélo comme modes de déplacement. Un objectif de 20% de déplacements mécanisés à vélo a été retenu.

CONSTATS ENVIRONNEMENTAUX¹³

Le transport conditionne directement la qualité de vie des habitants et usagers de la ville.

Il est à la source des principales nuisances en matière de qualité de l'air, d'émission de CO₂ et de bruit.

Par ailleurs, la dominance du mode route et de la voiture particulière implique également une emprise territoriale importante, réduisant l'utilisation de l'espace public et nuisant à la convivialité de la vie en ville.

Enfin, la circulation routière constitue aussi un vecteur important de l'insécurité en voirie.

QUALITÉ DE L'AIR

Le transport est responsable en 2007 de 72% des émissions de particules fines (**PM10**), et d'au moins 49% des émissions de dioxyde d'azote (**NO_x**) en Région de Bruxelles-Capitale.

Malgré une légère diminution observée ces dernières années, la qualité de l'air ne respecte pourtant pas les normes européennes et internationales garantissant la protection de la santé humaine.

Ces deux polluants ont un impact reconnu sur la santé: à court terme, lors de pics de pollution, ils sont susceptibles d'occasionner une irritation des voies respiratoires supérieures, créant ainsi une augmentation des symptômes dans les groupes à risques; à long terme, ils impliquent un accroissement des maladies cardiorespiratoires, ainsi qu'un risque accru de cancer des poumons. L'OMS estime en outre que les particules fines réduisent l'espérance de vie des Belges de 13,6 mois en moyenne. La Commission européenne estime que les PM sont à la source de 1.100 décès prématûrs annuels en Région de Bruxelles-Capitale.

► 13. Les éléments relatifs aux enjeux environnementaux sont fournis par Bruxelles Environnement et CELINE, la Cellule interrégionale pour la qualité de l'air.

PM10

Les PM10 (de l'anglais *particulate matter*) sont des particules suspendues dans l'air dont le diamètre est inférieur à dix micromètres. C'est le seul polluant pour lequel aucune définition chimique n'est utilisée du fait de la vaste gamme de composition physico-chimique de ces particules. Ces particules peuvent être très différentes les unes par rapport aux autres de par leur taille, et leur composition physico-chimique, impliquant que leur impact sur la santé et sur le climat sont divers.

NO

Oxyde d'azote qui se forme suite à la réaction de l'azote de l'air au cours de la combustion. Cette pollution tend à croître et devient préoccupante, étant donné les interactions complexes entre ces polluants et d'autres polluants atmosphériques pour former l'ozone. Ils sont les principaux responsables des problèmes respiratoires.

La préservation d'une bonne qualité de l'air et donc de la santé des citoyens ne peut être garantie que si un plan de transport ambitieux, comportant des mesures permettant de maîtriser le volume de circulation, est mis en place. Le transport est en effet le principal levier d'action pour diminuer les émissions de ces polluants.



Normes européennes et risques de sanctions:

Plusieurs normes fixées par la Commission européenne concernant le NO₂ et les PM10 ne sont pas respectées. Il s'agit de:

- ▶ **plafond d'émissions pour les oxydes d'azote (NO_x) à atteindre au plus tard le 1^{er} janvier 2010 (directive européenne 2001/81/CE):** la Belgique doit encore réduire ses émissions de NO_x de 46% dans le secteur du transport par rapport à 2007 pour respecter les plafonds fixés;
- ▶ **valeur limite sur les concentrations annuelles de NO₂, à partir du 1^{er} janvier 2010 (directive 2008/50/CE):** depuis le début 2002, environ la moitié des stations de mesure en Région bruxelloise ont régulièrement dépassé la valeur limite de 40 µg/m³. Des réductions d'émissions importantes sont nécessaires pour que cette valeur limite puisse être respectée;
- ▶ **valeur limite sur les concentrations journalières de PM10 (directive 2008/50/CE):** la moitié des stations de mesure dépassent de manière systématique la valeur limite journalière de 50 µg/m³ pendant plus de trente-cinq jours par an. En 2009, quatre des six stations ont dépassé la valeur limite plus de trente-cinq jours.

La difficulté pour la Région de Bruxelles-Capitale de se conformer à ces exigences est dans une très large mesure due à l'augmentation du trafic routier et à l'augmentation de la part des véhicules diesel dans le parc automobile belge.

Pour que la Région de Bruxelles-Capitale soit en mesure de respecter les normes de la directive 2008/50/CE concernant les PM et le NO₂, des mesures doivent être mises en œuvre en vue de réduire à terme:

- ▶ les émissions de particules fines provenant du trafic de 70% à 80% par rapport aux émissions moyennes entre 2000 et 2007;
- ▶ les émissions de NO₂ de 50% à 60% par rapport à un jour ouvrable moyen sur la période 1997-2007.

Le respect de la directive 2001/81/CE impose par ailleurs de:

- ▶ réduire les émissions des précurseurs à l'ozone dans la Région de Bruxelles-Capitale (COV, NO_x): pour le respect de la directive 2001/81/CE, une réduction de 22% des émissions de COV est nécessaire en Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'une réduction d'environ 50% pour le NO_x au niveau belge;
- ▶ réduire les émissions des précurseurs de PM (aérosols secondaires) à l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale (NH₃) et en Région de Bruxelles-Capitale (NO₂).

À défaut de respecter les normes des directives européennes en matière de qualité de l'air, la Région de Bruxelles-Capitale s'expose à un risque de sanctions.

En outre, étant donné que les particules les plus fines présentent davantage de risques pour la santé, les directives européennes évoluent et établissent des normes de plus en plus contraignantes sur les particules de plus petit diamètre que les PM10. En ce qui concerne spécifiquement les PM2.5, la directive 2008/50/CE impose des plafonds qui nécessiteront en Région de Bruxelles-Capitale une diminution drastique des émissions de PM2.5 provenant du transport.

Pour respecter les plafonds fixés par la directive **2001/81/CE**, des efforts sont encore à faire, d'autant plus que la prochaine révision de cette directive risque d'imposer des plafonds d'émissions encore plus contraignants que ceux de 2010.

Selon CELINE, la réduction de 20% de la charge du trafic préconisée dans le cadre de l'accord de gouvernement devra donc être renforcée afin de respecter les normes européennes en matière d'émissions et de concentration de particules.

CO₂

Les émissions directes de CO₂ en RBC représentent en 2007 un total de 3.549 kt. Cette même année, le transport routier en Région bruxelloise contribue aux émissions régionales de CO₂ à concurrence de 22%.

Il est important de noter que le secteur du transport routier est aussi un secteur où une diminution des émissions de CO₂ n'est pas significativement observable, malgré les améliorations technologiques des véhicules. En effet, la demande en transport continue d'augmenter chaque année et ce malgré la congestion, le prix du carburant et les investissements dans les transports en commun. D'un autre côté, l'accroissement de la demande en transports en commun n'évolue pas plus vite que la croissance globale de mobilité. Dès lors, continuer à rendre les transports publics attractifs est certes nécessaire et à poursuivre mais ne suffira pas à diminuer le trafic automobile dans nos rues; c'est la maîtrise de la demande en déplacements qui est nécessaire pour répondre à l'urgence climatique et correspond également au respect des engagements de la Région.

NUISANCES SONORES

Cartographie du bruit routier

La cartographie du bruit dû aux infrastructures de transport, ainsi que les analyses statistiques de l'exposition des populations mettent en évidence un impact dominant du bruit du trafic routier: c'est la source de bruit prépondérante en Région de Bruxelles-Capitale.

À titre de comparaison sont indiqués ci-dessous les pourcentages de la population bruxelloise potentiellement exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB(A) sur une moyenne de vingt-quatre heures pondérée (indice L_{den}), c'est-à-dire le seuil à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé.

- Bruit routier: 43%
- Bruit avions: 12,5%
- Bruit chemin de fer: 4%
- Bruit trams et métro de surface: 0,01%

Le bruit du trafic routier est présent sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, à des niveaux importants.

Les cartographies du bruit prospectives intégrant des mesures de réduction significative du trafic prévues dans le Plan IRIS 2 (politique de stationnement, péage, hiérarchisation des voiries) permettent de constater une diminution du nombre d'habitants exposés à un niveau global de bruit L_{den} de 55 dB(A) d'environ 40%.

IMPACT DU TRAFIC EN MATIÈRE D'URBANISME

La structure de nos villes est clairement antérieure à l'avènement de l'automobile. Elles se sont adaptées à cet envahissement progressif. La voiture a pris une emprise sur l'espace public toujours plus importante. Les flux de trafic ont exigé des capacités de circulation toujours plus importantes, ce qui a amené les décideurs à moduler parfois très significativement nos centres urbains au cours de la seconde moitié du siècle dernier. Le stationnement de ces véhicules est également très exigeant en espace, tant en voirie qu'hors voirie.

Aujourd'hui, sur une voirie traditionnelle bruxelloise, de façade à façade, plus de 70% de l'espace public est consacré à la route et à la circulation mécanisée. On retrouve en effet souvent une configuration de type:

- 1,5 m de trottoir;
- 2 m de bande de stationnement;
- 1 à 4 bandes de circulation (de 4 m à 12 m);
- une autre bande de stationnement de 2 m;
- et enfin un autre trottoir de 1,5 m.

En corollaire, les modes de déplacement se sont vus particulièrement segmentés: le centre de l'espace occupé par les véhicules motorisés, reléguant les piétons le long des façades, dégradant le potentiel d'évolution des piétons, tant au niveau du confort que de la sécurité.

Même si ces dernières années, des efforts ponctuels sont entrepris pour circonscrire plus clairement l'emprise de l'automobile, ce mode reste fondamentalement prédominant et dicte les orientations de la majorité des aménagements de voirie.

3

LA MOBILITÉ DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE EN 2018 : LES OBJECTIFS DU PLAN



La mobilité est au service des habitants et des usagers de la Région. L'amélioration de la mobilité de chacun impose une mobilité plus efficace, offrant plus de confort et favorisant les déplacements de tous, y compris les catégories des revenus les plus faibles.

La Région de Bruxelles-Capitale doit se donner comme objectif de tendre vers un modèle de ville « éco-capitale », intégrant l'ensemble des composantes de la ville dans une vision durable. La mobilité constitue un vecteur incontournable à cet égard.

La politique de mobilité doit être considérée comme un facteur de développement de la Région.

La mobilité conditionne l'évolution environnementale, économique et sociale de la ville et, bien entendu, le cadre et la qualité de vie des habitants et des usagers de cette ville. Toute action en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, de développement économique, d'emploi, de logement, de politique sociale, intra-bruxelloise et extra-bruxelloise influence le domaine de la mobilité.

La politique de mobilité n'est pas une politique secondaire qui doit s'adapter à l'évolution de la ville; au contraire, la mobilité détermine l'évolution de la ville. La Région ne peut se contenter d'établir des connexions en fonction de l'implantation des centres d'activités et de fonctions diverses, en créant ou en aménageant des voiries ou des itinéraires de transports publics pour rejoindre ces centres. L'implantation des activités ne se décrète pas sans vérifier l'accessibilité: la ville s'articule autour de la densification des pôles garantissant la meilleure desserte par les modes les plus adaptés et les plus durables. Elle se pense notamment à partir de l'accessibilité la plus durable.



La mobilité et l'accessibilité ont une influence directe sur l'exercice des activités économiques et sociales. La vitalité de la Région est déterminée par l'efficacité et l'adaptation des déplacements de ses usagers, les habitants comme les visiteurs. Chacun doit pouvoir se rendre aux différents pôles de la ville en recourant aux modes de transports les plus efficaces et les plus durables. De même, le développement international de la Région passe par le déploiement d'une offre de déplacement adaptée, efficace et durable.

À l'horizon 2018, la Région doit être en mesure de garantir une qualité de vie à ses habitants et usagers, pour des raisons évidentes de santé publique mais également de convivialité en général. La qualité de l'air ne doit plus constituer une problématique majeure comme aujourd'hui: les objectifs européens en matière de microparticules et de dioxydes d'azote doivent évidemment être satisfait, mais la Région se doit d'être proactive et d'offrir à ses habitants un air de la meilleur qualité. Les émissions de CO₂ par le transport doivent, bien entendu, également être réduites de manière significative, et s'inscrire dans la tendance européenne de réduction de 30% pour 2020 par rapport à 1990. Au niveau du bruit, la situation doit également garantir la satisfaction des objectifs OMS (Organisation mondiale de la santé). L'espace urbain doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton. Enfin, les objectifs de sécurité routière et de sécurité tout court dans les déplacements doivent être renforcés: les États généraux de la sécurité routière établiront les objectifs et actions à l'horizon 2020.

Ces objectifs dépendent entre autres de la politique de mobilité menée en Région de Bruxelles-Capitale.

À l'horizon 2018, la Région doit donc être exemplaire en matière de mobilité. Elle doit se donner les moyens d'entreprendre et d'aboutir à des mesures qui modifient significativement le visage de la ville, en intégrant les enjeux de la mobilité. Bruxelles en 2018 doit:

- ▶ d'une part, pouvoir maîtriser et rationaliser la demande de mobilité;
- ▶ et d'autre part, développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois, et être articulée sur base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain plaçant les transports publics, piétons et cyclistes au centre des préoccupations de déplacement, suivis par le transport individuel motorisé. Ce principe neutralise toute concurrence entre les trois premiers modes, qui sont complémentaires et constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière.

Ces mesures sont au service des habitants et des usagers de la Région. L'amélioration de leur cadre de vie garantit le renforcement de l'attractivité de la Région, l'amélioration sanitaire, l'efficacité des déplacements et la convivialité urbaine.

Ainsi, le Plan IRIS à l'horizon 2018 se synthétise comme suit:

MAÎTRISE DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ

Une politique de mobilité intégrée vise dans un premier temps à maîtriser la demande de mobilité. Il ne s'agit pas de restreindre les capacités de mobilité de chacun mais de développer des mesures qui réduisent structurellement les besoins de mobilité.

Le premier levier est la politique d'aménagement du territoire. Le choix d'implantation des activités et des fonctions détermine directement les moyens en mobilité et les modes de déplacement. L'étalement territorial des activités et des fonctions ne plaide pas pour la réduction de la demande de mobilité et encourage plutôt le recours à la voiture individuelle. Il convient donc de viser la densification sur des pôles accessibles par les transports publics, mais également par les modes actifs comme la marche et le vélo.

À cet égard, il faut renforcer les mesures qui favorisent la densification et la proximité dont, par exemple, le transfert de l'exemption fiscale octroyée aux véhicules de société au profit d'une prime au logement de proximité.

La fiscalité constitue également un outil de rationalisation des comportements en matière de mobilité. Les mécanismes de voitures de société doivent pouvoir migrer vers des mesures intégrant les enjeux de la mobilité durable, comme le portefeuille intégrant la billettique donnant accès à l'ensemble des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : les transports publics, les vélos et voitures partagé(e)s, les taxis, etc. L'incitation au recours aux transports publics et modes actifs doit également être valorisée.

Par ailleurs, la maîtrise des besoins en mobilité se concrétise par des moyens de substitution aux éléments qui génèrent ces besoins. Il s'agit notamment de renforcer l'e-gouvernement afin de réduire la nécessité de déplacements vers une série d'administrations et d'institutions. Il convient également de réduire le nombre de kilomètres parcourus en encourageant le téléshopping ou la livraison à domicile par la poste ou par le fournisseur lui-même, comme le propose la distribution alimentaire. Il s'agit également

de promouvoir le télétravail auprès des employeurs et des employés. Un employé qui pratique ponctuellement le télétravail, par exemple un jour tous les dix jours ouvrables, épargne 10% de ses déplacements. Enfin, il faut également considérer le transport des biens et privilégier le recours aux produits générant le moins de transport.

La Région développera également des mécanismes visant à rationaliser l'usage de la voiture, tels que la tarification « intelligente », qui charge l'utilisateur en fonction de l'usage réel de son véhicule.

Le Gouvernement s'est engagé le 25 mars 2010 à solliciter les deux autres Régions afin de mettre en œuvre un projet pilote sur la zone RER de tarification intelligente applicable aux poids lourds à l'horizon 2013, ainsi qu'à étudier un système de tarification intelligente avant la fin de la législature 2009-2014, après avoir consulté les deux autres Régions. Ce travail d'étude et de concertation doit être entrepris avant 2011.

Des systèmes de tarification propres à la Région bruxelloise (péages urbains ou tarification d'infrastructures particulières, par exemple) doivent dès lors être étudiés dès à présent. Les différentes possibilités de mises en œuvre d'un tel mécanisme, les conséquences en matière de mobilité, les impacts environnementaux (gaz à effet de serre, qualité de l'air, etc.) et socio-économiques (conséquences pour les entreprises, les commerces, les riverains, etc.) seront ainsi abordés. Les Régions wallonne et flamande seront consultées dans ce cadre.



VALORISATION DES MODES DURABLES

La politique de mobilité établit un ordre de priorité dans les formes de mobilité souhaitables et l'aménagement urbain et des voiries. Le développement du transport public demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois.

Les modes actifs (les transports publics, piétons et cyclistes) sont complémentaires et combinables. Dans cette optique, la politique de mobilité sera établie en neutralisant, pour autant que possible, les éventuelles concurrences entre ces trois modes.

Ces trois modes (transports publics, piétons et cyclistes) sont prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle.

Les aménagements et réaménagements de voiries et d'espaces publics s'inspireront de ces principes.

REFORCER LE TRANSFERT MODAL : RÉDUIRE LA CHARGE DU TRAFIC

Depuis des décennies, la Région a investi dans les transports publics, tant dans l'offre que dans les infrastructures. La STIB transporte 80% d'usagers en plus aujourd'hui qu'en 2000. Il reste que :

- ▶ le mode voiture privée reste dominant à Bruxelles ;
- ▶ les performances des transports publics de surface sont hypothéquées par la circulation ;
- ▶ la capacité des réseaux est insuffisante, tant en surface qu'en souterrain.

Les trams et bus ne peuvent garantir de performances concurrentielles à la voiture tant qu'ils souffriront de la circulation. L'objectif est que ces trams et bus puissent offrir un service de haut niveau, c'est-à-dire qu'ils ne s'arrêtent qu'aux endroits d'embarquement et de débarquement des passagers. En ayant la priorité dans le flux de circulation via des sites propres ou protégés et aux carrefours par télécommande de feux, ils peuvent garantir une fiabilité parfaite et offrir une alternative crédible et compétitive à la voiture.

Paris et Bordeaux se sont équipés de tels trams qui ont la priorité absolue et qui garantissent une vitesse moyenne de l'ordre de 20 à 22 km/h (contre moins de 15 km/h pour la voiture).

La pleine expression des transports de surface est donc conditionnée par la priorité qui leur est effectivement réservée. Paris, entre 2001 et 2008, a appliqué une politique de développement de « couloirs bus » qui a consisté à créer des bandes de circulation réservées aux cyclistes et aux bus, au détriment de la capacité routière. Sur cette période, la ville a enregistré un regain significatif des performances des bus et une réduction de l'ordre du 20% de la charge de trafic à Paris intra-muros¹⁴.

Par ailleurs, la réduction de la charge du trafic et le transfert modal qu'il implique impose que le métro puisse donner le maximum de ses capacités. Les capacités sur les zones saturées doivent pouvoir être augmentées entre autres via l'automatisation, et des extensions développées sur d'autres zones en fonction de la demande existante et potentielle.

En outre, les piétons comme les cyclistes doivent également bénéficier d'un rééquilibrage des priorités d'aménagement de l'espace public et de la voirie. Des infrastructures spécifiques, de rationalisation des capacités routières, doivent garantir les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes. À cet égard, en étroite collaboration avec les autorités locales, des zones piétonnières et des infrastructures cyclables seront établies.

En concertation, la Région et les autorités communales installeront des zones à basses émissions, périmètres auxquels l'accès en voiture individuelle est conditionné par divers critères (performances environnementales du véhicule, nature du déplacement, etc.).

14. Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, Bruxelles, novembre 2008.

La Région de Bruxelles-Capitale entend rationaliser les capacités routières au profit de la priorité à donner aux autres modes, spécifiquement les piétons, les cyclistes et les transports publics. En plus du développement de l'offre de transports publics et des modes actifs, le transfert modal est directement dépendant des mesures de rationalisation de l'usage de la voiture individuelle.

À cet égard, en accord avec les principes du PRD et pour des raisons évidentes d'enjeux environnementaux, la Région prendra des mesures pour réduire la charge de trafic:

- ♦ de 6% à 10% à l'horizon 2015;
- ♦ de 20% à l'horizon 2018.

LE TRANSFERT MODAL : RENUFORCEMENT DES ALTERNATIVES

En plus de créer de bonnes conditions de circulation en les rendant prioritaires dans les flux de circulation, il faut soutenir le développement des transports publics et des modes actifs.

Le piéton est au cœur des préoccupations d'aménagement de la ville où il doit avoir plus de facilité à se déplacer « naturellement ». Une planification des mesures en faveur du piéton sera établie pour 2011 et impliquera l'ensemble des acteurs.

La politique cycliste doit pouvoir être intégrée dans l'ensemble des aménagements de voiries. La Région entend que 100% des voiries puissent être cyclables en 2018¹⁵. Cela ne nécessite pas systématiquement des aménagements d'infrastructures propres, en fonction des conditions; mais le cycliste doit pouvoir prendre sa place dans la circulation automobile en sécurité.

Pour ces modes, des actions de sensibilisation et de promotion envers les publics cibles sont développées. Ces actions visent principalement une implication du public. Ce dernier est invité à tester concrètement l'alternative: monter sur le vélo, effectuer un cheminement, etc. Des actions incitatives seront également mises en œuvre.

Au niveau des transports publics, la priorité va à la valorisation du réseau et à l'augmentation de l'offre souterraine, en l'améliorant et en l'étendant, prioritairement en développant la branche nord du futur métro Nord-Sud. Les contre-performances des transports de surface qui génère la circulation pénalisent la fiabilité des horaires, les temps de parcours et le coût d'exploitation. La Région entend donc, en surface, donner priorité aux transports publics sur le reste du trafic et améliorer l'actuelle offre de transport, mais également prévoir son extension lorsque cela s'avère nécessaire. Par ailleurs, le réseau sera étendu compte tenu des besoins et selon des modalités adaptées à la demande. La Région garantira une qualité d'offre de première classe pour les usagers au niveau des itinéraires, des ruptures de charge, de l'information et du confort du matériel. À cet égard, le matériel de surface sera également exemplaire et volontariste sur le plan des performances environnementales.

La valorisation du rail comme mode de transport urbain sera renforcée, certainement avec la montée en puissance graduelle du RER. De même, la coordination avec les opérateurs De Lijn, TEC et SNCB sera renforcée.

15. À l'exception des voiries excluant les cyclistes (tunnels, etc.).

TRANSFERT MODAL : LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La Région se donnera les moyens de renforcer le transfert modal au profit de la voie d'eau et du rail pour l'acheminement des biens. La circulation des poids lourds sera encadrée ainsi que la desserte locale. Une planification sera établie en 2011, intégrant notamment une concertation avec les acteurs.

FINANCEMENT

Les moyens de mise en œuvre de ce plan sont à inscrire dans la situation budgétaire difficile. Les choix seront effectués en intégrant l'efficacité de l'option et sa contribution aux objectifs d'IRIS. Pour garantir ces moyens et atteindre un réel transfert modal efficace, des sources de financement complémentaires doivent être recherchées.



GARANTIR L'APPLICATION DU PLAN IRIS

Les objectifs d'IRIS ne peuvent être atteints qu'avec le concours d'une série d'acteurs concernés de près ou de loin par les questions de mobilité : les administrations régionales, les communes, la STIB, etc. Il importe que chacun des acteurs puisse être informé et sensibilisé aux objectifs d'IRIS et contribuer à l'achèvement de ces objectifs.

La Région prendra des mesures afin de visibiliser l'achèvement de ces objectifs et d'assurer le monitoring de ses actions propres et de celles des OIP¹⁶, via notamment les contrats de gestion.

Enfin, la Région examinera, en 2011, les processus d'aménagements urbains et, le cas échéant, prendra les mesures afin que ses organes soient explicitement engagés dans des processus intégrant les enjeux d'IRIS et puissent faire figure d'exemples. À cet égard, le cas échéant, le cadre législatif sera modifié et les pratiques administratives adaptées.

Par ailleurs, la Région entend maintenir la concertation avec les autres Régions afin de garantir la meilleure cohérence.

16. OIP: organismes d'intérêt public.



4

ACTIONS DE MISE EN ŒUVRE



1. FAVORISER LES MODES DE TRANSPORT ACTIFS

Le fait de restructurer la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et de réduire la charge de trafic automobile passe par l'application du principe de valorisation des transports publics et modes actifs, et de promotion des solutions de déplacement les plus adaptées et les plus durables. Parmi elles, favoriser des modes de déplacement plus actifs, plus flexibles et plus doux est essentiel. En effet, la marche comme le vélo cumulent les avantages: bon marché, voire gratuits pour l'usager, ils ne produisent pas de gaz à effet de serre, sans parler de leurs conséquences bénéfiques en matière de santé publique. Ce sont des modes qui permettent aux usagers de se (ré)approprier la ville. Le bilan est également favorable du côté des pouvoirs publics: faible coût d'investissement et d'entretien par rapport à la voiture et aux transports publics, congestion diminuée.

Les modes actifs sont d'autant plus appropriés à Bruxelles que la voiture est souvent utilisée pour des déplacements sur de très courtes distances, même moins d'un kilomètre pour 25% des déplacements en voiture.

C'est pourquoi le plan veut favoriser les modes actifs avec le développement d'infrastructures adaptées, sécurisées et confortables permettant un passage facilité vers les transports publics pour renforcer l'intermodalité.

1.1. LA MARCHE AU CŒUR DE LA VILLE

Conformément au principe de valorisation des modes durables, en Région bruxelloise, les piétons occupent une place essentielle sur la voie publique. En effet, avec la densité de son habitat et la mixité des fonctions urbaines qui la caractérisent, la Région bruxelloise a pour vocation de cultiver la marche. À la pointe du matin, 20% des déplacements se font à pied comme mode principal. De plus, tout usager est avant tout un piéton, quel que soit le mode de transport utilisé par la suite. Concevoir un espace public adapté au piéton, c'est agir pour le plus grand nombre. C'est aussi encourager une alternative à la voiture sur de petites distances, même dans les secteurs aujourd'hui trop structurés en fonction de l'usage de la voiture (centres commerciaux dédiés aux personnes motorisées, quartiers à moindre densité, zones de bureaux...).

Favoriser la marche contribue à une meilleure santé de nos concitoyens.

Enfin, la marche peut, en stimulant la rencontre des individus et des différentes communautés bruxelloises, renforcer le tissu social de la ville.



Bruxelles doit donc être conçue pour répondre aux besoins des piétons et, idéalement, aux moins valides: adapté à eux, l'espace public sera accessible à tous. Sécurité et confort de circulation piétonne sont les maîtres mots du programme régional.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

PLAN PIÉTON

Un Plan piéton rendra les mesures proposées dans le Plan IRIS 2 opérationnelles. Promouvoir la marche demande un ensemble cohérent de mesures physiques, de communication et d'éducation qui doivent être programmées et budgétisées. Ce plan vise notamment:

- ▶ l'amélioration de la progression des piétons dans un espace public moins segmenté par mode, plaçant la marche au centre de tout aménagement de voiries et d'espaces publics (infrastructures dont des piétonniers, signalisation, facilité aux traversées d'axes routiers, amélioration de la sécurité de déplacement, etc.). Une attention sera portée à la sécurité des usagers, et spécifiquement des plus faibles, sur les zones à trafic limité;
- ▶ la prise de conscience de l'efficacité de la marche en termes de temps de parcours, de fiabilité (je sais quand je pars, je sais quand j'arrive), d'effets bénéfiques pour la santé de chacun, etc.

Le plan sera basé sur un état de la situation existante au niveau régional, et réalisé en partenariat avec les associations de terrain et les administrations régionales et communales. Il sera adopté en 2011.

AMÉLIORER L'ESPACE PIÉTON

L'espace dédié aux piétons doit être adapté, avec un réseau de trottoirs cohérent et sûr, un revêtement confortable, non contraignant pour les PMR, et un bon éclairage. Ce n'est qu'au travers d'une prise en compte systématique des piétons dans les infrastructures urbaines, notamment aux traversées ou aux abords des arrêts et des gares de transports publics, que l'on pourra encourager l'utilisation de la marche.

Le Plan piéton prendra en compte la notion de «cheminement naturel» des piétons: cheminement le plus court, traversées dans la continuité des cheminements, traversées d'îlots, cheminements à l'abri des intempéries. Des règles d'urbanisme appropriées seront proposées pour concrétiser ces principes.

Lors du réaménagement de l'espace public, la largeur des trottoirs ne pourra pas être réduite. Si la largeur des voiries le permet, la largeur recommandée minimale de 1,50 m sera portée à 2 m pour un trottoir bordé par du stationnement et à 2,50 m s'il n'y a pas de stationnement. La largeur minimale de cheminement libre recommandée est de 1,50 m. Le Plan piéton proposera des solutions pour les voiries étroites pour lesquelles ces largeurs sont difficiles à rencontrer. Il sera également tenu compte de la spécificité des voiries à vocation commerciale. Enfin, la priorité, en cas de conflit d'espace, sera donnée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes sur la circulation automobile. Il reste que l'aménagement en faveur des piétons sera complémentaire à la circulation des transports publics afin qu'il ne puisse pas leur nuire.

La continuité du trottoir doit être garantie, y compris au niveau des carrefours. Le piéton reste sur son cheminement, c'est le véhicule qui croise ce cheminement. L'aménagement doit être réalisé en conséquence et le passage du véhicule sur le cheminement piéton doit être marqué par une infrastructure spécifique, sur le principe des portes «zones 30».

La visibilité des piétons doit être garantie tant au niveau des traversées et des carrefours que dans les zones 30 en l'absence de traversée. Des distances de recul doivent être respectées entre les traversées et les obstacles visuels (stationnement, végétaux et publicité).

Les dépassements doivent être empêchés à l'approche des traversées piétonnes non protégées (par exemple, par un rétréissement de chaussée en 2×1 bande, par un îlot ou au minimum par un marquage de ligne blanche continue). Sur les chaussées avec sites franchissables et bandes de circulation contigües (ex. avenue Fonsny), des îlots doivent être aménagés.

L'implantation de feux de traversée n'est pertinente que s'ils améliorent concrètement la sécurité et/ou le cheminement piéton. Un feu piéton mal adapté au cheminement piéton encourage l'infraction et renforce l'insécurité. Le réglage des feux de signalisation visera, dans la mesure du possible, à offrir une traversée confortable et sûre aux piétons, minimisant les temps d'attente.

Oreilles de trottoirs, zones avancées pour cyclistes et zones d'embarquement avancées pour transports publics augmenteront la sécurité des piétons aux carrefours. Sur les voiries locales, l'instauration des zones 30 et leur adaptation aux déplacements à pied et à vélo doivent compléter ce dispositif régional.

L'offre pour les piétons sera également renforcée avec la création éventuelle d'itinéraires piétons. Ils traverseront la Région en reliant différents pôles d'attraction entre eux et les arrêts de transports publics. Leur signalisation indiquera les distances et temps de trajet à pied. Les cheminements piétons en intérieur d'îlot, propres à certains vieux quartiers (comme à St-Job), doivent être mis en valeur.

DES ESPACES PIÉTONS

Dans la vieille ville historique, dans certains noyaux commerciaux et aux abords des grandes gares, la circulation et le stationnement en voirie sont problématiques et leur emprise réduit la place disponible pour la marche à une portion trop congrue. Des piétonniers seront progressivement installés, en veillant à la qualité de la desserte par les autres modes durables, la connexion avec les parkings publics environnants, les dispositions pour les livraisons et l'accès nocturne des riverains.

Des piétonniers se conçoivent également au service de toutes les fonctions de la ville, pas uniquement les activités commerciales ou touristiques. En Région de Bruxelles-Capitale, il faut pouvoir sortir d'une école ou d'une habitation et se trouver dans une rue piétonne. Il reste que des lieux emblématiques doivent offrir des espaces piétons comme par exemple la place Rogier, etc. Le périmètre concerné peut se limiter à une rue, une section de rue, ou comprendre une zone plus large, intégrant un quartier complet.

Ces piétonniers se conçoivent selon diverses modalités. Ils se caractérisent tous par un accès limité, total ou partiel, à un périmètre pour les véhicules à moteur, spécifiquement la voiture particulière. Ces piétonniers n'excluent pas la présence des transports publics et des vélos. La limite d'accès se base sur une combinaison d'un ou de plusieurs critères tels que :

- ▶ la période (le périmètre n'est par exemple pas accessible durant les jours de semaine entre 7h et 19h);
- ▶ la nature du déplacement (le périmètre reste accessible aux riverains ou aux livraisons, par exemple);
- ▶ les performances environnementales du véhicule (critère pouvant notamment être pris en considération pour l'instauration d'un périmètre à basses émissions).

Des partenariats seront développés avec les autorités communales pour développer ces zones piétonnes. Les modalités de mise en œuvre seront déterminées par les principes de réduction d'accès retenus (portique, bornettes rétractables, etc.).

Pour le Pentagone, par exemple, une desserte locale en bus hybride ou électrique sera étudiée en vue d'améliorer l'accessibilité des zones piétonnes en extension, avec une attention particulière pour les PMR.

Ces sites sont majoritairement situés en voirie communale, et la Région veillera à ce que les PCM appuient ces réalisations.

Pour l'horizon 2018, la Région se donne comme objectif de soutenir l'aménagement de zones piétonnes ou assimilées (zones résidentielles, zones semi-piétonnes, zones horaires réduits, etc.) couvrant vingt kilomètres, objectif à confirmer dans le cadre du Plan piéton.



GARANTIR L'ACCÈS ET LA SÉCURITÉ AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Des cheminements accessibles aux PMR seront développés sur les voiries régionales, avec une attention particulière aux maillons faibles.

La Région a édité le *Vade-mecum personnes à mobilité réduite dans l'espace public*. Cet ouvrage de référence montre que la Région est attentive à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) lors de nouveaux aménagements de voiries, de rénovations et de travaux de mise aux normes.

Tous les bâtiments publics, les gares et les stations de métro seront rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite, notamment en installant des ascenseurs ou en créant des rampes d'accès aux quais. Les lignes de surface de la STIB seront également traitées suivant une logique d'axe intégrant tous les aspects (accès et confort PMR au niveau du matériel roulant et des arrêts).

Si nécessaire, la réglementation en la matière sera adaptée.

COMMUNIQUER

La marche est un mode naturel, peu coûteux, bon pour la santé et pour l'environnement. Les distances à parcourir dans la Région sont souvent moindres que ce que l'on pense. Les atouts de la marche doivent faire l'objet de communication et d'actions de promotion spécifiques.

La «carte piéton», indiquant les principales liaisons piétonnes en durée de marche, est un premier pas de l'indispensable communication sur ce mode.

ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ

L'usager des transports publics est aussi, par essence, un piéton. Améliorer le dispositif piéton, c'est donc, dans le même temps, améliorer l'attractivité des transports publics. C'est la raison pour laquelle la Région entend assurer le confort et la sécurité des piétons aux arrêts de transports publics comme sur leurs itinéraires d'accès, avec la création d'un réseau de trajets balisés. Ils amélioreront l'accessibilité des gares et des stations de métro, notamment par des voies d'accès et des passerelles pour piétons et cyclistes, afin de supprimer l'effet « barrière » des voies de chemin de fer. En complément, les écoles seront incitées à inclure le ramassage scolaire à pied dans leurs plans de déplacements scolaires.

SOUTENIR LES POLITIQUES COMMUNALES

La Région soutiendra, au travers des conventions de mobilité, les aménagements favorisant l'attractivité, la sécurité et le confort de la marche.

FAIRE RESPECTER LES ESPACES DEVOLUS AUX MODES ACTIFS

Que ce soient les trottoirs, les piétonniers, les pistes et bandes cyclables, ces espaces doivent être protégés des stationnements irréguliers: l'Agence régionale de stationnement a reçu pour mission d'organiser un service régional de dépannage de ces véhicules et de garantir une étroite collaboration en la matière avec les communes et les zones de police. Ces dernières sont également incontournables pour garantir le respect des espaces dévolus et seront invitées à poursuivre leur effort.

1.2. LE VÉLO : **ACCÉLÉRER L'EFFET « BOULE DE NEIGE »**

À Bruxelles, le vélo est un mode de déplacement à part entière et durable: silencieux, non polluant, peu encombrant, rapide et bon pour la santé ! Dans de nombreuses villes européennes, le « déclic vélo » opère et la part des déplacements effectués en vélo ne cesse de croître. À Bruxelles aussi, le vélo a de l'avenir, même si la météo et le relief ne présentent pas toujours des conditions idéales: qualité des infrastructures, confort et sécurité des infrastructures, utilisation sur de petits trajets et intermodalité sont les règles d'or d'un virage en faveur du vélo à Bruxelles. Un objectif de 20% des déplacements mécanisés en Région de Bruxelles-Capitale effectués à vélo en 2018 est un objectif réaliste, comme en témoignent d'autres expériences étrangères.

L'intérêt de la valorisation de l'usage du vélo est pour le moins multiple:

- ▶ moins d'automobilistes par report modal, donc moins de congestion et de nuisances;
- ▶ moins d'usagers dans les transports publics, donc nouveaux gains de potentiel et meilleures conditions de confort pour les passagers;
- ▶ moins de stress et moins d'isolement par rapport à l'environnement direct: la pratique du vélo est une bouffée d'oxygène dans la journée, donc une population plus détendue et une qualité de vie retrouvée;

- moins de maladies cardio-vasculaires et moins de problèmes d'excédent de poids grâce à la pratique régulière d'une activité physique, donc des économies substantielles en soins de santé.

LES AXES STRATÉGIQUES

Dans ce cadre, le Plan vélo 2005-2009 a défini des principes stratégiques et listé des actions concrètes. Ces actions sont renforcées dans un Plan vélo actualisé 2010-2015. Elles s'articulent autour de quatre axes stratégiques :

- **engineering**: déployer une infrastructure vélo de haute qualité et très sécurisée;
- **encouragement**: communiquer, sensibiliser, promouvoir l'usage du vélo;
- **éducation**: apprendre le bon usage du vélo en ville;
- **enforcement**: définir des règles précises, encadrer, contrôler et évaluer.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

100% DES VOIRIES CYCLABLES

► 17. Excluant des voiries réservées (tunnels routiers, zones exclusivement piétonnes, etc.).

La qualité du réseau cyclable est un élément essentiel pour permettre le développement du vélo. Le Plan IRIS prévoit que 100%¹⁷ des voiries soient cyclables, soit qu'elles soient équipées de pistes cyclables indépendantes du trafic, soit qu'elles soient parfaitement accessibles aux cyclistes. Le réseau cyclable bruxellois, en cours d'élaboration, comprend notamment des itinéraires cyclables régionaux (ICR) fléchés qui permettent de relier les différents pôles au sein de la Région en traversant plusieurs communes et en empruntant majoritairement des voiries communales du réseau de quartier sécurisé par des zones 30. Le Plan IRIS 2 prévoit de boucler ce réseau d'environ deux cents kilomètres et de créer des liaisons cyclables avec les Régions voisines pour favoriser la continuité des trajets.

En complément, toutes les voiries régionales seront équipées de pistes cyclables, d'un marquage vélo adapté ou encore d'un espace partagé avec le vélo, garantissant des conditions optimales de déplacement et de sécurité aux cyclistes. Cela implique, par exemple, d'améliorer l'infrastructure cyclable existante et les itinéraires cyclables. Le plan prévoit également le placement systématique de zones avancées pour cyclistes à hauteur des carrefours à feux. Les infrastructures de sites réservés aux transports publics doivent favoriser l'accès des cyclistes, comme l'aménagement récent de l'avenue de la Couronne. La création de zones 30 sera renforcée, comme les mesures de protection des quartiers des flux de transit.

Les projets d'aménagement et de rénovation de voiries intégreront systématiquement des exigences de cyclabilité (à l'exception des voiries non accessibles aux vélos, comme les tunnels notamment). Les aménagements de voiries sur les axes régionaux comme communaux prennent en compte l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes.

À cette fin, le Gouvernement veillera à ce que la cellule vélo soit rendue pleinement opérationnelle. Pour garantir la prise en considération des critères de cyclabilité, le rôle du manager vélo sera renforcé : il sera impliqué dans tout projet d'aménagement de l'espace public concerné par la circulation des cyclistes. À ce titre, il adressera au fonctionnaire

délégué son appréciation sur ces projets. L'implication du manager vélo ne pourra retarder les délais d'octroi des permis. Les moyens dédiés au maintien des infrastructures cyclistes seront renforcés.

Le cadre des travaux subsidiés au profit des aménagements communaux doit également être adapté en ce sens. En outre, l'ensemble des concepteurs et opérateurs d'aménagement de voiries, régionaux comme communaux, sont le principal public cible des mesures de sensibilisation (formation, vade-mecum opérationnel, etc.).

Les aménagements dans le cadre des contrats de quartier doivent garantir l'amélioration de la circulation des cyclistes.

Pour faciliter la progression des vélos malgré le relief, le Plan IRIS 2 prévoit de créer 70 km de pistes cyclables longeant des voies ferrées, itinéraires presque sans dénivelé et qui sillonnent toute la Région. Par exemple, Uccle serait relié à la gare du Midi par une piste longeant la ligne SNCB n°124. Ces «corridors verts», parallèles aux voies ferrées, mais qui doivent être sécurisés, seront également accessibles aux piétons.



Enfin, le vélo doit avoir sa place dans les infrastructures urbaines, notamment pour éviter d'être interrompu par une grande artère, une voie ferrée, un tunnel inaccessible ou inadapté donc dangereux, ou des pentes rédhibitoires.

Ces «effets barrières» sont d'autant plus dissuasifs qu'ils obligent à des détours. Le plan prévoit dans ce cadre :

- ▶ de faciliter la traversée des grands axes de circulation et des complexes de tunnels routiers ;
- ▶ de créer des traversées de voies ferrées lors des travaux entrepris par la SNCB, par exemple à Schaerbeek, à Delta et à Forest ;
- ▶ d'ajouter des passerelles au-dessus du Canal, en concertation avec le Port de Bruxelles, pour éviter des détours de plus de 400 m, par exemple entre le pont de Trooz et le pont d'Aa. La priorité sera donnée à la passerelle Picard, au-dessus du Canal, dans l'axe du boulevard Simon Bolivar vers la rue Picard. Il faut prévoir une zone réservée aux cyclistes lors de rénovation d'ouvrages existants ;
- ▶ d'étudier la possibilité d'accorder le tourne-à-droite aux feux pour les cyclistes (en concertation avec le fédéral).

DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO

Accroître l'usage du vélo implique d'anticiper sur les conséquences, notamment en matière de stationnement. Bien que son mode de transport soit peu encombrant, le cycliste a besoin de savoir que son vélo sera correctement attaché, dans un lieu facilement accessible et garantissant la sécurité et l'intégrité de son vélo. C'est pourquoi le plan prévoit une offre diversifiée et complète d'emplacements vélos, implantée près des gares et des arrêts de transports publics, mais aussi des bibliothèques, des centres sportifs et des pôles commerciaux. Il entend notamment que l'Agence régionale de stationnement gère des emplacements vélo publics, couverts et gardés, dans des quartiers denses et à proximité des pôles d'activités. Quant aux gares majeures, elles seront équipées d'un Point vélo, rassemblant location, réparation et stationnement de vélos, comme c'est le cas à la gare du Nord, à la gare Centrale et à la gare du Luxembourg.

Le stationnement du vélo sur le lieu de résidence doit également être significativement amélioré. Des mesures en matière d'urbanisme seront prises à cet égard afin que la conception des immeubles garantisse la prise en considération du stationnement vélo. En outre, des actions spécifiques devront être développées avec des acteurs comme les communes pour établir du stationnement complémentaire en rue au bénéfice des résidents.

VALORISER LE VÉLO COMME MODE DE DÉPLACEMENT

Renoncer à la voiture au profit du vélo, c'est avant tout changer sa perception du vélo et le considérer comme un mode de transport performant et efficace. Communiquer, sensibiliser et promouvoir le vélo est donc indispensable par la mise en œuvre d'un plan de communication clair et structuré. Il s'agira pour la Région de développer des actions concrètes afin de changer la perception de groupes cibles spécifiques sur l'intérêt du vélo comme alternative à l'automobile. Cela se traduit concrètement par :

- ◆ le soutien à des actions et des initiatives de promotion de l'usage du vélo:
 - ▷ ces actions se doivent d'être ciblées vers un public spécifique (employés, étudiants, etc.) afin de lui proposer une action qui lui est adaptée;
 - ▷ ces actions se doivent d'être participatives, impliquant une action de la part du public cible, au contraire des campagnes passives.
- ◆ la mise à disposition de documents d'information fiables et actualisés, comme la « Carte vélo »;
- ◆ la force de l'exemple, en créant un plan de déplacements d'entreprise comprenant un volet vélo pour l'Administration régionale;
- ◆ l'incitation, notamment en travaillant sur l'indemnité vélo que les employeurs peuvent établir;
- ◆ le vélo électrique, valorisé comme alternative pour certaines situations (condition physique de l'usager, relief, etc.).

La Région veillera également à ce que les personnes disposant de moyens plus restreints puissent également acquérir ou du moins recourir à un vélo.

FORMER À L'USAGE DU VÉLO EN VILLE

La sécurité est une préoccupation essentielle au cours d'un déplacement à vélo. Et ça s'apprend dès le plus jeune âge! Sans compter que des enfants qui ont utilisé le vélo en ville dans leur enfance pour se déplacer auront une perception très fonctionnelle du vélo comme mode de déplacement à l'âge adulte. C'est pourquoi le plan prévoit de développer les formations vélo, notamment pour les jeunes, en intégrant le « brevet vélo » au programme scolaire des enfants de primaire. Pour les adultes, il s'agira surtout de les aider à vaincre leur résistance éventuelle en fonction de leur degré de familiarité avec le vélo. Les formations seront donc adaptées à différents groupes cibles spécifiques. Mais ce sont aussi les automobilistes qui seront formés, avec des actions spécifiques pour les sensibiliser à la place du vélo dans l'espace urbain. À Bruxelles, la rue sera partagée.

FAVORISER LES « BONNES PRATIQUES VÉLO »

Les infrastructures pour vélos doivent répondre, sur tout le territoire régional, à des règles communes, précises et connues de tous les acteurs concernés. C'est la raison pour laquelle la Région a fixé les bonnes pratiques en créant un « vade-mecum vélo » détaillé qui définit toutes les règles claires auxquelles doit répondre toute infrastructure pour vélos. Il y est notamment question de la qualité des revêtements des voiries pour le confort et la sécurité des cyclistes. La Région veillera à ce que les adaptations futures de l'infrastructure cyclable tiennent totalement compte des prescriptions de ce vade-mecum vélo.

Pour que le vélo soit bien pris en compte au niveau communal, des avenants aux conventions de mobilité permettront aux communes d'obtenir auprès de la Région des moyens pour élaborer un plan vélo communal ou des itinéraires cyclables communaux.

Enfin, la Région s'appliquera à faire évoluer le cadre juridique et le code de la route au niveau régional et fédéral, dans le sens d'une promotion de l'usage du vélo. La priorité sera donnée à la création de feux de circulation et à l'adaptation du phasage des feux, afin de promouvoir la fluidité et la sécurité de la circulation cycliste.

FACILITER L'INTERMODALITÉ

En cas de mauvais temps, de coup de fatigue, de relief difficile ou tout simplement de parcours trop long, le vélo peut être utilement complété par les transports publics, à condition que l'intermodalité soit facilitée.

Pour cela, le plan prévoit :

- ▶ la gratuité du transport des vélos dans le métro et dans les trams à plancher bas;
- ▶ la prise en compte des vélos dans les projets de rénovation des stations de métro avec des ascenseurs ou des gouttières à vélo intégrés aux escaliers;
- ▶ l'intégration du transport des vélos comme critère de choix lors de l'achat de nouveaux matériels roulants pour la STIB;
- ▶ en concertation avec la SNCB, un nombre suffisant de places pour les passagers avec vélo dans le matériel roulant du RER;

- ◆ la création et le balisage d'itinéraires spécifiques d'accès aux gares et aux stations de métro, notamment en créant des passerelles pour piétons et cyclistes, afin de briser « l'effet barrière » des voies comme à Uccle ou à Watermael-Boitsfort;
- ◆ la possibilité de louer des vélos dans toutes les gares et les principales stations de métro ;
- ◆ des abonnements SNCB/STIB/Villo/Cambio.

ENCOURAGER L'ACCÈS AUX VÉLOS PARTAGÉS

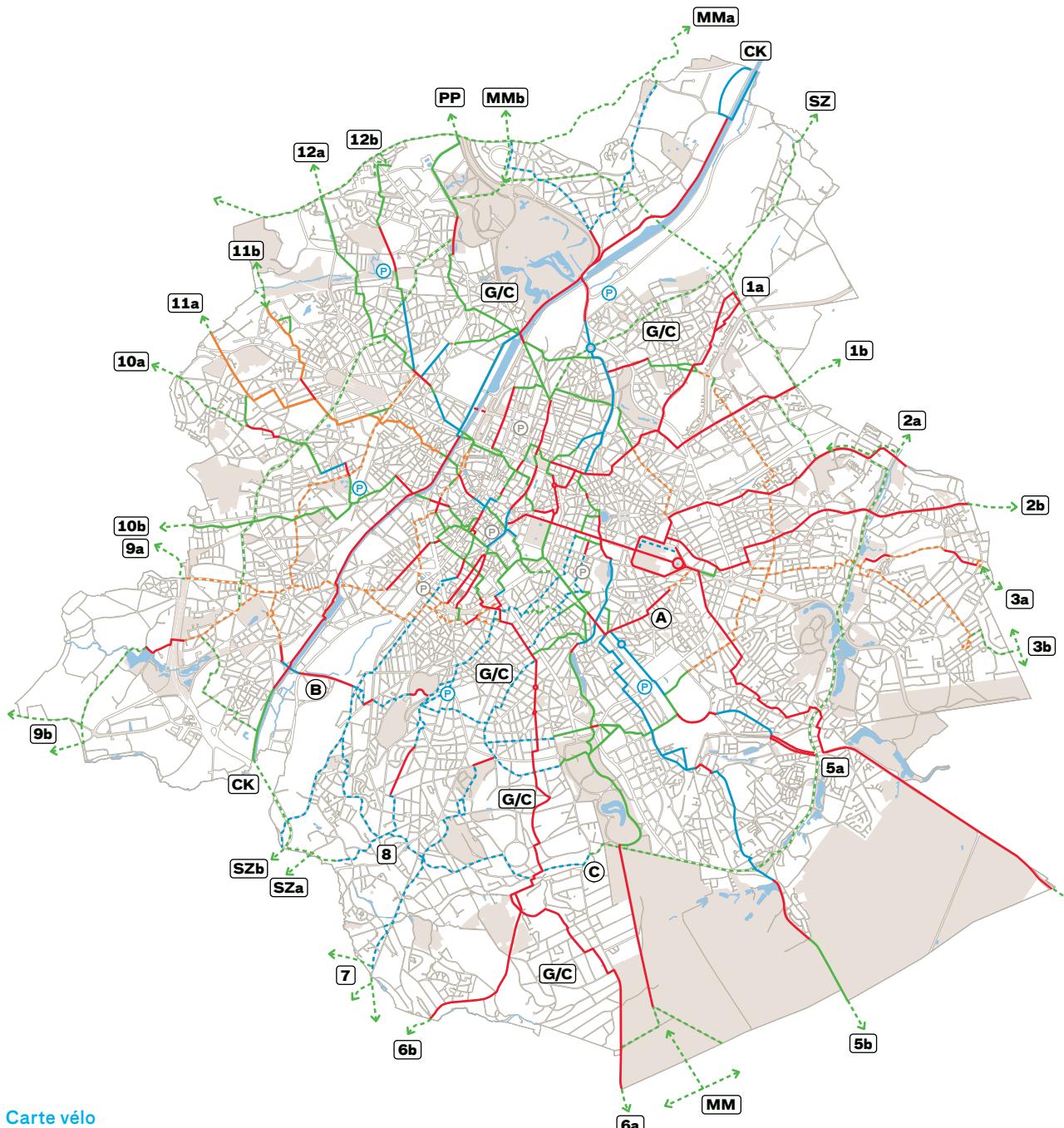
Pour valoriser l'usage du vélo et éviter la congestion et la difficulté de se garer, la location automatisée de vélos à l'échelle régionale devient une vraie alternative à la voiture, comme en témoignent de nombreux exemples étrangers à Paris, Lyon ou Barcelone.

La Région a conclu un marché de concession publique à cet égard, baptisé « Villo ». La mise en place, la gestion et la maintenance d'un tel réseau seront étendues sur l'ensemble de la Région. Simultanément, la Région établira un processus d'évaluation de Villo.

Des actions de promotion spécifiques devront être élaborées régulièrement. L'usage de Villo doit également être valorisé dans le cadre des déplacements professionnels et chez les employeurs. En outre, le lien entre Villo et les transports publics doit être valorisé. Enfin, la mise à disposition de vélos électriques à partager doit également être envisagée.

CRÉER DES LIAISONS CYCLABLES AVEC LES RÉGIONS VOISINES

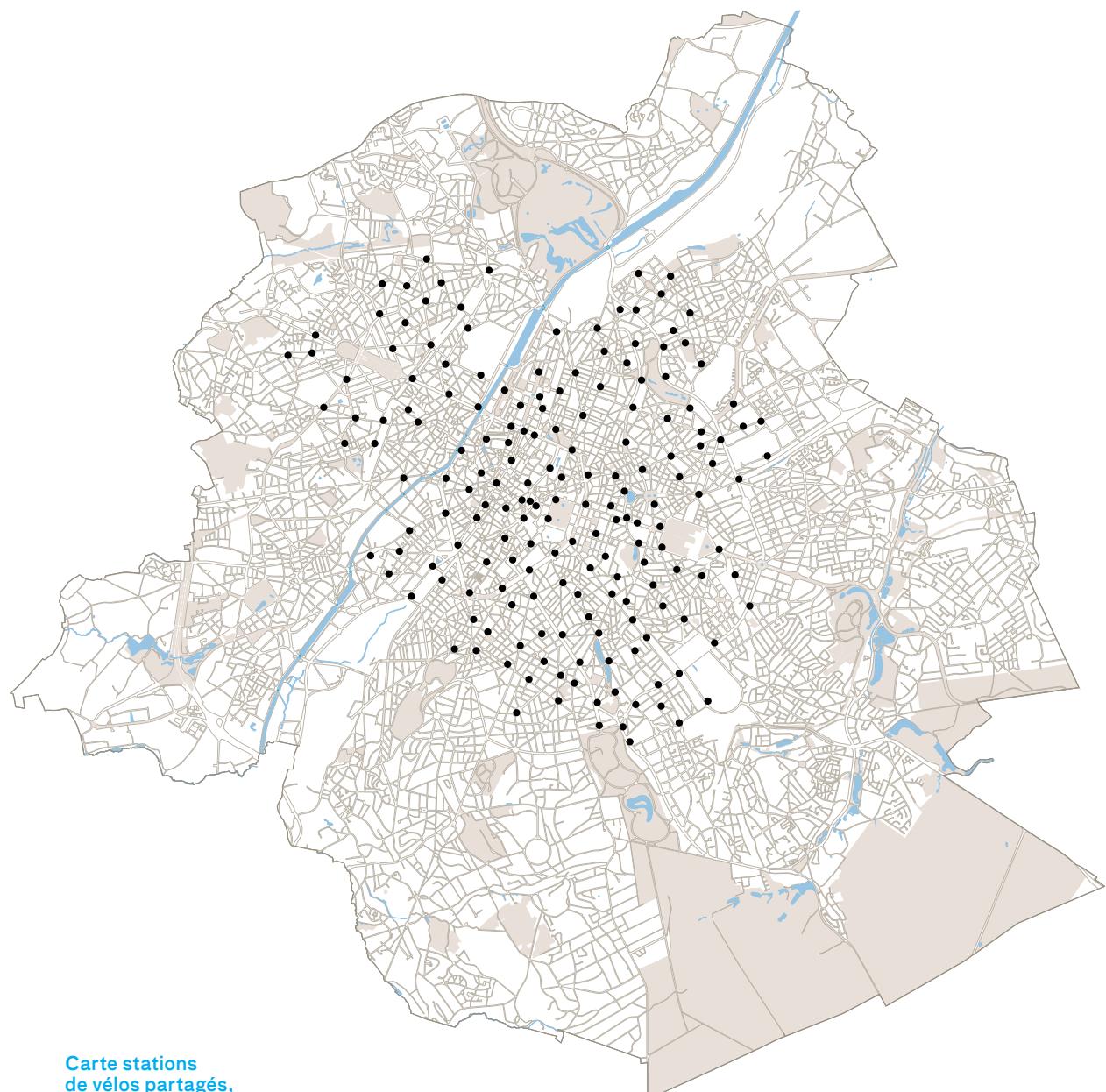
Afin de faciliter la continuité des trajets entre Régions, le réseau d'itinéraires régionaux est connecté à celui des Régions flamande et wallonne. Des connexions entre les réseaux cyclables interrégionaux garantissent des déplacements sécurisés et confortables, offrant une réelle alternative aux navetteurs. La Région entend créer ainsi le RER cyclable.



Carte vélo
Itinéraires cyclables régionaux
avec réseau supralocal d'itinéraires
utilitaires

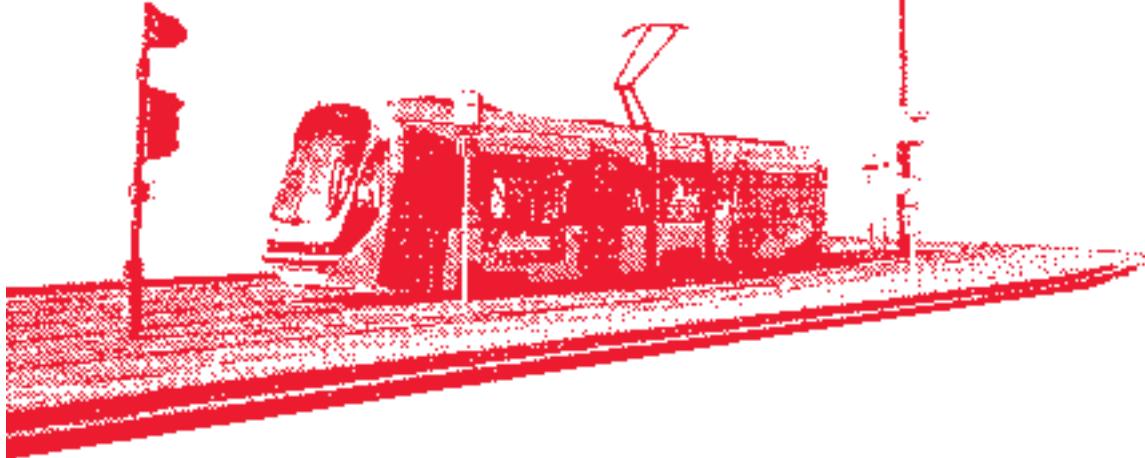
- Points vélos primaires
- Points vélos secondaires
- ICR existants
- Permis d'urbanisme à exécuter 2010
- - Permis d'urbanisme en cours
- En étude
- - Extension réseau ICR / liaisons interrégionales
- ICR balisé, aménagement provisoire
- - ICR à baliser, aménagement provisoire 2010
- Pont

MM	Maelbeek
SZ	Senne
PP	Palais
CK	Canal
G/C	Itinéraire communal
(A)	Rocades
(B)	
(C)	



**Carte stations
de vélos partagés,
1^e phase (Villo)**

● Stations Villo



2. RENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS PLUS ATTRACTIFS

Le développement des transports publics demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois.

L'offre de transports publics, notamment au niveau du choix des modes, sera développée sur base de la demande des usagers actuels et potentiels.

La première priorité va à la réalisation pour 2018 de la prolongation du pré-métro et du métro à Schaerbeek, avec dépôt à Haren, moyennant intervention du fédéral. Des mesures de rationalisation de la circulation en surface seront prises simultanément sur la liaison Nord.

En outre, sera étudiée la prolongation vers Uccle moyennant intervention du fédéral. Le PRDD permettra d'évaluer la nécessité de passer progressivement au métro sur la Moyenne Ceinture, en fonction de la densification retenue sur les sites de Schaerbeek-Formation, Josaphat, Reyers et Delta;

L'extension du métro sur ces derniers tronçons (Uccle, Moyenne Ceinture) sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants:

- ▶ la demande ne peut être rencontrée par un autre mode de transport public (soit à partir d'une prévision de 6.000 passagers/h);
- ▶ les coûts d'infrastructures et leurs amortissements doivent être évalués;
- ▶ des mesures de rationalisation de la circulation en surface doivent être prises simultanément sur les liaisons.

À côté de la priorité d'extension du réseau souterrain (pré-métro/métro), la Région entend faire également une priorité du développement du transport public de surface. Ces modes, souterrain et de surface, doivent tous deux bénéficier des investissements nécessaires à leur développement.

L'amélioration et le développement de transports publics de première classe pour tous est une condition essentielle au développement harmonieux de la Région. Pour réduire la part de la voiture dans les déplacements, il faut proposer un mode de transport fiable et efficace aux

usagers. La Région considère que les transports publics devront assurer une part beaucoup plus importante des déplacements à Bruxelles.

Dans des villes comme Paris ou Londres, la part de marché des transports publics est de 80%. À Amsterdam, 28% des déplacements mécanisés se font en transports publics, pour 21% à vélo. Même des villes comme Zurich, de taille plus réduite (400.000 habitants), atteignent des scores absous légèrement plus élevés qu'à Bruxelles (296 millions de voyages/an en transport public urbain). La croissance de fréquentation de 80% qu'a connue le réseau de la STIB entre 1999 et 2008 n'est donc qu'une prémissse. Sur base d'une politique volontariste, le potentiel de croissance est très élevé. Sur base du scénario intermédiaire, le Plan IRIS 2 prévoit jusqu'à 50% de charge supplémentaire selon la ligne par rapport au scénario tendanciel.



Il est donc nécessaire de donner aux transports publics bruxellois les moyens d'accueillir massivement et dans de bonnes conditions ces nouveaux utilisateurs, or, les capacités disponibles ou prévues jusqu'à maintenant ne le permettent pas. Avec IRIS 2, la Région entend donc donner une nouvelle impulsion aux options du Plan IRIS 1 en matière de transports publics, en programmant des investissements indispensables pour répondre à la demande future.

Un premier objectif de la Région a été tracé dans le contrat de gestion de la STIB 2007-2011, à savoir augmenter l'offre à concurrence de 36% de places disponibles pour les trois modes de transport publics métro-tram-bus en 2011. Une offre de nuit a été développée.

2.1. FOCUS SUR LES UTILISATEURS

Un système de transports publics performant doit être axé sur ses utilisateurs actuels et potentiels. Cela signifie que chaque choix politique et chaque adaptation de l'offre doivent être examinés selon la perspective de l'utilisateur et de l'utilisateur potentiel. La convivialité et la facilité d'utilisation doivent en cela être des principes directeurs. Ceci entraîne certaines implications pratiques:

- ▶ la préférence ira, dans la mesure du possible, aux liaisons directes. Le nombre de ruptures de charges doit être limité. Un processus d'évaluation régulière des correspondances et de leur qualité sera établi. Il est néanmoins à noter que le renforcement de l'offre et la multiplication des origines-destinations justifient certaines correspondances. Dans tous les cas la qualité et les conditions des ruptures de charge est une priorité;
- ▶ les trams et les bus doivent tendre vers une offre de haut niveau de service, à savoir rapide et régulière, où les arrêts des véhicules n'ont lieu que pour l'embarquement et le débarquement des passagers;
- ▶ l'offre métro sera valorisée, renforcée et étendue;
- ▶ les stations et les véhicules doivent être physiquement accessibles à tous les utilisateurs;
- ▶ l'utilisateur doit pouvoir obtenir facilement les informations nécessaires concernant ses déplacements. À cet effet, il faut porter une attention particulière à la simplicité, à la lisibilité et à la bonne compréhension du schéma de la ligne, des panneaux d'information, du site web, des indications et autres informations dans les stations, aux arrêts et dans les véhicules. À ce propos, il faut tenir compte des groupes cibles et de leurs besoins spécifiques (Bruxellois, touristes internationaux, PMR...);
- ▶ le paiement pour l'utilisation des transports publics doit être simple et flexible. Grâce à des formules tarifaires transparentes et compréhensibles, l'utilisateur doit pouvoir déterminer rapidement quelle formule est la plus adaptée. Une étude sera menée pour examiner les possibilités d'instauration de méthodes de paiement plus flexibles (telles qu'un ticket de transport public intégré, le paiement par Internet, par gsm, par carte de crédit, via des points de prévente...), simplifiant les paiements;
- ▶ voyager en transports publics doit pouvoir se faire de manière confortable et en toute sécurité. À cet effet, des mesures de sécurité seront prises, telles qu'une présence renforcée du personnel, davantage de contrôles à la fraude, etc.

Le prochain contrat de gestion sera adapté de façon à ce que la gestion de la STIB corresponde encore mieux à la demande des utilisateurs.

2.2. UN RÉSEAU EFFICACE ET AMÉLIORÉ

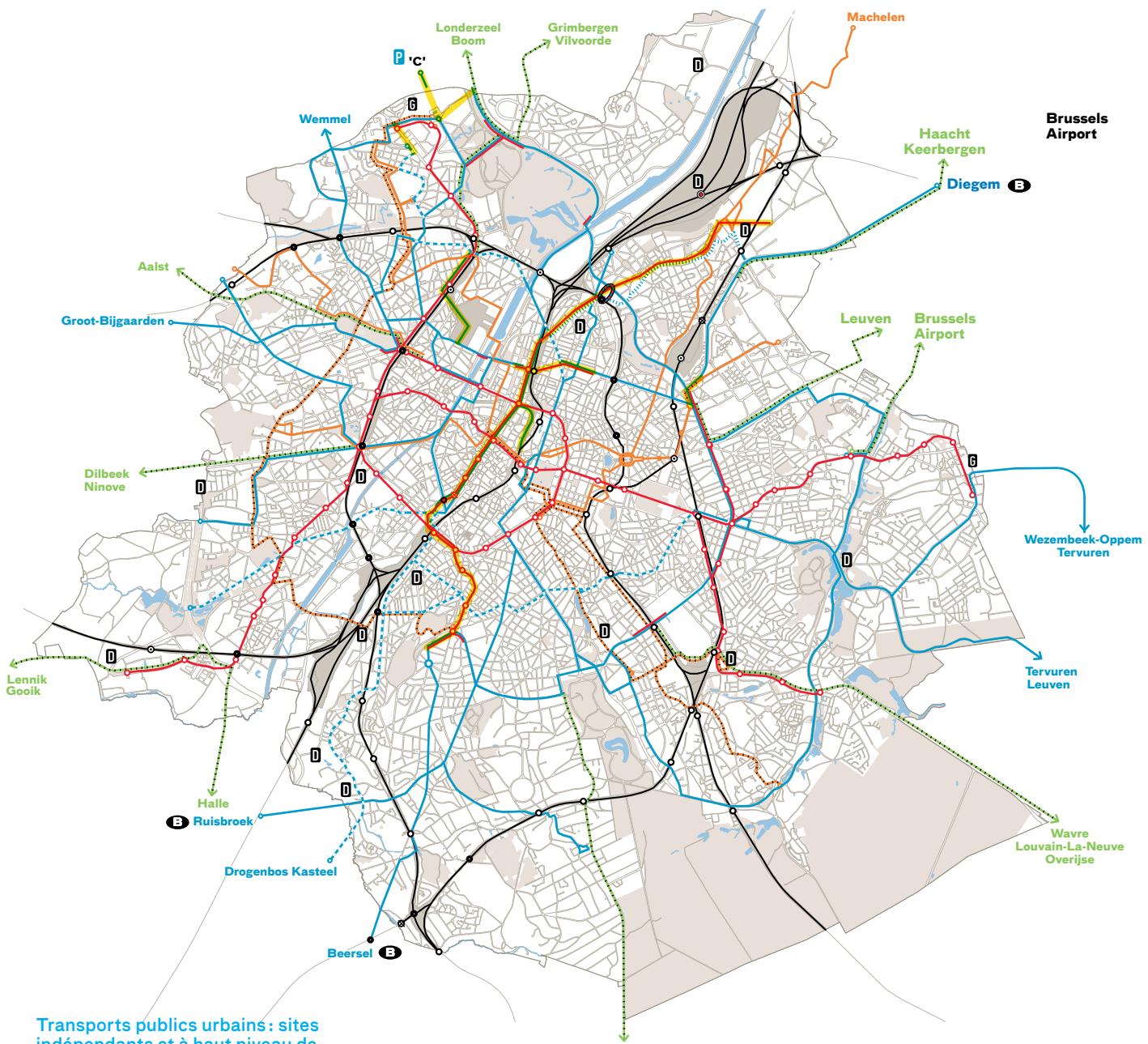
LES AXES STRATÉGIQUES

Pour répondre à ces enjeux, la Région entend mettre en place un réseau de transports publics de première classe pour tous qui offre de réelles solutions alternatives compétitives à la voiture individuelle. En étroite collaboration avec ses partenaires en matière de mobilité, la Région s'engage à:

- ▶ dans un premier temps, se concentrer sur l'optimisation de l'exploitation du réseau existant, de surface et souterrain. Le transport de surface doit être immunisé contre la circulation et ne s'arrêter qu'aux endroits d'embarquement et de débarquement des passagers. La qualité de l'offre souterraine doit être encore renforcée;
- ▶ réaliser l'automatisation du métro au moment du renouvellement des rames, et l'extension du réseau souterrain de la branche nord du futur métro Nord-Sud pour 2018;
- ▶ garantir, là où cela s'avère nécessaire, l'augmentation de capacité du réseau souterrain, notamment via l'automatisation et son extension ainsi que celle du réseau de surface, afin de couvrir la totalité de la Région en développant des liaisons performantes qui structurent le réseau et évitent autant que possible les ruptures de charge;
- ▶ prioriser le passage des transports publics de surface par l'établissement systématique de sites propres et/ou protégés, ainsi qu'à la traversée des feux. Les transports publics de surface ne peuvent pas souffrir de la congestion du trafic: leur crédibilité et leur fiabilité en sont directement dépendantes;
- ▶ revoir le Plan tram-bus afin de limiter au maximum les ruptures de charge et d'améliorer la desserte des quartiers;
- ▶ garantir des ruptures de charge rendues moins pénalisantes grâce à des améliorations du confort des correspondances, de meilleures fréquences et une meilleure régularité, garante du respect des horaires et donc de la minimisation du temps d'attente lors des correspondances;
- ▶ offrir des liaisons directes entre les grands pôles régionaux (y compris gares TGV, InterCity et InterRégion), ainsi qu'entre ceux-ci et les pôles secondaires (y compris les gares RER), au moyen de transports publics le moins possible générés par la congestion;
- ▶ développer un réseau complet permettant un bon maillage de la Région, avec des lignes dites «à haut niveau de service¹⁸»: autrement dit, rapides, régulières, majoritairement en site propre, à haute fréquence et bénéficiant de la priorité maximale aux feux lumineux;¹⁹
- ▶ organiser des fréquences attractives et coordonnables pour assurer la prévisibilité de la durée du parcours;
- ▶ améliorer le confort des déplacements, l'aménagement des correspondances, le stationnement des vélos et le balisage pour les piétons aux abords des lieux de transbordement, afin de faciliter l'intermodalité;
- ▶ améliorer les fréquences en heure de pointe, répondant aux besoins, notamment en adaptant l'heure de pointe, l'avant-soirée, la soirée, la nuit, les week-ends et les périodes de vacances scolaires;
- ▶ adapter le mode en fonction des besoins. La demande existante et potentielle détermine le type de matériel et le schéma d'exploitation métro, tram et bus. Il convient de garantir la complémentarité entre les modes et de neutraliser la concurrence entre eux;
- ▶ envisager une desserte adaptée à la demande scolaire;
- ▶ coordonner efficacement le réseau avec les opérateurs extérieurs. Il convient d'éviter la concurrence entre l'offre de la STIB et celles des TEC, de De Lijn ou de la SNCB.

▶ 18. Les critères d'un tram (THNS) et d'un bus (BHNS) à haut niveau de service sont les suivants: une fréquence toutes les cinq minutes en heures de pointe, toutes les sept minutes et demie en heures creuses et toutes les dix minutes en soirée jusqu'à 22h; une vitesse moyenne d'au moins 20 km/h; 90% des services qui respectent l'intervalle en pointe; accessible aux personnes à mobilité réduite et taux de remplissage inférieurs à 3 personnes/m². Pour les autres lignes de tram et de bus, les critères prioritaires sont (en ordre décroissant): le cadencement sur les troncs communs, la coordinabilité des fréquences avec celles des lignes à haut niveau de service, l'adaptation de l'offre à la demande; l'offre minimale en creux est de quinze minutes et en soirée de vingt minutes.

▶ 19. Conformément au Plan VICOM approuvé par le gouvernement le 23 mars 2006 qui prévoit qu'à terme, les trams et les bus ne s'arrêtent plus que pour embarquer et débarquer les voyageurs.



Transports publics urbains: sites indépendants et à haut niveau de service 2018

- SNCF
- STIB – Site indépendant (métro + pré-métro)*
- STIB – Tram à haut niveau de service
- - STIB – Tram
- - STIB – Tram à supprimer
- Bus à haut niveau de service urbain (BHNS)
- - BHNS, convertible tram
- BHNS transrégional
- - BHNS transrégional, convertible tram

À étudier*

- Garage
- Dépôt

- Station existante
- ☒ Station à supprimer
- Station à créer avant 2018
- Station à créer ultérieurement
- ◎ Gare potentielle

- Métro, station existante

Cette carte met en relation les principales lignes du réseau de transport public 2018 et la demande de déplacement, exprimée sous forme de la somme des déplacements à l'origine et à la destination.

*Tracés indicatifs pour extensions

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

UNE OFFRE SOUTERRAINE RENFORCÉE

La Région entend améliorer son offre souterraine.

Réalisée à l'occasion du renouvellement des rames de métro et au plus tard en 2018, l'automatisation des lignes 1-5 doit permettre, outre l'augmentation des capacités garantissant l'absorption de la croissance des usagers jusqu'en 2025, d'assurer aux usagers une régularité accrue dans la desserte.

Le prolongement du réseau souterrain vers le Nord, depuis la gare du Nord vers Schaerbeek jusqu'au dépôt de Haren pour 2018, doit offrir aux bruxellois et usagers de la Région des liaisons performantes depuis le Nord, vers le Pentagone et l'ensemble de l'offre souterraine. Dans un second temps, l'extension, après étude, sera poursuivie vers Uccle.

Enfin, la Région assurera également l'amélioration de l'offre existante en renforçant la régularité, l'information et le confort des voyageurs, notamment en station.

PRIORITÉ À LA VITESSE COMMERCIALE DES TRAMS ET DES BUS

À côté de la priorité au réseau souterrain (pré-métro et métro), la Région entend également faire des transports publics de surface une priorité. La Région se donne l'objectif de garantir la circulation des transports publics de surface à la vitesse commerciale souhaitée, c'est à dire garantissant un temps de parcours concurrentiel à la voiture individuelle.

La création de sites protégés sur les axes structurants, dont les voies de pénétration et la Moyenne Ceinture Ouest, doit être réalisée à l'image des aménagements réalisés récemment sur l'avenue de la Couronne. Le site propre ne doit pas forcément être continu mais être judicieusement placé pour permettre aux transports publics de s'extraire de la circulation. Il ne s'agit pas d'offrir aux transports publics de surface un site physiquement protégé sur l'ensemble de la ligne mais d'identifier en fonction de la configuration des différents tronçons, des aménagements adaptés, un site protégé physiquement ou virtuellement. Ce type d'aménagements cherche à optimiser l'espace en faisant évoluer le profil de la voirie en fonction des besoins des différents usagers.

Ces aménagements s'accompagnent immanquablement :

- ▶ de la priorité aux carrefours à feux pour les transports publics de surface;
- ▶ des mesures complémentaires telles que la révision adaptée de l'offre, le rephassage des feux lié à la circulation sur le tronçon et des mesures spécifiques en amont et en aval du tronçon aménagé;
- ▶ la garantie du respect de ces aménagements, spécifiquement par les automobilistes aux carrefours ou en stationnement. À cet égard, la Région établira des partenariats avec les communes et les zones de police, notamment via le renforcement des contrats de mobilité dès 2011.

La ligne doit idéalement être traitée de bout en bout.

Le Plan VICOM (vitesse commerciale) prévoit en 2006 que 90% des itinéraires tram et 40% des lignes de bus doivent être réalisés pour 2011. Actuellement, 73% sont réalisés en tram et 13% en bus. Il reste de nombreux aménagements de ce type à réaliser. Les sites à aménager et les points noirs à assainir sont identifiés régulièrement par la STIB. La STIB informe tous les six mois l'administration de l'évolution de la situation au niveau VICOM.

Pour garantir la prise en considération de ces critères pour tous les aménagements, le rôle du coordinateur VICOM sera renforcé: il sera impliqué dans tout projet d'aménagement de l'espace public concerné par la circulation des transports publics mais également sur des aménagements qui seraient soumis à autorisation ou subsidiés par la Région.

Par ailleurs, la Région établira avec les communes des mécanismes d'intérressement aux performances VICOM des transports publics. Les modalités sont à examiner mais l'objectif est de garantir les meilleures performances VICOM dans le cadre d'un *win-win* entre les parties.



PROPOSER UNE OFFRE DE HAUTE QUALITÉ

L'augmentation de l'offre de transports publics ne sera pas seulement quantitative, mais aussi qualitative, avec:

- ▶ un programme d'acquisition de matériel moderne de première classe, accessible à tous et transportant plus de passagers;
- ▶ la généralisation par la STIB du matériel de surveillance, l'augmentation du nombre de bornes d'appel en stations et dans les véhicules et une présence humaine renforcée dans une quarantaine de stations. La lutte contre la fraude sera intensifiée et l'installation de portillons automatiques d'accès aux stations souterraines renforcera le sentiment de sécurité et de rigueur, sans entrave pour les PMR, les vélos et les poussettes ;
- ▶ un projet en cours vise à étendre la délivrance de billets au moyen d'un support unique à l'ensemble du territoire belge (pour 2013), voire à l'international²⁰. Ce projet facilitera pour l'usager le transfert entre les lignes des différents opérateurs de transports publics et vers des produits dérivés (parkings publics, vélos et véhicules en libre-service...). Les employeurs seront encouragés à alimenter le porte-monnaie électronique des cartes de leurs employés pour couvrir les modes durables, en alternative aux voitures de société, tout en bénéficiant des mêmes avantages fiscaux. Cette intégration billétique pourrait être complétée, à terme, par une intégration tarifaire qui limiterait le coût pour le client des trajets sur les réseaux de plusieurs opérateurs successifs.

▶ 20. Une seule carte électronique permettrait de faire un trajet porte à porte, par exemple de Paris à Bruxelles en combinant les tickets RATP, TGV et STIB.

POURSUIVRE UNE POLITIQUE CIBLÉE D'AVANTAGES TARIFAIRES

Les modèles de l'étude IRIS 2 prévoient de tendre vers la gratuité des titres de transport au bénéfice des jeunes scolarisés et des travailleurs, pour stimuler le report modal.

- Pour les travailleurs, le système de tiers payant, prévu au niveau fédéral pour les abonnements mixtes SNCB+STIB, sera étendu au niveau régional avec des mesures similaires: cela reviendra à faire financer par la Région 20% des abonnements STIB des travailleurs, pour autant que leurs employeurs en financent les 80% restants.
- Pour les jeunes scolarisés bruxellois entre 12 et 24 ans (les -12 ans voyagent déjà gratuitement), le contrat de gestion STIB 2007-2011 a prévu une tarification attractive comprise entre 0% et 25% du tarif plein: cette politique sera mise en œuvre progressivement en fonction des marges budgétaires.

Mais si la gratuité peut être efficace pour encourager le report modal, elle constitue un facteur de croissance immédiat de l'utilisation des transports publics. Or, les opérateurs doivent disposer du temps nécessaire pour adapter leur personnel et leur matériel à ces sauts de demande.

Pour les autres catégories de voyageurs, une intégration tarifaire attractive, à l'échelle de la zone RER, doit être mise en œuvre.

L'extension et la généralisation de la gratuité d'accès aux transports publics ne peuvent pas ignorer les distinctions sociales. Il faut mettre en œuvre une politique de tarifs préférentiels socialement ciblée.

Le gouvernement est partisan de l'élargissement de la gratuité des transports publics bruxellois moyennant la prise en charge progressive du coût par le fédéral. Dans la mesure des possibilités budgétaires, il élargira la tarification sociale, en priorité au profit des demandeurs d'emploi engagés dans le cadre d'un CPP et des élèves et des étudiants bruxellois, en concertation avec les Communautés. Des formules de cofinancement, par la Région et les entreprises, des déplacements domicile-travail seront recherchées en faveur des travailleurs bruxellois.

UNE OFFRE COMPLÉMENTAIRE

La Région doit offrir une offre adaptée aux périodes spécifiques de l'avant-soirée, de la soirée, de la nuit et du week-end, mais également de vacances scolaires. En effet, l'offre de pointe du soir se clôture avant 18h, or il existe un public potentiel significatif intéressé par une offre de pointe étendue jusqu'à 19h ou 19h30. De la même manière, en soirée ou le week-end, l'offre mérite d'être étendue, ainsi que la nuit pour les travailleurs ou noctambules. Il en va de même pour les périodes de vacances scolaires. L'inventaire des besoins et les conditions du succès d'une offre complémentaire doivent être établis. Pour l'offre de nuit, des actions de communication et d'information spécifiques doivent être développées et des partenariats spécifiques entrepris avec les responsables d'événements générant un public de soirée (Forest National, etc.). La sécurité doit également être garantie pour les usagers de soirée et de nuit.

UNE OFFRE INTÉGRÉE AVEC LES VÉLOS ET VÉHICULES PARTAGÉS

La mise à disposition croissante des vélos partagés (Villo) sur la RBC permet au plus grand nombre de se déplacer à vélo. Le vélo partagé est le complément naturel du transport public. La Région entend que les synergies entre l'offre de la STIB et Villo soient valorisées. Il convient de garantir une intégration tarifaire et billettique entre les deux, mais également d'assurer la signalisation de Villo dans les infrastructures de la STIB et la cohérence de l'implantation des stations Villo et STIB. Enfin, la promotion de la combinaison de ces modes doit être renforcée.

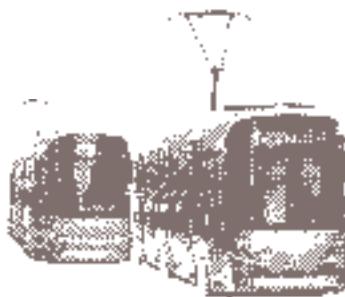
De même, l'offre de véhicules partagés croît sans cesse. L'intégration entre les offres de la STIB et des véhicules partagés doit être poursuivie.

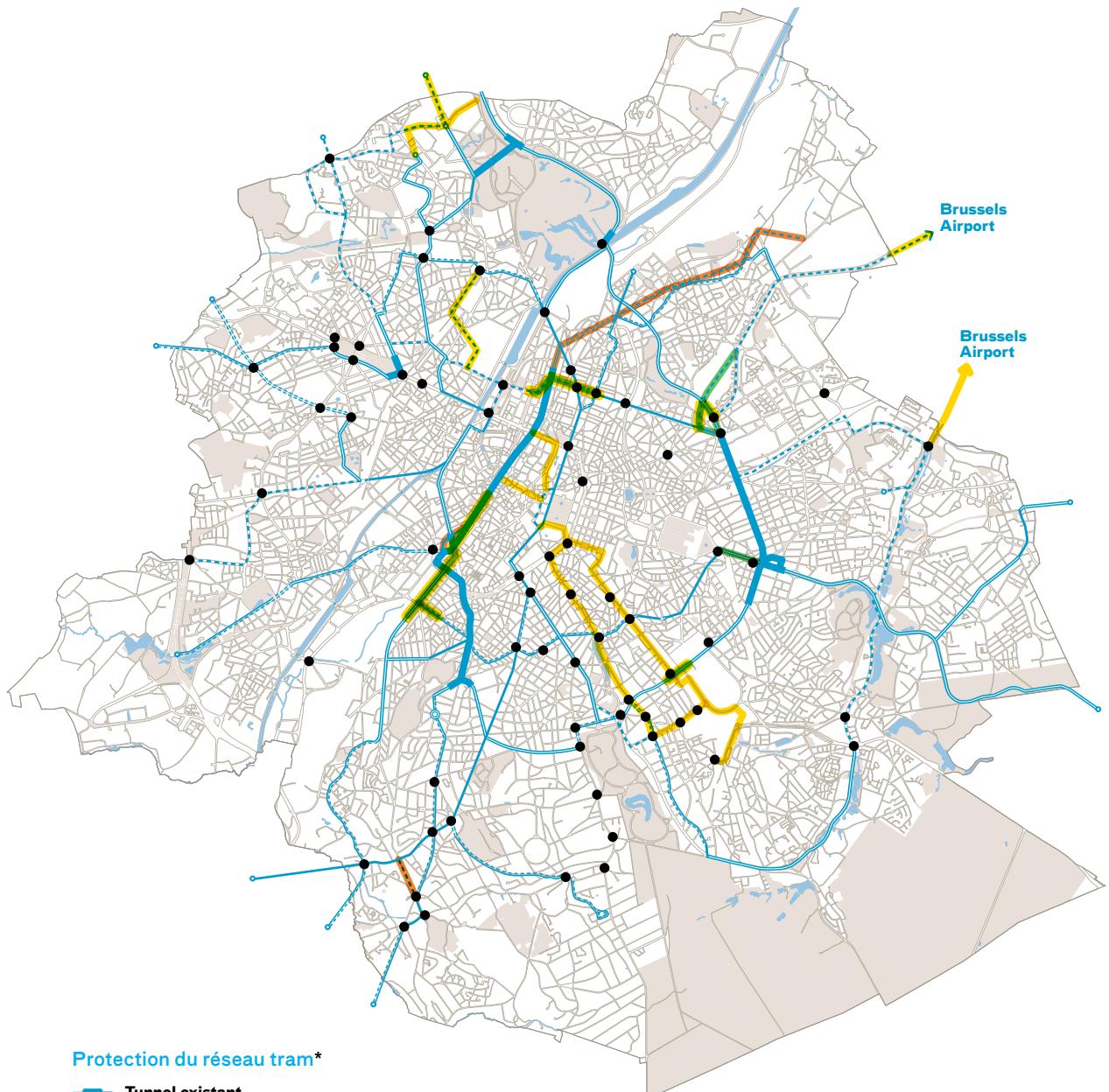
2.3. DÉVELOPPER UNE OFFRE DE TRAM

Le tram structure le réseau, complétant le métro, aussi bien en termes de liaisons radiales que de rocades : il faut améliorer la performance du réseau existant en mettant en œuvre le Plan VICOM (90% du réseau tram sur des sites protégés en 2011) et en traçant de nouvelles lignes vers les quartiers en développement. Le tram a aussi l'avantage d'un plus grand contrôle social et d'un nombre plus important d'arrêts que le réseau métro.

Le programme VICOM sera décliné en suivant une logique d'axe, de manière à obtenir des lignes performantes de terminus à terminus. Les modalités opérationnelles seront précisées dans le cadre du contrat de gestion.

En outre, la Région entend que la cohérence et la complémentarité entre le réseau de tramways et le réseau ferroviaire, dont le RER, soit optimisée et que toute concurrence entre les modes soit neutralisée :





Protection du réseau tram*

- Tunnel existant
- Site propre existant
- Site franchissable existant
- Site propre ou franchissable à créer sur lignes existantes
- - - Idem nouvelle ligne
- Protection via plan de circulation
- Liaison Nord-Sud à construire avant 2018 mode et tracé en site indépendant à étudier**
- Site indépendant à construire après 2018
- A étudier (tracé indicatif)
- Points noirs VICOM en 2010 (ligne prioritaire tram et bus)

* Avant mise en service du métro sur le Nord-Sud

** Voir carte p.72

Améliorer l'offre des lignes à fort potentiel notamment (les numéros de lignes sont indicatifs) :

- ▶ la ligne 19 reliant Grand-Bigard à De Wand, via Simonis;
- ▶ les lignes 39 et 44 reliant Montgomery à Ban Eik et à Tervuren, entièrement en site propre;
- ▶ la ligne 51 entre le Heysel et le Midi, mais déviée de son tracé du boulevard Léopold II pour desservir Tour & Taxis;
- ▶ la ligne 8 entre la gare du Midi et Calevoet, éventuellement prolongée jusqu'à la ligne 26;
- ▶ la ligne 92 Fort-Jaco – gare de Schaerbeek;
- ▶ la ligne 85 Berchem – gare de l'Ouest;
- ▶ la liaison Forest-centre et bas de Saint-Gilles au centre-ville.

Le réseau 2018 sera notamment constitué des lignes suivantes :

Les lignes programmées du Plan VICOM :

- ▶ la ligne 3²¹ Esplanade – Churchill, via le quai des Usines et le tunnel Nord-Sud, déjà entièrement en site propre, à prolonger au nord vers le parking C (et/ou le Centre de congrès);
- ▶ la ligne 4 Stalle – gare du Nord, à prolonger vers la gare de Ruysbroeck. Cette ligne sera étendue en reprenant la branche Nord du T55, via le tunnel Nord-Sud, tant que l'exploitation est en pré-métro;
- ▶ les lignes 93-94, 42 Louise – Herrmann-Debroux, prolongées de Louise à la gare Centrale et de Herrmann-Debroux à Roodebeek, complétées par la ligne 45 au départ de Roodebeek pour offrir une desserte de rocade articulée sur les axes ferrés structurants;
- ▶ les lignes de Moyenne Ceinture Est.

▶ 21. Les lignes 3 et 4 seront modifiées dès la transformation de l'axe Nord-Sud en métro.

Les extensions en cours et à venir :

- ▶ la ligne 94 sur le boulevard de la Woluwe vers Roodebeek et dans un second temps vers la E40, le long de l'avenue Marcel Thiry;
- ▶ le boulevard Léopold III vers Bordet;
- ▶ la déviation des lignes 92 et 94 de la rue Royale vers la gare Centrale. Le terminus à la gare Centrale est éventuellement à prolonger jusqu'à la place Rogier ou la gare du Nord, via le boulevard Pacheco et le boulevard du Jardin botanique;
- ▶ la ligne 9 de Simonis vers le haut de Jette et le prolongement via Brugmann jusqu'au plateau du Heysel;
- ▶ la ligne 33 Westland Shopping Center – chaussée de Ninove – gare de l'Ouest, prolongée jusqu'à la gare du Nord via la Petite Ceinture Ouest;
- ▶ l'aménagement de Churchill-Vanderkindere.

Des extensions complémentaires à évaluer :

- ▶ la ligne 83 de Bockstael – Tour & Taxis – gare du Nord et Rogier dans un premier temps, à poursuivre sur Rogier et Meiser (ligne 10). Cette ligne est complémentaire à une desserte de Tour & Taxis depuis Simonis. La sécurité des usagers à Meiser est primordiale, des infrastructures spécifiques doivent être réalisées, éventuellement en tunnel.
- ▶ la transformation en tram de l'actuelle ligne de bus 71, prolongée éventuellement jusque Rogier (le long du boulevard Pacheco);
- ▶ la transformation en tram de la ligne 95, en concertation avec les communes;
- ▶ prolongement du T94 et du boulevard Léopold III vers la zone de l'aéroport, moyennant une concertation avec la Région flamande;
- ▶ Liaison Forest – haut de la ville.

NB: Les modalités d'aménagement de ces lignes sont toutefois dépendantes du traitement des demandes de permis d'urbanisme par les instances administratives compétentes et des moyens disponibles. Par ailleurs, les extensions et adaptations du réseau seront étudiées en concertation avec les habitants et acteurs socio-économiques concernés et feront l'objet de communications appropriées. Une étude d'impact précédera les demandes de permis d'urbanisme pour les extensions. Cette étude sera notamment basée sur la demande en déplacements, la comparaison d'alternatives, les analyses coût-bénéfice, la qualité des correspondances, l'accessibilité générale et celles des PMR en particulier, l'impact sur le transfert modal (avec et sans tarification d'usage du réseau routier) et la qualité de l'air.

La montée en puissance de l'offre tram impose la réalisation de dépôts, dont l'un dans le sud-ouest et un autre à l'ouest.

Des lignes du réseau de base: avec les lignes 81 (Montgomery – Marius Renard), 82 (Drogenbos – Berchem), 94 (stade du Heysel – Legrand) et 97 (Stalle – Louise).

ACQUÉRIR DU MATÉRIEL CAPACITAIRE

La Région acquerra du matériel plus capacitaire.

2.4. METTRE EN PLACE DES BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

L'offre de bus à haut niveau de service viendra compléter le réseau de tram. Certaines lignes de bus méritent en effet une amélioration substantielle des fréquences, de la capacité et du confort.



Le Plan VICOM a défini un objectif de 40% pour 2011 et 60% pour 2020, du réseau bus en site protégé et a mis en évidence les lignes prioritaires du réseau bus²²:

- ▶ bus 87: Berchem Station – Simonis;
- ▶ bus 49: Midi-Bockstael, à réorienter vers une rocade ouest, Albert – Heysel, qui viendrait prendre le relais de la ligne de tram Ceinture Est Heysel – Montgomery – Albert; il est par ailleurs prévu, à terme, la transformation de cette ligne de bus en ligne de tram;
- ▶ bus 63bis: De Brouckère – cimetière de Bruxelles, via la chaussée de Louvain;
- ▶ bus 64: Machelen – Porte de Namur;

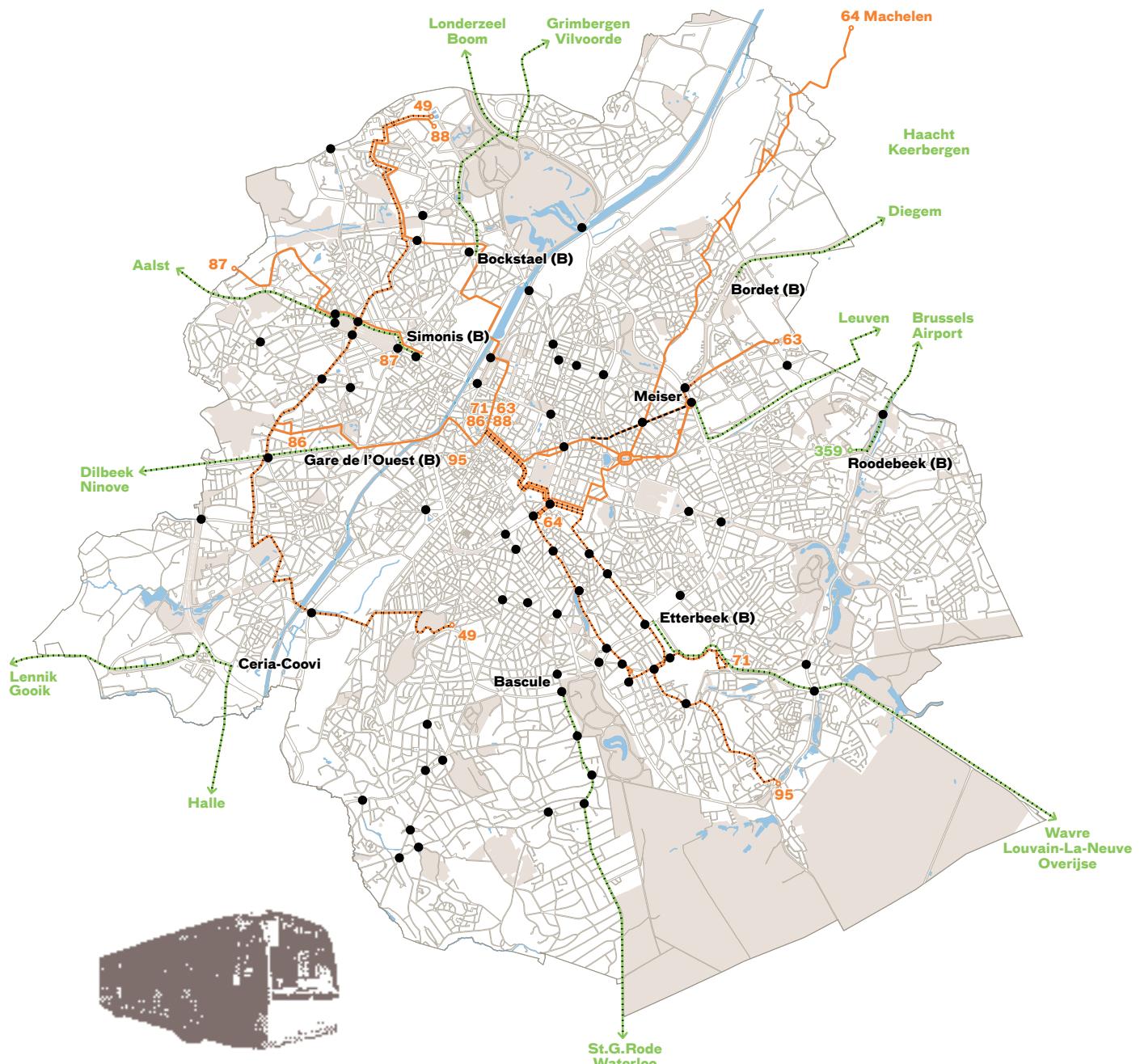
22. La liste est susceptible d'évoluer.

- ▶ bus 71 : Beaulieu – De Brouckère, dont la conversion en tram est en cours d'évaluation, en concertation avec les communes concernées;
- ▶ bus 86 : Machtens – De Brouckère;
- ▶ bus 88 : Heysel – De Brouckère;
- ▶ bus 95 : Wiener – Bourse, dont la conversion en tram doit être évaluée.

Des espaces réservés aux terminus doivent également être prévus.
Bien entendu, ce réseau principal de lignes de bus sera complété par le réseau de base, dont le détail ne relève pas d'IRIS 2.

Compte tenu de l'évolution de la clientèle, les lignes 49, 71 et 95 sont susceptibles d'être transformées en tram à haut niveau de service. Le principal critère est la fréquentation aux heures de pointe. Au-delà de mille passagers par heure et par sens, il devient difficile de cadencer la ligne et d'en assurer la régularité au moyen de bus. Dans certaines zones sensibles (comme par exemple la chaussée d'Ixelles, étroite et fort fréquentée commercialement) des critères environnementaux, socio-économiques et de qualité de vie sont également à prendre en compte.

L'introduction de bus peu polluants (émissions de gaz, microparticules et bruit réduites) est requise, afin d'intégrer ce mode dans la ville. Comme prévu par son contrat de gestion, la STIB doit établir et exécuter un plan «véhicules propres» visant une démarche volontariste qui dépasse le strict respect des normes obligatoires imposées aux constructeurs. Notamment, la STIB doit diversifier les modes de propulsion de son matériel (gaz, bio-gaz, électricité, hybride, etc.) afin de réduire significativement les motorisations diesel qui dégradent structurellement la qualité de l'air en ville. Les bus et autocars d'autres opérateurs doivent également être soumis à des exigences de performances environnementales. Des mesures seront prises en ce sens: comme prévu par le contrat de gestion, la STIB établit un programme «véhicules propres» fixant des objectifs progressifs jusqu'à l'horizon 2020.



Carte du réseau de bus à haut niveau de service (BHNS)

- Bus à haut niveau de service urbain
- - - BHNS, convertible tram
- - Trajet alternatif à étudier
- BHNS transrégional*
- BHNS transrégional, convertible tram*
- Points noirs VICOM en 2009

* Le terminus dans la Région de Bruxelles-Capitale sera défini ultérieurement en concertation avec TEC-De Lijn (étude de détails à effectuer pour chaque ligne).

2.5. LE MÉTRO : LUI DONNER LES MOYENS DE SON POTENTIEL

LES AXES STRATÉGIQUES

Mis en service dans les années 1970, le métro bruxellois dessert essentiellement Bruxelles d'est en ouest, le site du Heysel et la rocade de la Petite Ceinture. Très efficace, il a l'avantage de transporter un grand nombre de voyageurs. Intégralement en site propre, il a la faveur des usagers qui évitent ainsi totalement les embouteillages. En dix ans, sa fréquentation a augmenté de 44%. Aujourd'hui, cependant, la saturation à venir du métro a été confirmée par une étude spécifique réalisée fin 2006²³. Résoudre les problèmes de capacité passe par son automation et son extension.

Il importe, à court terme, de valoriser et d'améliorer le réseau et l'offre existants: augmentation des fréquences, mise en service du matériel complémentaire, etc. Il convient de réaliser dans un premier temps l'automatisation des lignes 1-5, dont les modalités seront à finaliser dans le cadre de l'étude en cours.

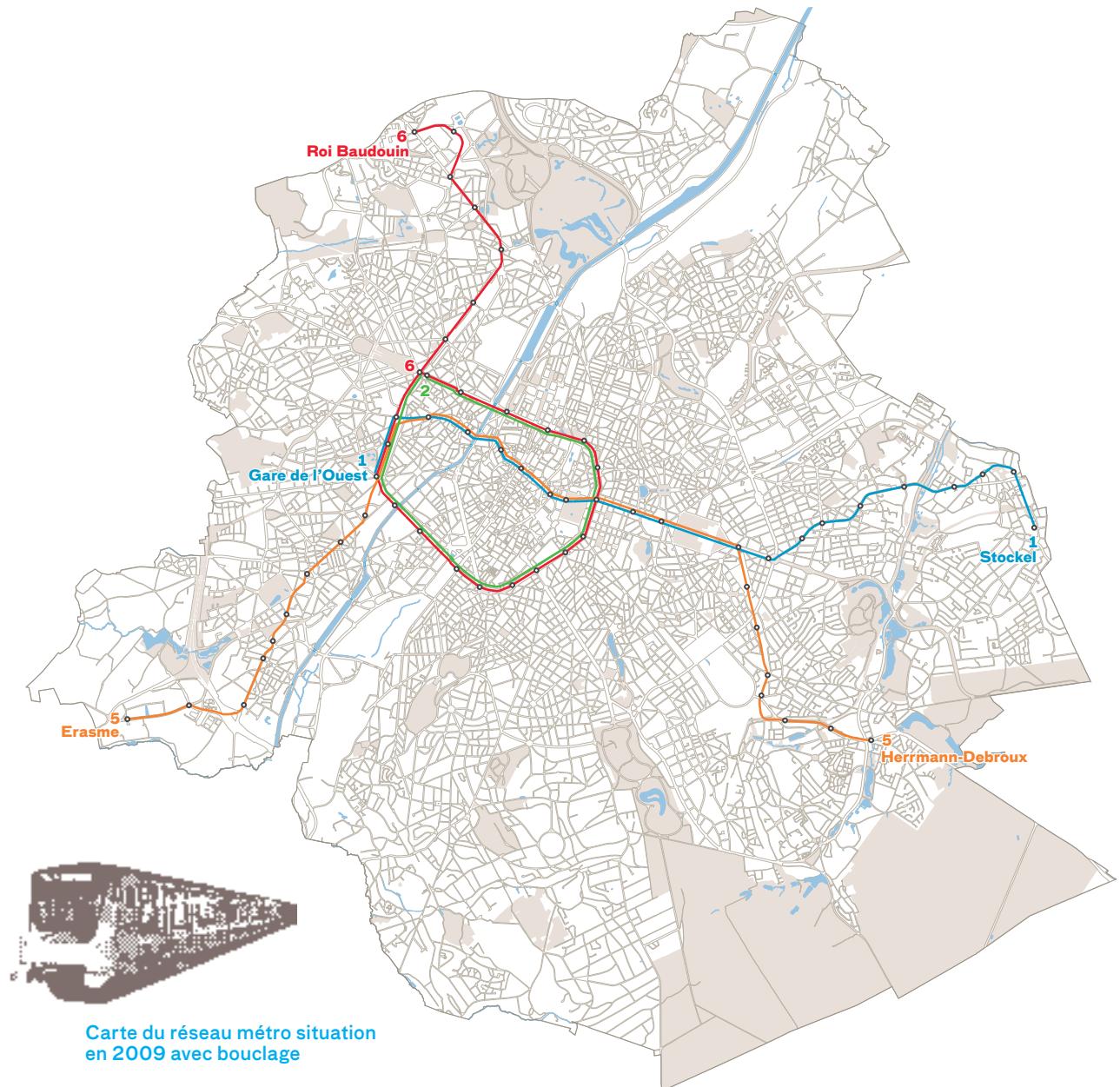
La première priorité va à la réalisation pour 2018 du prolongement du pré-métro et du métro à Schaerbeek, avec dépôt à Haren, moyennant intervention du fédéral. Des mesures de rationalisation de la circulation en surface seront prises simultanément sur la liaison Nord.

En outre, sera étudié le prolongement vers Uccle moyennant intervention du fédéral. Le PRDD permettra d'évaluer la nécessité de passer progressivement au métro sur la Moyenne Ceinture, en fonction de la densification retenue sur les sites de Schaerbeek-Formation, Josaphat, Reyers et Delta.

L'extension du métro sur ces derniers tronçons (Uccle, Moyenne Ceinture) sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants:

- ▶ la demande ne peut être rencontrée par un autre mode de transport public (soit à partir d'une prévision de 6.000 passagers/h);
- ▶ les coûts d'infrastructures et leurs amortissements doivent être évalués;
- ▶ des mesures de rationalisation de la circulation en surface doivent être prises simultanément sur les liaisons.

► 23. Le taux d'occupation des rames a été ramené à 3 personnes debout/m² (inférieur à la norme actuelle de 4 personnes/m²), des taux supérieurs n'étant acceptables qu'occasionnellement et sur des courtes distances.



LES ACTIONS PROGRAMMÉES

LA VALORISATION DE L'OFFRE EXISTANTE

Le métro connaît des périodes et des itinéraires plus ou moins proches de la saturation, dégradant globalement les performances du métro mais également le confort et l'image de ce mode. Parallèlement à l'étude de l'extension du réseau, la Région entend optimiser l'offre actuelle des transports publics : renforcement des fréquences, mise en œuvre du nouveau matériel roulant, amélioration des correspondances, etc.

En 2010, la Région aura examiné avec précision le potentiel de valorisation de l'offre existante et aura le cas échéant établi des options d'adaptation. Un rapport sera soumis au gouvernement en 2011.

L'AUGMENTATION DES FRÉQUENCES

Dans un premier temps, les fréquences seront augmentées au maximum possible en conduite manuelle pour atteindre vingt-quatre passages de rame par heure et par sens, entre Beekkant et Meroode. Le métro sera automatisé afin d'atteindre progressivement trente à trente-cinq passages de rame par heure et par sens. L'automatisation interviendra à l'occasion du remplacement des rames atteintes par les limites d'âges à l'horizon 2015.

L'INTÉGRATION PROGRESSIVE DE L'AXE NORD-SUD PRÉ-MÉTRO DANS LE RÉSEAU MÉTRO

L'étude IRIS 2 a démontré l'intérêt de prolonger l'axe souterrain Nord-Sud au-delà de la gare du Nord pour desservir les quartiers denses de Schaerbeek jusqu'au dépôt de Haren²⁴. Une étude de faisabilité précisera les infrastructures adaptées, le phasage et les modalités d'exploitation d'un tronçon vers le nord à l'horizon 2018 et, à terme, le prolongement vers le sud via la chaussée d'Alsemberg jusqu'à Calevoet. En cas d'exploitation métro du Nord-Sud, un nouveau dépôt serait nécessaire ainsi que le retraitement, avec des normes plus conciliaires avec le gabarit métro, de la section de tunnel entre la gare du Midi et Lemonnier-Anneessens. Dans cette option également, mérite d'être étudiée la mise en souterrain des trams dans l'avenue Fonsny pour améliorer l'espace public et l'intermodalité tram/métro à la gare du Midi.

Il reste que ces études doivent également prendre en considération la question de la sécurité des usagers au niveau de leur évolution dans les nouvelles stations.

LES INFRASTRUCTURES MÉTRO / PRÉ-MÉTRO

Des infrastructures complémentaires sont à envisager. Les études d'opportunité préciseront la pertinence et l'utilité de ces infrastructures ainsi que les grandes lignes des modalités d'exploitation. Ces infrastructures devraient pouvoir, dans un premier temps, être exploitées avec du matériel pré-métro afin de garantir la complémentarité maximum avec le réseau de surface.

À moyen terme (horizon 2018) :

- ▶ extension du Nord-Sud vers le nord; la densification ultérieure des abords de la place Peter Benoît à Neder-over-Heembeek pourrait justifier l'étude du prolongement de cette ligne de l'autre côté du Canal. L'étude d'opportunité et technique doit déterminer les modalités d'infrastructure et d'exploitation les plus adaptées;
- ▶ début d'exploitation des extensions en pré-métro. Passage en métro ultérieurement. Nécessité du retraitement de la courbe gare du Midi – Anneessens, à rayon insuffisant.

À terme (après 2018) :

- ▶ mise en souterrain des trams avenue Fonsny pour améliorer l'espace public et l'intermodalité tram/métro à la gare du Midi, en tenant compte des aménagements aux abords de la gare;
- ▶ tangentielle Bockstael/Schaerbeek-Josaphat dont les parties en ouvrage sont le viaduc de raccord entre le site Tour & Taxis et la place Bockstael, le pont Picard, un tunnel sous la gare du Nord et la rue Rogier, et un ouvrage entre l'avenue Rogier et Josaphat;
- ▶ assainissement des points noirs de la Moyenne Ceinture (Meiser et Plaine éventuellement en tunnel). Le PRDD permettra d'évaluer la nécessité de passer progressivement au métro sur la Moyenne Ceinture, en fonction de la densification retenue sur les sites de Schaerbeek-Formation, Josaphat, Reyers et Delta;

► 24. À ce stade, le tracé métro - pré-métro de l'extension Nord de la l'axe nord-sud est figuré sur la carte via la rue du progrès vers la Place Liedts. Les études détaillées infirmeront ou confirmeront l'éventuelle pertinence de réaliser un ouvrage commun avec la ligne 10 sur le tronçon gare du Nord – rue de Brabant.

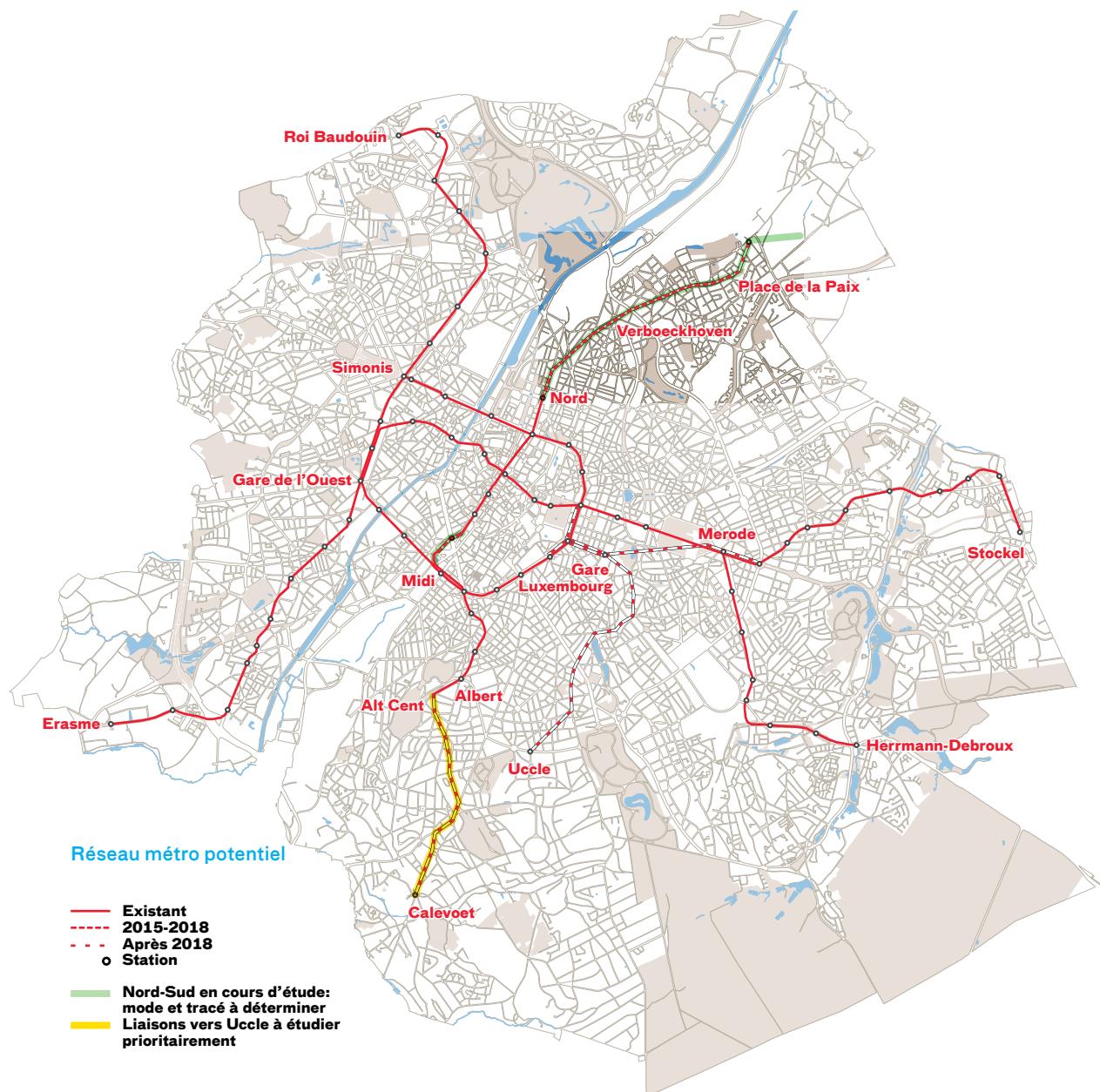
- augmentation des capacités du pertuis de la ligne 1 ;
- extension du Nord-Sud vers le sud (Calevoet) et prolongement gare du Luxembourg – Moyenne Ceinture.

La création de dépôts est nécessaire. L'exploitation du réseau souterrain exige la création d'espaces de dépôts adaptés.

L'extension du métro sera définitivement confirmée en tenant compte des éléments suivants :

- la demande ne peut être rencontrée par un autre mode de transport public (soit à partir de 6.000 passagers/h) ;
- les coûts d'infrastructures et de leurs amortissements doivent être évalués ;
- des mesures de rationalisation de la circulation en surface doivent être prises simultanément sur les liaisons correspondantes.

En outre, la Région entend que la cohérence et la complémentarité entre le pré-métro/métro et le réseau ferroviaire, dont le RER, soit optimisée et que toute concurrence entre les modes soit neutralisée.



2.6. LE RER ET SES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

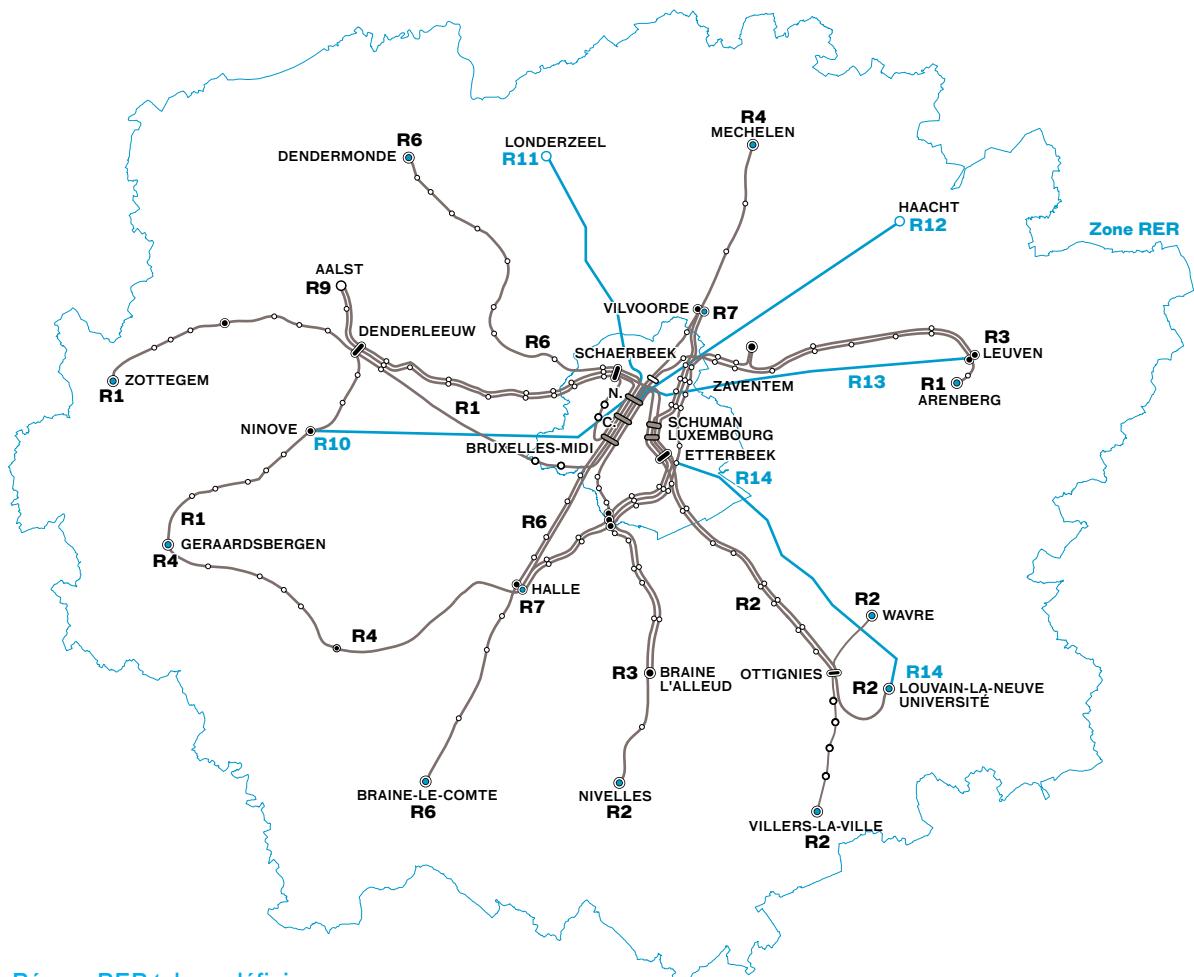
LES AXES STRATÉGIQUES

De manière générale, le réseau ferroviaire bruxellois doit s'intégrer structurellement dans l'offre de transport public aux habitants et usagers de la Région, en plus de garantir l'accès à la Région depuis l'extérieur. Actuellement, les habitants et les usagers de la Région ne recourent que très peu au train pour effectuer les déplacements au sein de la Région; or il existe un potentiel important. Le train offre en effet des capacités massives et des performances inégalables en voiture individuelle. La desserte ferroviaire doit se renforcer dans une approche cohérente avec le développement du réseau de la STIB.

Dès lors, la Région renforcera sa vision du déploiement ferroviaire et structurera sa relation avec le fédéral et le groupe SNCB afin de garantir la meilleure cohérence au service des objectifs en matière de rail:

- ▶ la desserte intra-régionale;
- ▶ l'accessibilité de la Région depuis la proche périphérie via le RER;
- ▶ l'accessibilité de la Région depuis le reste du pays;
- ▶ l'engagement du fédéral à contribuer à réduire les risques d'exode urbain.

Comme prévu, le réseau complet du RER se présentera sous la forme d'une étoile formée par des branches radiales, complétées par des lignes tangentialles. Les principales gares périphériques sont: Zottegem, Alost, Termonde, Malines, Arenberg, Louvain-la-Neuve, Wavre, Nivelles, Braine-le-Comte et Grammont.



Réseau RER tel que défini
en 2001 par la SNCB

- RER bus
- RER ferré
- Terminus
- Gare intermédiaire
- Gare interCity – interRégion
en Région de Bruxelles-Capitale

Le principe de desserte RER, fixé dans la convention du 4 avril 2003, est basé sur quatre dessertes horaires au moins pendant les heures de pointe en semaine (7h-9h30 et 16h-20h) dans chaque gare de la zone RER et la moitié de cette fréquence hors pointe et le week-end. Les services sont offerts de 6h à 24h en semaine et de 7h à 1h le week-end et les jours fériés.

L'étude et la mise à jour du plan n'impliquent pas de modification importante, mais la Région souhaite procéder à des améliorations et des mesures d'accompagnement. Il s'agit non seulement d'optimiser la fonctionnalité du RER, mais aussi:

- ▶ d'éviter tout risque d'exode urbain vers la périphérie;
- ▶ de faciliter les trajets des Bruxellois qui travaillent en périphérie;
- ▶ de favoriser l'utilisation par les Bruxellois de la partie intra-régionale du réseau.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

ÉTABLIR UNE VISION FERROVIAIRE RÉGIONALE

La Région doit se donner les moyens de renforcer l'usage du rail par les bruxellois et les usagers de la ville. À cet égard, il convient d'établir une vision de déploiement de l'offre ferroviaire sur la Région, intégrée structurellement à l'offre de transports publics régionale au service de la desserte intra-régionale. Cet objectif doit être complété par le maintien et le renforcement d'une offre ferroviaire de qualité depuis la périphérie et le reste du pays. La Région se dotera pour 2012 d'une vision ferroviaire à présenter au gouvernement.

Par ailleurs, la Région structurera dès 2011, son rapport avec le niveau fédéral et le groupe SNCB afin de garantir au mieux la cohérence entre les objectifs poursuivis par les différentes parties. La Région établira, pour ce faire, une concertation régulière avec le groupe SNCB.

La Région se basera en particulier sur la résolution du Parlement de 2007 relative à la concertation avec la SNCB. Elle demandera à ce que Bruxelles soit reconnue à part entière dans les clés d'investissements de la SNCB et veillera à ne pas devoir supporter des charges relevant de l'autorité fédérale et des sociétés qui en dépendent. À cette fin, un interface régional ferroviaire sera mis en place, regroupant des représentants de la STIB, de Bruxelles Mobilité, de l'AATL et de Bruxelles Environnement, chargée d'organiser et coordonner les revendications bruxelloises auprès de la SNCB.

AMÉLIORER L'EXISTANT

La Région se concentrera avec le groupe SNCB pour améliorer l'offre aux habitants et usagers de la Région sans attendre la finalisation des grands chantiers ferroviaires en cours. Cette amélioration visera les fréquences, mais également les correspondances avec le réseau STIB, la promotion de l'offre, etc.

VALORISER LES HALTES FERROVIAIRES

Depuis janvier 2010, trente et une haltes sont desservies et trois autres disposant d'un permis d'urbanisme pourront être ouvertes prochainement. L'étude d'exploitation du RER prévoit, sur la Région, l'implantation de trente-six haltes ferroviaires. Il faut y ajouter notamment les haltes suivantes: Cureghem, Verboekhoven, Rogier, Lycée français, Veroost et Wielemans. Le développement de ces haltes est à charge du groupe SNCB. La détermination des emplacements de ces haltes doit faire l'objet d'un examen précis pour garantir la meilleure implantation en fonction de la demande, de la densité, de l'accessibilité et du lien cohérent avec le réseau STIB. Ces haltes ferroviaires doivent aussi pouvoir garantir une offre suffisante pour attirer et fidéliser les usagers. La fréquence doit idéalement atteindre au minimum le quart d'heure y compris hors des heures de pointe. La concertation entre la Région et le groupe SNCB doit donc se poursuivre, tant sur le nombre de haltes que quant à leur localisation adéquate et leur offre.

Par ailleurs, une attention particulière est à apporter à la qualité des haltes ferroviaires, existantes d'abord, puis à créer. En effet, le potentiel d'attraction du rail est également déterminé par la qualité de l'équipement d'accueil: visibilité, lisibilité, sécurité, convivialité, services complémentaires, etc.

La sécurité dans ces haltes sera assurée, notamment, par la police fédérale des chemins de fer.

SOUTENIR L'OFFRE FERROVIAIRE

La Région doit créer les conditions de succès du transport par rail. La Région, comme pour le développement des transports publics souterrains, métro et pré-métro, veillera à rationaliser les capacités routières en surface sur les itinéraires où il est prévu une offre ferroviaire performante.

INTENSIFIER LES FRÉQUENCES PRÉVUES SUR LES LIGNES SNCB 26 ET 28

L'étude IRIS 2 a montré que l'utilisation de ces deux lignes qui contournent Bruxelles à l'est et à l'ouest devrait être plus intense pour proposer une offre réellement attractive aux usagers. Il s'agira notamment d'augmenter les fréquences et de créer des nouvelles haltes sur ces lignes existantes.

UNE DESSERTE OPTIMALE ENTRE LA RÉGION ET LA PROCHE PÉRIPHÉRIE

La Région entend qu'une offre plus volontariste soit développée pour une desserte optimale de la périphérie immédiate. Elle souhaite mettre en place une collaboration avec la Région flamande pour étudier les modes d'accès à la périphérie pour les travailleurs habitant la Région de Bruxelles-Capitale (les « sortants » des heures de pointe du matin).

En concertation avec De Lijn et le TEC, une meilleure complémentarité sera recherchée entre leurs réseaux et celui de la STIB.

En complément au réseau RER²⁵, les pistes de réflexion portent sur des liaisons tram transrégionales vers des zones où la densité d'emploi ou d'habitat est élevée (Diegem-Zaventem, Wemmel, Grimbergen...).

Ces lignes de transports publics devront être rapides, régulières et surtout à haute fréquence. Leur financement devra être étudié avec la Région flamande, sans charge additionnelle pour Bruxelles.

Par ailleurs, la question du tram-train peut faire l'objet d'un examen pour optimaliser les relations Région-périphérie.

OPTIMISER LE RÉSEAU

La Région revendique un maximum de gares RER sur son territoire (non seulement les trente et une gares existantes, mais aussi les dix-huit gares à l'étude reprises au PRAS/PRD) pour améliorer la desserte intra-bruxelloise. En plus des trente-six points d'arrêts acquis dans le schéma d'exploitation, seront ajoutés : Cureghem, Verboekhoven, Rogier, Lycée français, Veroost et Wielemans.

Par ailleurs, il convient également de garantir l'offre IC-IR de qualité à destination de la RBC depuis le reste du pays, ce qui n'est pas favorisé par la montée en puissance de l'offre RER. L'une des solutions étudiées pour concilier ces points de vue consiste à ce que certains trains de pointe ne s'arrêtent pas à toutes les gares du réseau.

Les capacités de la Ligne 26 doivent faire l'objet d'une amélioration significative, notamment au niveau des sillons²⁶ qui pourraient être adaptés.

Une fois la trame ferroviaire pour desservir Bruxelles et sa périphérie optimisée, des lignes complémentaires de bus seront organisées par le TEC et De Lijn : des lignes de bus à haut niveau de service dans les zones non desservies par le chemin de fer, ainsi que des lignes de rabattement vers les gares RER.

La croissance de la fréquence doit être programmée à mesure de la mise à disposition du matériel roulant complémentaire et des infrastructures nouvelles. Les lignes 26, 28, 36, 50, 60 et 96 devront être équi-

► 25. Le chemin de fer dessert le territoire selon une logique radiale et l'habitat est dispersé (environ 27% de la population est desservie directement par le rail).

► 26. Sillon: succession possible de trains en fonction de la configuration de la ligne (principalement la signalisation, les performances des engins de traction, les arrêts, les pentes, les courbes, les limitations de vitesse).

pées les premières, progressivement à partir de 2012, suivies par les lignes 124 et 161. Dès que possible, la ligne 26 doit bénéficier d'une amélioration de l'amplitude en soirée et le samedi.



LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Pour enrayer la tendance à l'exode des Bruxellois, qui pourraient être tentés par ce nouveau mode performant pour s'établir en périphérie, mais aussi pour provoquer le report modal souhaité de la voiture vers le RER, des mesures d'accompagnement doivent être prises. Celles-ci consistent notamment à:

- ▶ réduire l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER;
- ▶ améliorer le cadre de vie à Bruxelles, dont la spécialisation des voiries et la qualité des espaces publics;
- ▶ mettre en œuvre la tarification intelligente, qui favorise le rapprochement entre le domicile et les différentes activités;
- ▶ améliorer les conditions d'intermodalité aux abords des gares (parkings de transit vélos et voitures);
- ▶ réduire les capacités routières au niveau des pénétrantes dans la Région ainsi que leur prolongement.

Une concertation avec les deux autres Régions pour coordonner l'étude et la mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement, et en particulier la construction des parkings d'échange, doit être poursuivie au niveau du comité de pilotage RER et des conférences interministérielles de la Mobilité. Cette concertation vise également à:

- ▶ aménager le territoire pour favoriser la densité des centres urbains périphériques et encourager l'implantation près des pôles multimodaux;
- ▶ améliorer l'attractivité de la ville dans d'autres domaines que la mobilité, au travers de la maîtrise du coût des logements, la propreté, la sécurité et la qualité des noyaux commerciaux.

La concertation avec le fédéral y compris sur le volet financier doit également être entreprise pour achever la mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement.

UNE OFFRE INTÉGRÉE AVEC LES VÉLOS

ET VÉHICULES PARTAGÉS

La mise à disposition croissante des vélos partagés (Villo), sur la RBC, permet au plus grand nombre de se déplacer à vélo. Le vélo partagé est le complément naturel du transport public. La Région entend que les synergies entre l'offre de la SNCB et Villo soient valorisées. Il convient de garantir une intégration tarifaire et billettique entre les deux, mais également d'assurer la signalisation de Villo dans les infrastructures de la SNCB et la cohérence de l'implantation des stations Villo et SNCB. Enfin, la promotion de la combinaison de ces modes doit être renforcée.

De même, l'offre de véhicules partagés croît sans cesse. L'intégration entre l'offre SNCB et les véhicules partagés doit être poursuivie.

2.7. ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE : FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENT DURABLES

LES AXES STRATÉGIQUES

Bruxelles est indéniablement une ville tournée vers l'international. Capitale de l'Europe, siège de nombreuses institutions européennes et de l'OTAN, c'est aussi un centre de congrès de premier rang. Outre les déplacements professionnels, elle attire également de nombreux touristes, avec plusieurs pôles culturels et des monuments renommés. Il est donc crucial pour le développement économique et social et l'amélioration de l'image de Bruxelles d'offrir différents moyens de transport qui garantissent une offre de qualité et confortable. Ces visiteurs étrangers se rendent surtout au centre, au Heysel et dans le Quartier européen.

Pour accéder à Bruxelles, différents modes de déplacement sont utilisés:

- ▶ **l'avion**, avec l'aéroport de Bruxelles-national comme principale voie d'accès à la Région. Il voit passer 16,1 millions de passagers²⁷, essentiellement de ou vers l'Union européenne. 40% d'entre eux (hors transit) ont Bruxelles comme origine ou destination. Toutefois, vu son bilan CO₂ plus favorable, il est utile de renforcer l'attractivité du train pour les déplacements intra-Union européenne;
- ▶ **le train**, avec la gare du Midi qui joue un rôle international de premier plan depuis la mise en service du Thalys et de l'Eurostar. Dans les prochaines années, le TGV devrait encore augmenter son attractivité. Évalué à 8,1 millions de personnes, le trafic vers ou de Bruxelles devrait passer à 15 millions de voyageurs par an en 2015. La complémentarité des réseaux pour le trajet final doit donc faire l'objet d'une attention particulière. La gare du Midi bénéficie à ce titre d'une bonne situation avec le métro, le pré-métro, les trams et les bus aussi bien urbains que suburbains. Le RER viendra encore renforcer cette intermodalité. Les autres trains internationaux drainent 1,9 millions de voyageurs principalement en provenance de l'axe Luxembourg–Strasbourg–Bâle et du Benelux. L'interface à la gare du Luxembourg se fait dans de moins bonnes conditions d'intermodalité qu'à la gare du Midi, puisqu'il n'y a que des bus. Le RER la desservira également à la fin de sa mise en œuvre;

27. Sur ces 16,1 millions de passagers, 9% sont en transit et 2,9 millions en long courrier.

- ▶ **la route**, dont le rôle est saisonnier et se limite aux régions proches: le trafic autocar dispose de lignes régulières internationales, ou en tours-opérateurs, qui seront concurrencées par le développement du TGV.



Consciente de l'impact économique et international de ces visiteurs, la Région veut assurer leurs déplacements pendant leur séjour dans la Région dans des conditions optimales et adaptées à leurs besoins:

- ▶ pour les affaires, des déplacements rapides, réguliers et fiables (taxi, mais aussi RER, métro et pré-métro, et même vélos partagés);
- ▶ pour le tourisme, des besoins contrastés, ciblés comme l'Atomium ou les musées, ou multipolaires au centre-ville.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

Pour améliorer l'accessibilité internationale de la ville dans la perspective d'un renforcement socio-économique de celle-ci, un certain nombre de mesures ont été programmées dans le cadre du Plan de développement international (PDI).

DÉVELOPPER LES LIAISONS INTERNATIONALES

La Région soutient:

- ▶ le renforcement des liaisons ferrées pour relier les capitales et les villes principales des pays voisins et proches. La part du train pour ces dessertes doit progresser sur celles de l'avion;
- ▶ l'amélioration des infrastructures ferroviaires en direction de Luxembourg et de Strasbourg pour renforcer la liaison entre la capitale européenne et les deux autres sièges;
- ▶ la mise en service du Diabolo, liaison ferroviaire souterraine entre la gare de Bruxelles-National-Aéroport et la nouvelle ligne Schaerbeek-Malines, sur le terre-plein de l'autoroute E19. Cette meilleure desserte en train réduira également la charge de trafic automobile autour de l'aéroport²⁸. Cette infrastructure ne doit pas pour autant nuire à la politique de liaisons ferrées avec les destinations européennes;
- ▶ la création de terminaux aériens dans les grandes gares, notamment Midi, Centrale, Nord et Luxembourg, pour faciliter les transferts train-avion;

▶ 28. Travaux: mai 2009 – mi-2013, financement à la charge de l'État fédéral, trois voies traversantes au lieu d'une liaison en cul-de-sac.

- ▶ la liaison RER/IC/IR en quinze minutes entre la gare du Luxembourg et l'aéroport, via le tunnel Schuman-Josaphat (dont la construction a débuté à la mi-2008), ainsi que la gare intermodale de Schuman;
- ▶ l'optimisation des connexions en termes d'horaires et de transferts de quais entre tous les types de trains pour les cinq gares internationales, reprises ci-dessous.

MODERNISER LES ÉQUIPEMENTS POUR FACILITER L'INTERMODALITÉ

L'intermodalité sera l'un des aspects privilégiés pour la rénovation des cinq grandes gares bruxelloises, qui ont pour vocation de devenir de vastes plate-formes d'échanges efficaces entre les trains, le réseau de transports publics, la voiture et le vélo partagé.

- ▶ **À la gare du Midi:** malgré une récente rénovation de grande ampleur, des améliorations sont encore prévues pour l'aménagement de la zone piétonne de l'esplanade, les facilités pour les cyclistes, la circulation des taxis et la qualité des relations verticales pour relier trams de surface et (pré-)métro.
- ▶ **À la gare Centrale,** des rénovations ont été réalisées, faisant la part belle aux piétons et aux cyclistes et intégrant une meilleure relation de l'espace avec le métro, les bus et bus touristiques ainsi qu'un raccordement piéton vers la Grand-Place. Elles seront complétées par une desserte en tram.
- ▶ **À la gare du Nord,** l'intermodalité et l'espace public ont été améliorés ces dernières années. Le réseau de transport public sera complété par l'ouvrage reliant Tour & Taxis à la rue Rogier.
- ▶ **La gare du Luxembourg** sera plus accessible à pied, grâce à l'élargissement des trottoirs, et via les bus, de la rue de Trèves. Le parking public sera prochainement mis en service pour l'intermodalité avec la voiture.
- ▶ **Gare Schuman:** suppression du trafic de transit en surface. Les modes actifs seront particulièrement privilégiés. Son intermodalité sera renforcée par le réseau RER (trains de la ligne 161, future liaison Schuman-Josaphat, le métro – correspondance avec Arts-Loi dont la rénovation est programmée – et les bus rue Archimède).



AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES PÔLES INTERNATIONAUX DE BRUXELLES

Étant donné les déplacements quotidiens qu'ils suscitent, l'accessibilité des pôles internationaux de la Région par les modes durables doit être impérativement renforcée. Différents projets vont dans ce sens :

- ▶ l'acquisition de nouveaux trams et bus modernes, plus grands, accessibles à tous et permettant l'amélioration des fréquences et l'extension des lignes;
- ▶ le renforcement de l'offre souterraine;
- ▶ l'extension du réseau de vélos et véhicules partagés;
- ▶ l'extension du réseau requise pour desservir les « zones leviers » d'intérêt international²⁹ du Plan régional de développement (deux lignes de tram au travers de Tour & Taxis, une liaison de tram supplémentaire depuis Simonis pour desservir le Heysel, le renforcement de la ligne de tram de la Moyenne Ceinture, la liaison entre la gare du Nord et l'OTAN passant par le site Schaerbeek-Josaphat);
- ▶ l'amélioration des liaisons urbaines vers l'aéroport grâce au prolongement du tram 94 jusqu'à Roodebeek et un bus à haut niveau de service vers l'aéroport;
- ▶ un guidage efficace vers l'ensemble des parkings de la Région (parkings publics et de transit) pour maximiser le report modal.

▶ 29. Il s'agit de zones leviers en devenir, pressenties pour pouvoir abriter des fonctions internationales ou qui présentent un intérêt international (Tour & Taxis, Heysel, Schaerbeek-Josaphat, Delta, Reyers, et à terme, Schaerbeek-Formation).



POUR LE QUARTIER EUROPÉEN

- ▶ la suppression du trafic de transit de la place Schuman au profit notamment des piétons et l'aménagement au profit des cyclistes et des bus de l'avenue d'Auderghem, à l'image des aménagements de l'avenue de la Couronne;
- ▶ l'examen de l'opportunité d'établissement d'une zone à basses émissions;
- ▶ l'augmentation de la capacité métro de la ligne 1/5, via l'automatisation permettant d'absorber l'augmentation de passagers jusqu'en 2025;
- ▶ l'amélioration des liaisons nord-sud, de Schaerbeek/St-Josse à Ixelles, en passant par la chaussée d'Etterbeek (d'abord en bus, puis éventuellement en tram);
- ▶ l'ouverture au public de l'esplanade du Parlement européen, permettant les liaisons entre la place du Luxembourg et le parc Léopold d'une part, et la rue Belliard et la chaussée de Wavre d'autre part;
- ▶ le lancement de deux concours internationaux d'architecture et d'urbanisme permettra, d'une part un meilleur partage de l'espace public

- et la suppression du trafic de transit au rond-point Schuman, et d'autre part, une liaison piétonne entre la pointe nord de l'esplanade du Parlement et l'autre rive de la rue Belliard;
- ▶ ces aménagements viseront également une rationalisation des capacités routières et de stationnement, au profit d'une réduction de la charge de trafic automobile dans le quartier.

SUR LE SITE DELTA-BEAULIEU

L'intermodalité sera renforcée avec des liaisons piétonnes entre la station de métro Beaulieu et les gares SNCB de Delta et de Watermael. La gare d'Etterbeek a vocation de devenir une gare IC-IR avec accessibilité renforcée notamment côté Delta. Une intégration entre cette gare et le tram sur le boulevard Général Jacques est à établir. Enfin, un tram devrait desservir et traverser le site Delta, depuis Beaulieu et en rejoignant le pont d'Etterbeek et l'avenue de la Couronne. Cet aménagement intégrerait la tramification des lignes 71 ou 95, à l'étude. Le train de la ligne 26 facilitera la desserte du cœur du triangle Delta.

SUR LE SITE DE L'OTAN

- ▶ la reconversion du boulevard Léopold III en boulevard urbain avec desserte en site propre au moyen de trams à haut niveau de service;
- ▶ l'amélioration de l'accessibilité par le sud au niveau de la place Meisser, éventuellement par la création d'un tunnel, après conclusion des études.

DANS LE PENTAGONE

Le centre est bien desservi en transports publics de qualité. En dehors des améliorations de l'intermodalité, les principales actions avec la ville relèvent de la mise en zone piétonne d'une série de quartiers pour améliorer la qualité de vie, et d'une meilleure signalisation des parkings publics. Les boulevards du centre bénéficieront d'un aménagement de qualité, la circulation sera réduite et les modes actifs valorisés. Les stations de pré-métro seront rénovées.

L'ESPACE LOUISE – TOISON D'OR – BD DE WATERLOO

Cet espace constitue la vitrine commerciale de Bruxelles au niveau international. Le goulet Louise doit garantir le passage des piétons et des transports publics de surface, ainsi que favoriser la circulation cyclable, tout en réglementant mieux les livraisons et le stationnement.



3. RATIONALISER, SPÉCIALISER ET SÉCURISER LE RÉSEAU ROUTIER

LES AXES STRATÉGIQUES

Pour développer un système de mobilité durable, performant et cohérent, le (ré)aménagement du réseau routier doit également être pensé selon la philosophie du principe de valorisation des transports publics et des modes actifs. Concrètement, les orientations de ce principe doivent s'inscrire dans le développement du réseau de voiries, sa rationalisation, sa spécialisation et sa sécurisation.

Le développement des alternatives crédibles aux déplacements en voiture impose immanquablement une rationalisation des capacités routières. L'étude IRIS démontre qu'il n'y a pas de réduction du volume de trafic sans mesures de rationalisation routière, ni de stationnement. Pour viser une réduction de 20% en 2018, le réseau routier doit donc se voir rationalisé au profit de la circulation fluide et garantie des transports publics et des piétons et cyclistes. Réduire la charge de trafic automobile ne signifie pas qu'il n'y aura plus de voitures à Bruxelles. Elles continueront à occuper une part importante de l'espace public et certaines activités sont même directement ou indirectement conditionnées par l'état de circulation. Il faut donc assurer les meilleures conditions possibles pour la voiture, aussi bien en termes de fluidité que de sécurité.

La qualité de vie à Bruxelles tient beaucoup à sa succession de quartiers, où la mixité des fonctions est forte. Ils sont desservis par des réseaux de quartier pour des déplacements de proximité. Le PRD a fixé l'objectif de créer des zones 30 dans les zones locales en vue de limiter les vitesses, dissuader les transits et favoriser les modes actifs. Mais la congestion a incité les automobilistes à circuler en transit sur ces voiries locales, au détriment de la qualité de vie des quartiers d'habitations. On constate par ailleurs qu'au cours des dix dernières années, le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau secondaire a augmenté de 30% (pour moins de 10% sur le réseau principal). Le scénario tendanciel ne prévoit pas d'amélioration, bien au contraire.

IRIS 2 confirme donc les axes stratégiques du Plan IRIS 1 de 1998:

- ▶ mettre en œuvre une **spécialisation progressive des voiries** en tenant compte pleinement de l'impact de cette mesure en matière d'accessibilité, de vitesse des transports publics et de congestion. La modélisation a en effet montré qu'avec la spécialisation des voiries telle que prévue dans IRIS 1³⁰, la vitesse moyenne de circulation passerait de 26 à 21 km/h sur le territoire régional, et ce malgré le report global important généré par le plan. Une telle baisse d'accessibilité mettrait la vitalité économique de la Région en danger, avec un grand risque d'exode d'emplois hors de la Région. Elle risquerait également de nuire à la vitesse commerciale des transports publics de surface. La congestion sur un nombre concentré d'axes provoquerait également une croissance des émissions de polluants atmosphériques. IRIS 2 propose donc bien une mise en œuvre de la spécialisation des voiries, telle que prévue au Plan régional de développement, mais de façon souple et progressive;
- ▶ faciliter **la régulation du trafic** pour permettre une cohabitation harmonieuse et sécurisée des différents modes de déplacement: marche, vélo, transport public de surface et automobile;
- ▶ **rationalisation**, au profit des transports publics, des modes actifs et du cadre de vie, des capacités sur certains axes de circulation, dont les pénétrantes régionales.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

La spécialisation des voiries reprise au Plan régional de mobilité sera effectuée de façon progressive. Pour cela, les projets suivants seront mis en œuvre:

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Afin d'atteindre les objectifs déterminés dans les États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, notamment une réduction de 50% des décès³¹ et des blessés graves pour 2010, les mesures définies en 2003 et les mesures complémentaires du plan d'action de 2007 doivent être mises en place. Elles font l'objet d'une évaluation annuelle, et en 2011 une nouvelle séance des États généraux sera organisée afin de définir les nouveaux objectifs et le plan d'action pour l'horizon 2015. Il s'agit de mesures portant sur les quatre volets infrastructure et aménagement, sensibilisation, éducation et contrôle-sanction. La finalité de toutes ces mesures est de changer durablement le comportement des usagers de la route et de sécuriser la circulation, afin de faire diminuer le nombre de morts et de blessés dans des accidents de la route. Une mesure de sécurité routière est donc uniquement pertinente si elle contribue réellement à un tel changement de comportement.

Avant chaque (ré)aménagement de l'infrastructure, un contrôle sera mené afin de déterminer la contribution de ce (ré)aménagement à l'amélioration de la sécurité routière. Ici, le principe de base sera que l'infrastructure invite le plus possible, voire même oblige les usagers à automatiquement adopter le comportement le plus sécurisé sur la route. Ainsi, un tronçon large et droit invite à une vitesse accrue, alors qu'un tronçon plus étroit et moins rectiligne sera mieux adapté à une vitesse de circulation plus réduite. Les ralentisseurs de vitesse sont donc moins efficaces lorsqu'il s'agit de faire décélérer les conducteurs que le fait de rétrécir

- ▶ 30. Plus aucun trafic de transit dans les zones résidentielles, et report de celui-ci sur les voiries inter-quartiers et principales avoisinantes.

- ▶ 31. Décès dans les trente jours après l'accident – objectifs fixés par rapport à la moyenne des années de référence 1998, 1999 et 2000.

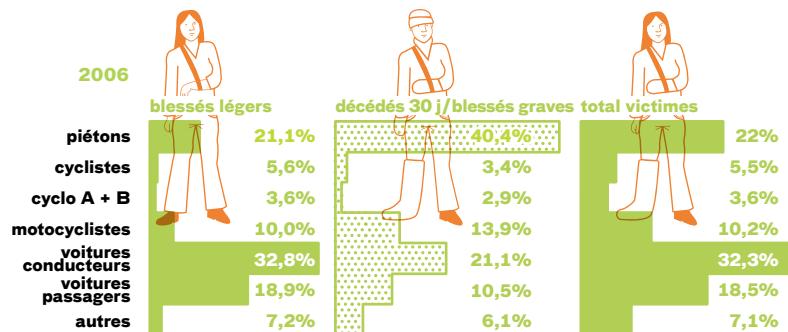
la route et d'y aménager des coude et courbes légers. Dans ce cas, la vitesse sera en effet continuellement réduite, sur toute la longueur du tronçon, et cette approche évitera les nuisances liées aux accélérations et freinages trop fréquents. Par ailleurs, ces aménagements doivent, le cas échéant, tenir compte du croisement des bus et véhicules prioritaires.

Les actions de sensibilisation doivent viser un changement concret du comportement des usagers de la route et être axées sur des groupes cibles spécifiques et clairement définis. Ces groupes-cibles peuvent être identifiés sur base d'analyses des données disponibles concernant le nombre d'accidents.

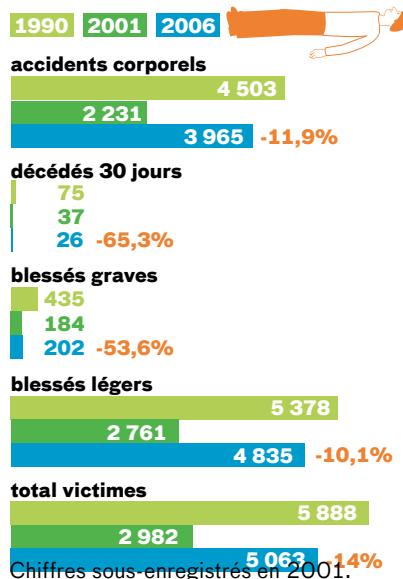
En ce qui concerne le volet éducation, la Région insistera auprès des communautés compétentes pour que le thème de la sécurité routière soit systématiquement traité et repris chaque année au programme de l'éducation et de la formation des générations futures.

Concernant les aspects contrôle-sanction, il faut à la fois augmenter la fréquence des contrôles et leur visibilité pour lutter contre le sentiment d'impunité, mais aussi renforcer l'efficacité de la chaîne répressive (coordination structurelle des six zones de police, automatisation des procédures, magistrats et personnel en suffisance au Parquet et au Tribunal de police).

Enfin, un point d'attention spécifique est la perception que nous avons de la sécurité routière. Souvent, la perception qu'ont les usagers de la route de la sécurité routière ne correspond pas à la réalité. Ainsi, on peut se sentir plus en sécurité dans une voiture et avoir l'impression d'être davantage en danger sur un vélo, alors que cela n'est pas spécialement vrai! Ceci est notamment problématique à Bruxelles: toutes proportions gardées, en Belgique, Bruxelles est la Région la moins dangereuse pour faire du vélo (on y compte le moins de morts par kilomètre parcouru), alors que ce n'est pas du tout la perception qu'en a la population.



Répartition actualisée des accidents de la circulation et ratio de l'évolution de 2006 par rapport à 1990



RÉDUIRE LA LIMITÉ DE VITESSE AUTORISÉE

La réduction de la limite de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des voiries locales sera une première mise en œuvre concrète de la spécialisation des voiries. Elle aura relativement peu d'impact sur le temps de parcours mais des effets bénéfiques en matière d'environnement, de sécurité et de mobilité. L'objectif est de rendre ces voiries propices au déplacement en transports publics, à pied ou à vélo et de promouvoir des espaces publics valorisant prioritairement la circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics.

La Région favorisera l'implantation des aménagements utiles aux zones 30, telles que les portes sur voiries régionales qui jouxtent les zones 30 à l'entrée des quartiers.

GARANTIR LES OBJECTIFS DE MOBILITÉ

Les infrastructures et les aménagements de voiries au niveau communal comme régional doivent pouvoir démontrer leur contribution aux objectifs de mobilité de la Région tant au niveau de la réduction de la charge de trafic que du renforcement du transfert modal vers la marche à pied, le vélo et les transports publics.

Dans ce cadre, les projets d'aménagements de voiries doivent démontrer une amélioration de la circulation des piétons et des cyclistes ainsi que des transports publics. La priorité doit leur être réservée au niveau des traversées de carrefours.

Les aménagements des places doivent également intégrer ces principes et limiter l'accès à l'automobile au centre de la place, tant au niveau du stationnement que de la circulation. Les aménagements des places doivent être l'occasion de garantir l'accessibilité piétonne directe au centre de la place et ainsi de rompre l'isolement de la place que génère le trafic motorisé qui l'entoure. Un des côtés de la place doit s'inscrire dans le prolongement du trottoir en façade et se voir interdire la traversée en voiture, tout en autorisant la circulation des éventuels transports publics. Dès 2011, 90% des aménagements à venir concernant les places, hors rond-point, tendront à intégrer ces principes.

FACILITER LA CIRCULATION INTER-QUARTIER

Afin de garantir le passage d'un quartier à un autre et le déplacement dans de bonnes conditions des transports publics de surface, la Région prévoit la création d'une catégorie particulière de voiries : les collecteurs principaux. Ils assurent une certaine continuité entre quartiers voisins en évitant le blocage du réseau principal et inter-quartier. La vitesse y sera également limitée à 30 km/h. La mise en place de ces collecteurs principaux fera l'objet d'une évaluation systématique en fonction de la desserte en transports publics du quartier, du passage de transports publics, de la présence d'un ICR, de l'environnement résidentiel et de l'utilisation de cet itinéraire par les piétons. Les communes disposant d'un PCM approuvé ne mentionnant pas ces collecteurs principaux en tiendront compte lors de la révision/actualisation de leur PCM. Le cas échéant, elles seront habilitées à proposer une modification du choix de ces collecteurs principaux respectant les objectifs régionaux. Les collecteurs principaux sont une mesure transitoire sur la voie de la hiérarchie des voiries inscrite au PRD. Ils seront progressivement supprimés à mesure que le trafic global diminuera dans la Région.

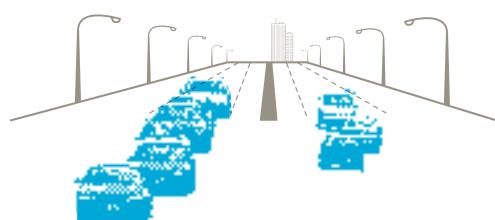
PROTÉGER LE RÉSEAU LOCAL

La spécialisation du réseau implique des mesures de mise en œuvre de zones 30 accompagnées de mesures réglementaires visant à dissuader le transit. Les progrès accomplis étant insuffisants, les incitants actuellement mis en place par la Région (cofinancement des plans zone 30 et des PCM, mécanisme des travaux subsidiés...) seront réévalués et des concertations spécifiques seront menées avec les communes.

Pour protéger les quartiers, la réduction du transit y sera renforcée. Le principe consiste à rompre les axes utilisés par le transit pour traverser le quartier, au profit d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes. Les voiries hors réseau spécialisé, vecteurs de transit, pourront par exemple voir s'implanter une placette au milieu de leur parcours, brisant le flux de transit. Le transit peut également être réduit par le truchement de mesures plus légères comme la signalisation, retournant le sens de circulation à mi-distance. Gagnant en sécurité et en convivialité, le quartier est ainsi protégé du transit, permet la circulation locale et valorise les modes actifs que sont la marche et le vélo, mais également les transports publics.

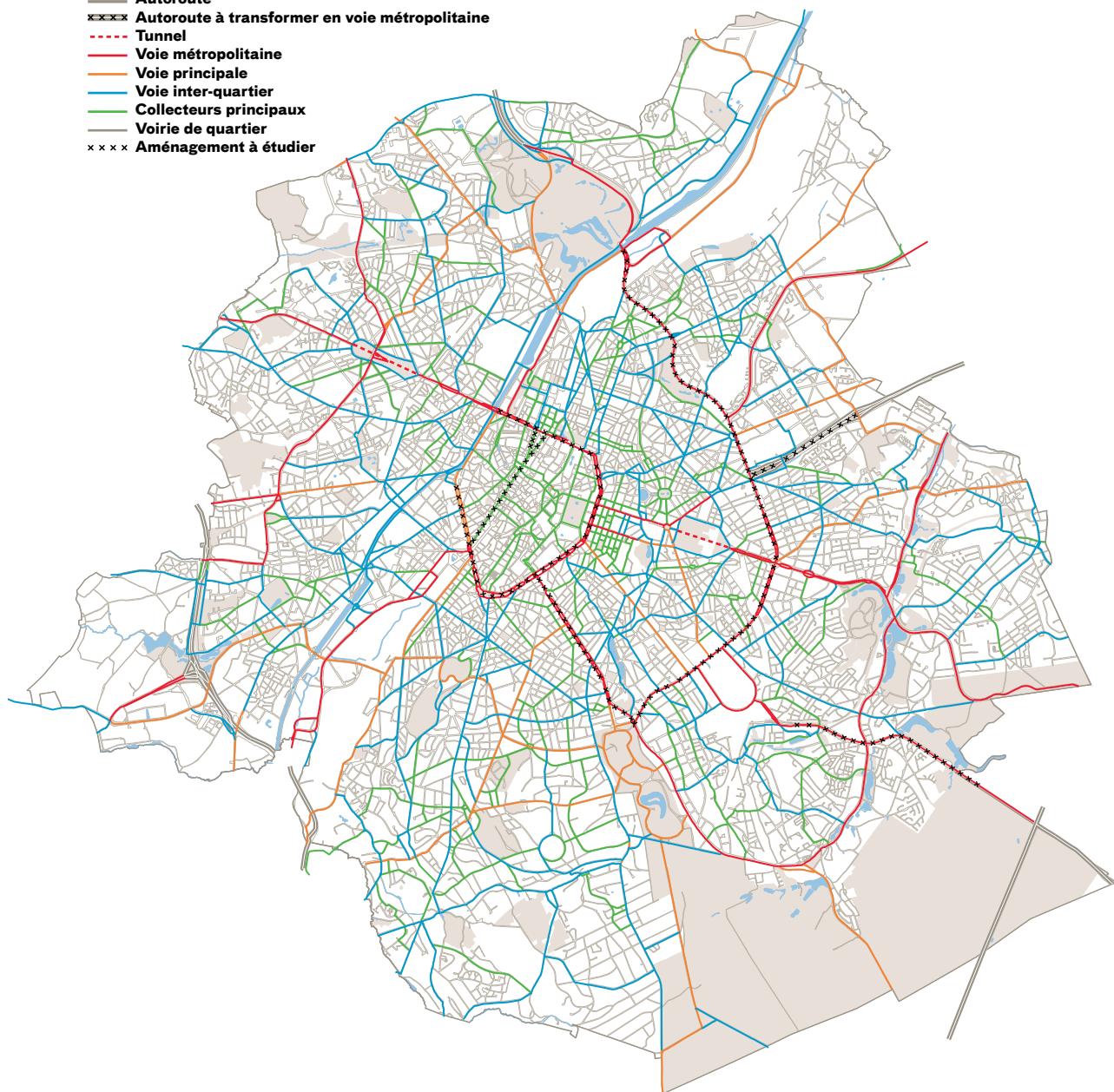
La Région fournira aux communes des outils d'évaluation, d'assistance, de soutien et de communication pour les aider à sensibiliser les acteurs locaux (habitants, commerçants, écoles, etc.) aux nombreux bénéfices qu'ils peuvent retirer d'un quartier protégé des nuisances du trafic et ouvert aux modes actifs. Souvent, il s'agit de valoriser simplement des exemples bruxellois.

Afin de pouvoir mettre en œuvre ce réseau local, il est nécessaire de concentrer le trafic sur les voiries principales. Si nécessaire, la capacité de ces voiries principales pourra être augmentée, en favorisant les fonctions de circulation des cyclistes et des transports publics. Il reste que la Région sera attentive à ne pas dégrader la qualité de vie des riverains des axes collecteurs, afin de ne pas créer des zones d'habitation de seconde classe le long de ces axes.



La spécialisation des voiries

- Autoroute**
- xxxx Autoroute à transformer en voie métropolitaine**
- Dash-dot Tunnel**
- Red Voie métropolitaine**
- Orange Voie principale**
- Cyan Voie inter-quartier**
- Green Collecteurs principaux**
- Grey Voirie de quartier**
- xxxxx Aménagement à étudier**



RÉDUIRE L'ACCÈS À CERTAINES ZONES

La mise en place de telles zones nécessite d'impliquer étroitement les communes dans le processus. Il est cependant nécessaire que le pouvoir régional soit garant de la cohérence des modalités de mise en œuvre et joue un rôle de soutien aux communes, de coordination et d'impulsion. Une étude sera lancée pour préciser les modalités de mise en place de ces zones, les impacts socio-économiques et environnementaux, etc.

Déjà mises en place dans différents pays européens, les zones à basses émissions sont des parties de ville où les véhicules sont soit interdits, soit limités sur base de performances environnementales, de période ou autre. La norme Euro permet de caractériser les émissions

des véhicules en termes de particules fines, d'oxydes d'azote et d'ozone atmosphérique, qui sont les polluants les plus nocifs pour la santé des citoyens. Les modalités d'application pourront prévoir des exceptions comme l'accès autorisé aux riverains.

D'autres modalités de réduction de l'accès à certaines zones sont à envisager en fonction de la commune, du périmètre concerné, de la période, de la temporalité, de la nature des déplacements, etc. Par exemple, l'accès à un périmètre pourra être conditionné par une période (18h à 7h), par la nature du déplacement (les riverains), etc. L'accès peut être physiquement limité par la mise en place de bornes rétractables.

OPTIMISER LA GESTION DES FEUX

La mise en œuvre du principe de valorisation des modes actifs et des transports publics a des répercussions en matière de gestion des feux. Les traversées piétonnes protégées par les feux doivent être à la fois plus confortables et plus sûres. Le temps d'attente des piétons doit être réduit; il faut privilégier des temps verts un peu plus courts mais qui reviennent plus souvent, plutôt qu'un temps vert long après une longue attente, tout en offrant suffisamment de temps de traversée. Le temps de traversée sera au minimum le temps nécessaire pour traverser toute la rue et tendre vers la vitesse de 1 m/s. Les temps de traversée seront adaptés aux circonstances locales, par exemple aux abords des hôpitaux ou des écoles ou encore en fonction de la période (les besoins pour les piétons ne sont pas les mêmes à l'heure de pointe ou à midi). Une information relative au temps d'attente pourrait être développée au profit des piétons.

Les aménagements et la gestion des feux doivent être conçus pour inciter à leur respect et éviter les transgressions. La nature des flux et leur amplitude variant fortement au cours d'une journée, les grilles de feux doivent pouvoir évoluer en fonction du jour et de l'heure.

Les feux de circulation sont un moyen essentiel pour contrôler que le quantité de véhicules qui entre dans une zone est effectivement apte à y circuler. L'ensemble des feux lumineux de la Région devra satisfaire à cette condition tout en donnant une priorité forte, voire absolue, aux transports publics de surface comme aux modes actifs. Les feux gérés par les communes devront également respecter ces principes pour leurs grands axes. Chaque carrefour sera géré de manière à éviter son auto-blocage, tout en donnant la priorité aux grands axes de circulation pour éviter la fuite des automobilistes vers de plus petites rues.

Sur les axes régionaux, la Région créera un système de synchronisation des feux («ondes vertes») permettant de diminuer la pollution tout en contrôlant la vitesse des automobilistes et en favorisant la régularité des transports publics.

Une planification relative à la coordination et à l'adaptation des feux sera établie au service des piétons, des cyclistes et des transports publics.

ADAPTER L'AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS

Dans la logique du principe de valorisation des modes actifs et du transport public, la Région développera un ensemble de mesures d'aménagement des carrefours pour éviter qu'ils ne bloquent la progression des modes actifs et des transports publics de surface, et améliorer la sécurité de tous les usagers. Une première liste d'actions concerne:

- ▶ l'amélioration des conditions de traversée des piétons et des cyclistes (visibilité, temps de traversée) et particulièrement les mouvements vers les arrêts de transports publics;
- ▶ la mise en priorité – au sens du code de la route – des voiries de circulation métropolitaines, principales et inter-quartiers parcourues par les transports publics;
- ▶ l'amélioration prioritaire de la gestion des carrefours complexes, en diminuant le nombre de rues locales qui y aboutissent ou en les mettant à sens unique;
- ▶ la résolution des deux cent cinquante points noirs VICOM repris dans la décision du gouvernement du 25 mars 2006, dont les principaux sont repris sur les cartes THNS et BHNS.

Il est déterminant d'agir sur ces points noirs qui pénalisent l'attractivité du réseau STIB par la création de sites propres en approche des feux de circulation, de restrictions de stationnement aux abords des carrefours, de mises à sens unique de la circulation générale, de contre sens bus, des rond-points prioritaires pour les trams, etc. Aux endroits où l'espace public n'est pas suffisant pour avantager le transport public, des plans de circulation seront étudiés pour limiter le trafic automobile dans la circulation locale.

La Région fera preuve de créativité pour trouver des solutions maximisant les bénéfices des différentes catégories d'utilisateurs, à l'instar de ce qui a été réalisé récemment dans l'avenue de la Couronne. À l'opposé, il faut éviter les situations conflictuelles qui mènent à l'absence de décision.

Si ces modifications entraînent des réductions significatives des parkings, elles pourront s'accompagner de la création de parkings publics afin de ne pas pénaliser l'activité commerciale ou les riverains.

La suppression du stationnement en amont des carrefours permet de créer des bandes spécifiques permettant de tourner à gauche et à droite.

L'accentuation de la politique des contrats de mobilité avec les communes permet d'améliorer la vitesse et la régularité des transports publics. À défaut de donner les résultats escomptés, il faudra mettre en place des équipes mixtes (STIB-Police).

LES INFRASTRUCTURES LOCALES AU SERVICE DES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DE LA CHARGE DE TRAFIC

Certains projets de création de voiries sont examinés. La création de la rue du Wagon a pour objectif d'offrir une nouvelle voirie réservée exclusivement aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle.

La «route industrielle Nord» est une voirie réservée aux poids lourds qui pourrait être créée entre l'avenue de Vilvorde et le boulevard de la Woluwe pour améliorer l'accessibilité des entreprises situées dans la zone de l'avant-port. Elle présente néanmoins un fort risque d'accroître le trafic de transit dans la Région, notamment comme *by-pass* du viaduc de Vilvorde du Ring Nord. Sa réalisation dépendra du développement d'activités logistiques sur le site de Schaerbeek-Formation et devra s'accompagner de mesures d'aménagement pour éviter le trafic de transit.

L'étude IRIS 2 a envisagé l'implantation de pas moins de six kilomètres de tunnels en différents points critiques de la Région. Certaines infrastructures locales permettraient éventuellement de soulager les voiries de quartier, d'autres de supprimer certaines barrières difficiles à franchir pour les transports publics, les piétons et les vélos (ces tunnels sont Meiser, Bois de la Cambre, La Plaine et De Trooz), ou enfin d'améliorer

la qualité de vie en surface avec un tunnel (tunnel en sortie de ville sous l'avenue Charles Quint, par exemple).

En tout état de cause, d'éventuelles nouvelles infrastructures devront faire l'objet d'évaluations socio-économiques et ne seront créées que si elles participent à la diminution globale du nombre de véhicules/kilomètres effectués dans la Région et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et usagers.

Par ailleurs, certaines infrastructures routières existantes seront rationalisées au profit de la circulation des modes de transport public mais également au profit de la convivialité à retrouver sur des boulevards urbains, dont:

- ▶ E40: réduction des bandes de circulation au profit de la convivialité et de bandes réservées aux bus et aux véhicules à plusieurs passagers;
- ▶ E411 : réduction des capacités sur le tronçon pénétrant, incluant l'examen de l'opportunité de supprimer le viaduc Herrmann-Debroux.

De même, des axes structurants seront rationalisés au profit de la circulation des modes actifs et des transports publics, mais également de la convivialité et la qualité de vie. Parmi ceux-ci:

- ▶ boulevard Reyers: examen de l'opportunité de conserver à long terme le viaduc Reyers;
- ▶ boulevards de Petite et Moyenne Ceinture;
- ▶ certains axes structurants: boulevards du centre, etc.

Les infrastructures routières envisagées dans le cadre des schémas directeurs spécifiques, telles que Delta et rue de la Loi, doivent également viser une réduction de la capacité routière in fine, tant au niveau local que globalement sur la Région. Par ailleurs, ces aménagements doivent intégrer la valorisation des modes piétons, cyclistes et transports publics en surface et la viabilité des quartiers.

Le programme, financièrement très ambitieux, d'une couverture des trémies des voies rapides entre les tunnels routiers bruxellois (Petite Ceinture et avenue Louise) pourrait avoir un impact très important sur la qualité de vie et l'image de Bruxelles. Toutefois, ces tunnels relèvent plus d'une stratégie d'aménagement du territoire et de qualité de vie que du strict point de vue de la mobilité.

PLANS DE DÉPLACEMENTS : TOUS ACTEURS DE LA MOBILITÉ

Plans communaux de mobilité

Au cours de ces dernières années, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déjà approuvé sept plans communaux de mobilité. Huit autres communes rédigent actuellement leur plan de mobilité.

Les plans communaux de mobilité sont une bonne opportunité de sensibiliser la population comme les pouvoirs communaux et de les impliquer davantage face aux défis de la mobilité. En effet, les actions ou les propositions en matière de mobilité locale sont développées en détail dans les plans communaux de mobilité, en particulier pour tout ce qui concerne les voiries communales, mais également les voiries régionales. Les plans communaux de mobilité traitent entre autres des itinéraires cyclables supplémentaires, des transports publics, des zones 30, de la protection des quartiers du trafic de transit, de la politique en matière de stationnement, du réaménagement des voiries, de la qualité de l'espace public pour les usagers faibles, et mesures VICOM. Ces plans sont établis en étroite collaboration avec la population.

Ces plans doivent devenir de réels outils au service des objectifs de réduction de la charge de trafic et du transfert modal. Ils ne peuvent en aucun cas être réduits à l'élaboration d'un plan de circulation. La Région entend y veiller résolument.

La Région de Bruxelles-Capitale organisera, avec les communes, des actions de suivi des plans communaux de mobilité afin de faire mieux correspondre les politiques régionale et communale.

La Région établira également, en concertation avec les communes, des avenants supplémentaires, en annexe des plans communaux de mobilité, afin de développer ensemble des projets spécifiques. Sont concernés des projets exemplatifs qui visent explicitement les objectifs d'IRIS.

Enfin, la Région sera attentive, compte tenu de la situation budgétaire, aux coûts des mesures prévues dans les plans. En effet, des mesures à faible coût d'exécution mais à haut rendement en matière de mobilité, comme la signalisation pour limiter le trafic de transit, seront préférées.

LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER

43% de la population est exposée à un niveau de bruit considéré comme gênant (plus de 60 dB) émis par la circulation. Les principales causes de ces nuisances sont la vitesse, le profil et le revêtement de la voirie.

Les aménagements de voiries doivent intégrer au mieux les critères de moindre bruit depuis la conception et la réalisation jusqu'à la maintenance. Comme prévu par le Plan bruit de la Région, cette mesure sera structurée avec l'expertise de Bruxelles Environnement. Pour 2012, le cadre législatif sera éventuellement adapté et des mesures structurelles seront établies entre les services de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement.

En outre, la Région veillera à assainir les points noirs en matière de bruit de la circulation et dans le choix des modes de transports publics, le bruit sera considéré.



SE CONCERTER AVEC LA RÉGION FLAMANDE POUR L'EXTENSION DU RING

Le Plan IRIS 2 appuie la fonction de distribution du Ring, mais sans accroître les capacités globales des autoroutes qui convergent vers le Ring.

Les projets de la Région flamande pour l'extension du ring prévoient l'augmentation globale du nombre de bandes de circulation ($2 \times (3+2)$, voire $2 \times (4+3)$) ainsi qu'une spécialisation des bandes centrales pour le trafic de transit. La Région formule les réserves suivantes:

- ▶ certains schémas proposés paraissent beaucoup trop capacitaires;
- ▶ nécessité d'étudier des alternatives à la seule augmentation capacitaire routière du Ring, notamment des alternatives en transport public;
- ▶ modéliser la croissance de la circulation en tenant compte de l'impact du RER en termes de report modal;
- ▶ étudier les conséquences doit être modélisée en termes de report sur les voiries régionales, de la mise à 2 x 4 bandes du viaduc de Vilvorde;
- ▶ maintenir et améliorer les accès existants au Ring au bénéfice des Bruxellois;
- ▶ mettre en place des bandes HOV (*high occupancy vehicles*) pour privilégier les covoitureurs et les bus;
- ▶ construire des parkings de dissuasion aux abords des limites régionales (par exemple sur la chaussée de Zellik à Grand-Bigard, en liaison avec la gare de Berchem, et sur l'avenue de l'Arbre Ballon à Wemmel, en liaison avec le projet de tram 9);
- ▶ étudier les impacts environnementaux de ces projets.

Le bouclage du Ring sud, en souterrain entre Drogenbos et N.-D.-au Bois en passant au niveau de la ligne 26, n'a pas été retenu vu son coût et sa faible valeur ajoutée en termes de capacités d'échanges avec le tissu bruxellois. L'amélioration de la fonction de rocade autour de Bruxelles peut être réalisée, à moindre coût, avec le Ring existant.



4. UNE UTILISATION RATIONNELLE DE LA VOITURE

Il est utile de rappeler qu'en Région de Bruxelles-Capitale, le nombre de kilomètres parcourus sur les routes par des véhicules motorisés, très majoritairement la voiture particulière, est en croissance constante, bien que, ces dernières années, on observe une légère réduction sur certains axes. Il reste qu'en dix ans, le nombre de kilomètres parcourus sur les voiries secondaires a augmenté de près de 30% en Région de Bruxelles-Capitale.

Il est établi que malgré l'amélioration des performances environnementales des véhicules, les nuisances générées par le trafic restent un facteur important de dégradation de la qualité de vie en ville:

- ▶ pollution de l'air, dont les objectifs 2010 n'ont pas pu être atteints et dont ceux de 2015 ne le seront pas plus, à politique constante;
- ▶ émissions de CO₂, qui continuent à croître;
- ▶ nuisances sonores, qui augmentent avec le volume de circulation;
- ▶ emprise spatiale par la circulation et le stationnement au détriment de la performance des autres modes, reléguant le piéton le long des façades, menaçant le cycliste et engluant les transports publics dans la congestion.

Il n'est pas question d'interdire la voiture: chaque individu a sa propre perception, voire même des impossibilités à se déplacer autrement qu'en voiture. Mais la Région entend susciter un usage maîtrisé et plus rationnel de la voiture. Réduire le nombre de déplacements en voiture en ville implique en effet que les citoyens soient prêts à laisser la voiture de côté plus souvent et à ne l'utiliser que si c'est vraiment nécessaire.

Cette ambition n'est réaliste que si des solutions de mobilité alternatives efficaces leur sont proposées. C'est pourquoi les autorités régionales veulent déployer des combinaisons de modes alternatifs (transports publics, marche, vélo, taxi, voitures partagées, covoiturage) qui, ensemble, pourront concurrencer la voiture privée. L'offre alternative se décline en différents modes: transports publics, dont l'offre souterraine, marche à pied et vélo. Les alternatives ne doivent pas seulement être développées, encore

faut-il que les conditions de leur développement puissent être garanties. En effet, il est inutile d'injecter des trams et des bus supplémentaires dans un réseau de surface qui est de toute façon pénalisé par la congestion automobile. Il convient d'abord de garantir les conditions de circulation pour les trams et les bus actuels et les immuniser de la congestion, ce qui impose une réduction des capacités routières au profit des autres modes. C'est évidemment valable pour les infrastructures cyclistes.

L'usage de la voiture doit par ailleurs également être rationalisé par le truchement de mesures de sensibilisation et d'incitation, notamment fiscales.

Il existe un potentiel de transfert vers d'autres modes: 62,5% des déplacements concernent une distance inférieure à cinq kilomètres et 25%, une distance inférieure à un kilomètre.

4.1. MAÎTRISER LA DEMANDE D'(AUTO)MOBILITÉ

PLUS DE PROXIMITÉ POUR UNE ACCESSIBILITÉ MAXIMALE

La proximité garantit une accessibilité optimale. Ce principe doit servir de fil rouge dans la politique de la Région bruxelloise en matière d'aménagement du territoire et plus particulièrement dans le cadre du futur Plan régional de développement durable (voir chapitre 6).

Par ailleurs, la Région entend inciter à la proximité par des mesures fiscales. L'actuel système fiscal relatif aux voitures de société et apparentées encourage l'usage de la voiture et contredit les objectifs régionaux de mobilité et de réduction de la charge de circulation.

Pour 2012, la Région demande et soutient la mise en place par l'autorité fédérale d'un dispositif visant à encourager les employeurs à remplacer le système de voitures de société par une intervention dans les coûts de logement situé en RBC à proximité du lieu de travail. La Région examinera également d'éventuelles mesures foncières qui favorisent la densification.

SUBSTITUTION DES DÉPLACEMENTS

Grâce aux importants développements technologiques, il est parfaitement possible de faire un éventail d'activités à distance, sans devoir pour cela se déplacer.

Le développement futur de l'e-gouvernement offre également des perspectives à ce sujet. La Région renforcera la mise à disposition de ses services offerts en e-gouvernement et veillera, pour 2012, à réduire de 20% les obligations de déplacement vers ses guichets. Les OIP sont également concernés. La Région prendra les mesures pour encourager ce principe auprès des autorités communales.

Ou encore, par exemple, le télétravail peut s'avérer une excellente alternative permettant de ne pas effectuer les déplacements routiniers une ou plusieurs fois par semaine. Les autorités bruxelloises donneront l'exemple en ce domaine en prévoyant systématiquement cette possibilité pour leurs collaborateurs dont la fonction s'y prête. Dès 2012, la mesure sera opérationnelle.

OIP

Organismes d'intérêt public.

4.2. RATIONALISATION DE L'USAGE DE LA VOITURE EN FAVEUR DU TRANSFERT MODAL

Selon les modélisations IRIS 2, la tarification à l'usage de la voiture est une mesure qui permet d'obtenir entre 10% et 15% de transfert modal, condition nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction de 20% de la charge de trafic automobile en 2018.

Cette mesure vise à tarifer l'usage de la voiture en fonction des kilomètres parcourus, de l'itinéraire emprunté, de la période d'usage et des performances environnementales du véhicule. Sera examinée la manière d'intégrer le critère de composition de famille et les correctifs sociaux adaptés. Il s'agit d'une taxe «intelligente» qui identifie le coût réel de l'usage du véhicule. La mesure amène l'usager à s'interroger sur l'usage qu'il fait de son automobile. Elle vise donc la sensibilisation à l'usage du véhicule mais également à établir le «juste» coût de l'usage de ce véhicule.

La traçabilité du véhicule est effectuée par satellite. Elle a pour vocation de remplacer, au moins partiellement, les actuelles taxes.

Une mesure similaire est introduite en Allemagne depuis 2005, ainsi qu'en Tchéquie. Elle s'applique aux poids lourds et sur le réseau autoroutier. Le Benelux est mobilisé pour intégrer un système du même type. Les Pays-Bas ont annoncé l'application dès 2013 pour les poids lourds et les véhicules légers sur la partie sud du pays, qui héberge les activités les plus denses, avant de l'étendre à l'ensemble du pays en 2016. La Flandre s'est engagée sur les poids lourds dès 2013. Le Danemark leur emboîte le pas.

En Région de Bruxelles-Capitale, il faut viser les poids lourds comme les véhicules légers.

Cette mesure ne peut s'établir qu'au minimum sur la zone RER et idéalement à l'échelle du pays. Entre les Régions, la cohérence doit être valorisée et la concurrence évitée. Une concertation et un accord de coopération avec les deux autres Régions sont nécessaires. La Région prend les dispositions à cette fin.

Le gouvernement s'est engagé le 25 mars 2010 à solliciter les deux autres Régions afin de mettre en œuvre un projet pilote, sur la zone RER, de tarification intelligente applicable aux poids lourds à l'horizon 2013, ainsi qu'à étudier un système de tarification intelligente avant la fin de la législature 2009-2014, après avoir consulté les deux autres Régions. Ce travail d'étude et de concertation doit être entrepris avant 2011.

Des systèmes de tarification propres à la Région bruxelloise (péages urbains ou tarification d'infrastructures particulières, par exemple) doivent dès lors être étudiés dès à présent. Les différentes possibilités de mises en œuvre d'un tel mécanisme, les conséquences en matière de mobilité, les impacts environnementaux (gaz à effet de serre, qualité de l'air, etc.) et les impacts socio-économiques (conséquences pour les entreprises, les commerces, les riverains, etc.) seront ainsi abordés. Les Régions wallonne et flamande seront consultées dans ce cadre.

Il est à noter que les taxes de circulation et de mise en circulation seront réformées dans un premier temps, dès que possible et avant fin 2011, afin d'intégrer les performances environnementales des véhicules. Cette réforme intégrera des correctifs sociaux.

Des technologies de type GPS/Galileo, couplées à des transmissions GSM, seront vraisemblablement utilisées, ce qui permettra en outre une meilleure connaissance du trafic en temps réel et un guidage des automobilistes. Ces applications seront développées en respectant la législation qui protège la vie privée. Le système sera appliqué lorsque la technologie sera fiable et abordable.

Enfin, cette mesure vise une rationalisation de l'usage de la voiture et concerne tous les automobilistes, bruxellois ou non. Cette tarification sera accompagnée de correctifs sociaux et fiscaux.

4.3. VOITURES PARTAGÉES : LA VOITURE QUAND IL FAUT

LES AXES STRATÉGIQUES

Initié à Bruxelles en 2003 avec quatre stations, le service de voitures partagées Cambio compte, fin 2010, plus de soixante stations réparties dans la région, avec près de deux cents véhicules partagés. Disponible sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour ses utilisateurs, le système de véhicules partagés s'inscrit dans une démarche de complémentarité avec d'autres moyens de transport.

À ce titre, c'est un élément utile à la réduction du trafic et à la saturation du stationnement en voirie: on estime qu'un véhicule partagé remplace huit véhicules privés. Si on compte qu'un emplacement de stationnement nécessite cinq à six mètres, on épargne dès aujourd'hui plus de sept kilomètres de places de stationnement le long de la voirie. Dans des quartiers où la pression de stationnement est importante, ce n'est pas négligeable. La combinaison voiture partagée / piéton / transports publics / vélo permet aux utilisateurs une certaine flexibilité qui facilite l'abandon de la voiture particulière.

Enfin, la Région soutiendra également l'intégration de véhicules à meilleure performance environnementale dans la flotte des véhicules partagés.

De même, dans le cadre de la politique de stationnement, un accès privilégié sera réservé aux véhicules partagés.

Par ailleurs, la Région de Bruxelles-Capitale donne son appui au système de covoiturage par un soutien aux activités de Taxistop.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

AUGMENTER L'OFFRE

Compte tenu du succès de Cambio, la Région soutient le développement de services de véhicules partagés qui sera étendu dans les communes de deuxième couronne. Si la courbe de croissance continue – et le potentiel à Bruxelles persiste –, on peut tabler sur quinze mille membres d'ici 2015. Pour ce faire, nous devrons poursuivre la sensibilisation à ce concept de mobilité durable au cours des années à venir.

Par ailleurs, il faudra stimuler l'utilisation des voitures à hautes performances environnementales. Un programme à cet égard sera établi au plus tard pour 2012.

La complémentarité entre les services de véhicules partagés et les transports publics est primordiale et le rôle de partenaire de la STIB a été confirmé dans son contrat de gestion. C'est pourquoi toutes les nouvelles stations seront non seulement équipées de stationnement vélo, mais aussi situées à proximité d'arrêts de transports publics.

Le développement d'un concept de mobilité permettant aux usagers d'utiliser une carte à puce donnant accès à toute une série de modes de transport (train, métro, tram, bus, auto, taxi, vélo, etc.) sera également mis en œuvre.

Actuellement, chaque voiture partagée dispose d'un emplacement bien déterminé et chaque utilisation nécessite une réservation.

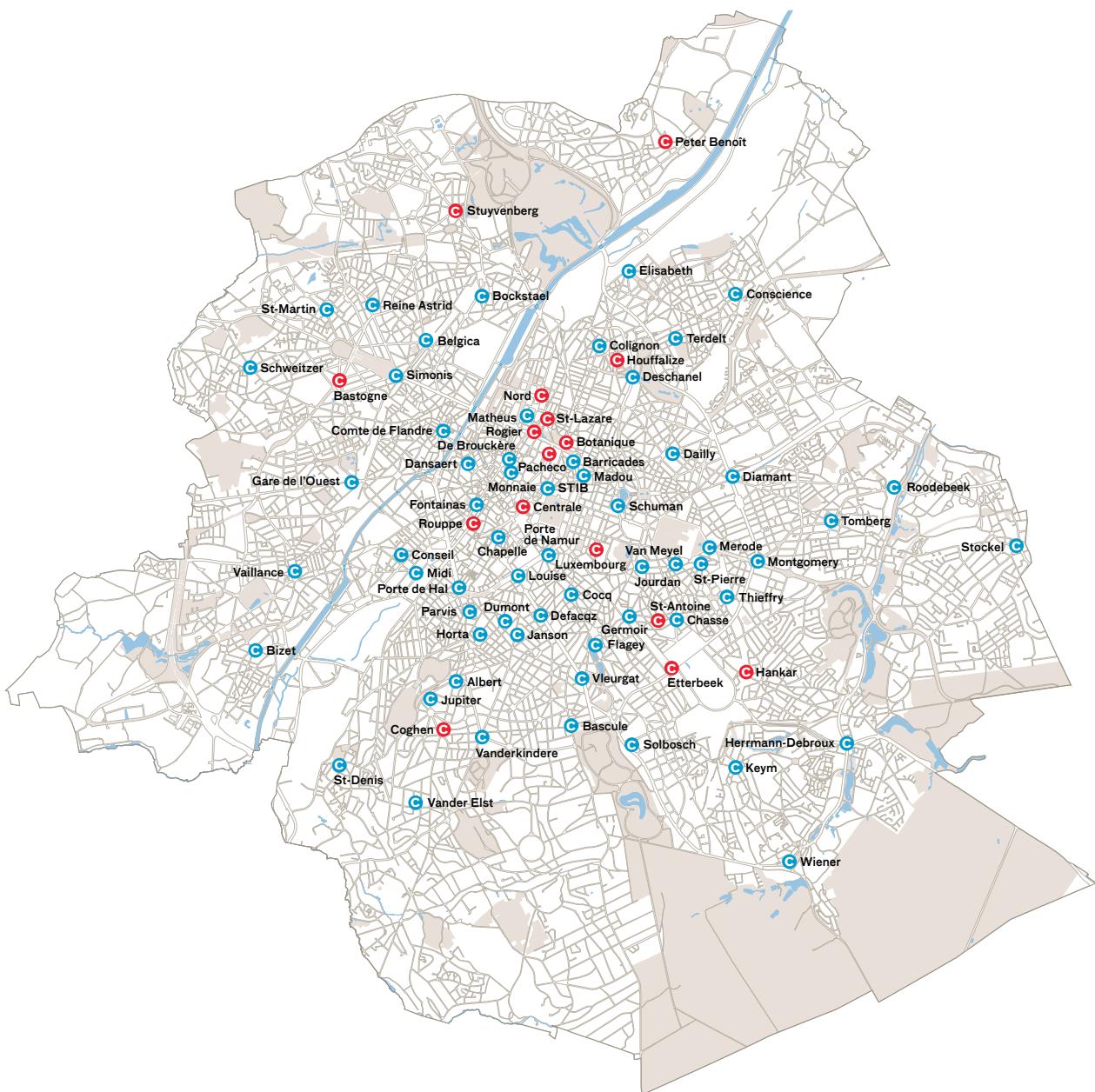
Par ailleurs, les véhicules doivent pouvoir facilement être équipés d'accessoires (sièges enfants, porte-vélo, etc.). Ces équipements devraient être disponibles sur un véhicule par station dès 2012.



DISPOSER D'UNE TYPOLOGIE DE LA CLIENTÈLE

Il n'y a actuellement pas de profil type de l'utilisateur d'un véhicule partagé: le système répond aux besoins de différentes catégories de la population. Les mesures comme Bruxell'Air, par laquelle les citoyens échangent leur plaque d'immatriculation pour, notamment, un abonnement Cambio, ont visiblement un impact sur le nombre de clients.

Une étude à mener devra préciser le profil précis du client, actuel et potentiel, sans négliger le potentiel des entreprises privées et publiques, et la diversification des offres tarifaires.



Implantation des stations* Cambio

- C Station existante
- C Station pour 2010

* Les stations postérieures à 2009 seront définies par Cambio et Bruxelles Mobilité, en concertation avec les communes.

4.4. TAXI : LE RÉFLEXE FLEXIBILITÉ

LES AXES STRATÉGIQUES

Flexible, disponible, mobile, le taxi cumule les avantages et complète utilement l'offre de transports publics, notamment pour les zones géographiques ou les tranches horaires moins bien couvertes. Avec la marche, les transports publics et les voitures partagées, il contribue à donner un choix alternatif réellement efficace à la voiture individuelle. Taxi et transports publics ne sont pas concurrents mais bien complémentaires.

Pourtant, le taxi est aujourd'hui largement sous-utilisé, pour des raisons très diverses : mauvaise image de marque, manque de transparence sur les prix, manque de visibilité des véhicules et des stations en rue, vitesse commerciale jugée insuffisante... Le taxi souffre d'un certain déficit d'image alors que la plupart des utilisateurs s'en disent satisfaits. Reste donc à convaincre ceux qui ne sont pas encore clients à passer outre leurs préjugés.



La Région entend donc valoriser le rôle du taxi comme un moyen de transport performant qui participe à la réduction du nombre de voitures individuelles en circulation. Le taxi est adapté aussi bien pour le transport individuel que comme transport collectif à la demande, sur des longs trajets ou pour des petites courses, en complément des transports publics.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

AMÉLIORER LA VISIBILITÉ URBAINE DU TAXI

Afin de susciter un réflexe taxi, tous les emplacements de la Région seront réaménagés, afin d'y dissuader le stationnement sauvage de véhicules privés et de les rendre visibles pour les clients, même en l'absence de taxis. Mais le véhicule lui-même est sa meilleure publicité : il suffit de penser aux taxis jaunes new-yorkais ! Un « look » spécifique est essentiel : La Région prévoit – en concertation avec les fédérations professionnelles – un nouveau look pour les véhicules, afin de donner une meilleure visibilité urbaine à l'offre taxi.

RENFORCER LA QUALITÉ DES SERVICES

La qualité du service est également l'un des points forts du plan d'action avec :

- ▶ le renforcement de la formation des chauffeurs en matière de service au client;
- ▶ une exigence de qualité, en couplant l'octroi de la licence à des garanties de service;
- ▶ un renforcement de la coopération avec des partenaires spontanés du taxi, comme le secteur Horeca, afin d'être au plus près des préoccupations de certains segments de clientèle;
- ▶ une mise en confiance du client en lui permettant de mieux prévoir le tarif de sa course, en association avec les fédérations professionnelles. Une étude menée en 2007 a montré que l'imprévisibilité du prix de la course et la mauvaise perception du prix sont des freins importants pour l'utilisation du taxi. L'étude montrait que plus de 30% de la population non cliente utiliserait le taxi plus souvent avec une tarification adaptée pour les petites courses;



DÉVELOPPER L'USAGE DU TAXI POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ET COORDONNER L'ENSEMBLE DE L'OFFRE RÉGIONALE DE TRANSPORT À LA DEMANDE POUR PERSONNES HANDICAPÉES.

Sur les 1.300 licences pour taxis octroyées dans la Région, cent concernent des «taxis mixtes», autrement dit des véhicules adaptés à l'embarquement de clients en chaise roulante. Dans le cadre de l'évaluation de son service minibus, la STIB prendra en compte l'offre d'autres fournisseurs, parmi lesquels ces taxis mixtes.

Plus globalement, tous les services de transport à la demande pour personnes moins valides seront évalués, en tenant compte des nouvelles offres et des dernières avancées dans ce secteur, en concertation avec les commissions communautaires. Cette évaluation portera sur l'analyse objective des services rendus par ces différents organismes, dont la STIB, sur leur coordination, l'opportunité d'une centrale commune d'information, l'amélioration des services et l'extension du public cible.

PROPOSER UN SERVICE DE TAXIS COLLECTIFS

Le « transport collectif à la demande » est l'une des pistes les plus fécondes pour trouver une solution aux problèmes actuels de demande de mobilité diffuse, notamment la nuit. C'est pourquoi la Région s'engage dans l'organisation d'un système de taxis collectifs de nuit, qui a déjà fait ses preuves avec succès dans d'autres villes comme Linz, en Autriche.

Le principe est assez simple: sur base d'une réservation téléphonique, des clients acceptent de partager un taxi et de faire un léger détour pour aller chercher ou déposer un ou deux autres clients. Ces clients font chacun des économies puisqu'ils payent moins cher qu'une course normale, sur base d'un forfait. De son côté, le chauffeur verra son éventuelle différence de recette couverte par la Région.

En termes de mobilité, les avantages de ce service sont multiples:

- ▶ un nouveau service pour le client, moins cher que le taxi classique et plus flexible que les transports publics, qui sont toujours organisés en réseau fortement radial;
- ▶ un élargissement de la gamme de transports alternatifs à la voiture privée, et donc une contribution à l'évolution des mentalités, en répondant de façon innovante à la diversité croissante des modes de vie et des besoins en déplacements;
- ▶ un atout pour la Région, qui développe la mobilité sur son territoire par un projet innovant, à la fois sur le plan social, économique et écologique. Cette extension de l'offre de mobilité contribue à la vie nocturne de la ville, avec une attention particulière pour la sécurité des travailleurs de nuit comme des noctambules. Elle permet aussi la desserte ciblée de certaines zones d'emploi de nuit intéressant les Bruxellois, en dehors de la Région.

L'offre Collecto doit être développée en cohérence avec l'offre de nuit en transports publics et faire l'objet d'une évaluation continue.

DES VÉHICULES À HAUTES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES

La Région veut se donner les moyens d'améliorer la qualité de l'air des Bruxellois. À cet égard, elle développera des mesures exigeant des performances environnementales pour les flottes de véhicules publics et para-publics. De même, dans le cadre du transport de personnes, des exigences en matière de performances environnementales doivent être intégrées, notamment en garantissant, entre autres, l'adaptation du gabarit du véhicule à l'usage (limitation des SUV). Des mesures spécifiques visant les taxis seront établies pour 2012. La Région garantira également que les chauffeurs de taxis puissent suivre des cours d'éco-conduite.

4.5. LA MOTO : UN NOUVEAU DÉFI

LES AXES STRATÉGIQUES

Dans la philosophie du principe de valorisation des modes durables, les transports publics et modes actifs se distinguent des « véhicules personnels motorisés ». Cela concerne la voiture mais également la moto, le vélo-moteur et les véhicules assimilés aux deux-roues motorisés.

La Région de Bruxelles-Capitale met tout en œuvre pour promouvoir

des modes de transport alternatifs à la motorisation individuelle, notamment au travers d'infrastructures cyclables et d'un réseau de transports publics particulièrement bien développé.

Conséquence de la saturation croissante des voiries bruxelloises, on constate une augmentation du nombre de motos en circulation. Ces véhicules ont de meilleures performances de fluidité, toutefois ils présentent des performances environnementales moins exigeantes que les voitures. Il faudra donc privilégier les motorisations sans combustion.

Il reste que le recours aux 2 roues motorisés connaît une croissance et qu'il importe d'assurer les conditions d'une circulation sécurisée et plus durable.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

- ▶ Adapter le réseau aux spécificités de la conduite des 2 roues motorisées : marquages adaptés, visibilité, suppression des obstacles (plaques d'égouts, panneaux réduisant la visibilité, renfoncements, etc.)
- ▶ Donner accès à des informations correctes et objectives à propos des risques liés à la conduite d'une moto et concernant les causes principales d'accidents aux personnes qui roulent déjà avec une moto ou qui comptent le faire à l'avenir.
- ▶ La problématique du stationnement moto est prise en compte dans le cadre de la stratégie globale en matière de stationnement et en concertation avec les communes.
- ▶ Encourager les motocyclistes à opter pour les modèles les plus économiques en carburant et les moins polluants, notamment les scooters électriques.

4.6. PLANS DE DÉPLACEMENTS :

TOUS ACTEURS DE LA MOBILITÉ

LES AXES STRATÉGIQUES

Nous sommes tous acteurs de la mobilité. Implantés sur le territoire régional, les entreprises, les écoles et les événements génèrent une formidable activité sociale, économique et culturelle pour Bruxelles. Mais cela génère aussi beaucoup de déplacements, en particulier en voiture individuelle. D'où la volonté de la Région de faire de ces acteurs des partenaires sensibilisés et actifs en faveur d'une mobilité durable. C'est pourquoi un cadre légal, nouveau et cohérent, l'ordonnance du 30 avril 2009 portant sur les plans de déplacement, rend obligatoire l'élaboration de plans de déplacements pour les entreprises, les écoles et les événements.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE

Pour encourager une gestion active de la mobilité de leur personnel, la Région rend obligatoire l'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE) pour toute organisation de plus de cent personnes sur un même site.

Toute entreprise concernée devra réaliser un diagnostic de mobilité, identifier des objectifs propres et mettre en œuvre un plan d'action.

Elle devra aussi, obligatoirement :

- ▶ organiser la communication interne pour les employés concernant le PDE, donc indirectement les sensibiliser à leur mode de déplacement ;
- ▶ mettre à leur disposition une fiche d'accessibilité par des canaux de communication divers ;
- ▶ installer un emplacement pour vélos lorsqu'un parking couvert existe ;
- ▶ établir un plan d'urgence en cas de pics de pollution.

Le plan prévoit également d'étendre à la Région le système de tiers payant existant au niveau fédéral pour les abonnements SNCB : 20% du prix des abonnements STIB sera ainsi financé par la Région pour autant que les employeurs acceptent d'en financer 80%³².

► 32. La Région veut supprimer la discrimination prévalant à l'heure actuelle, puisque seul les navetteurs bénéficient de la gratuité de leurs déplacements via le mécanisme 80/20 fédéral, qui couvre les abonnements SNCB+. L'objectif est d'intégrer l'abonnement MTB dans le concept SNCB+, sur financement fédéral, et de financer au niveau régional la prise en charge des 20% restant des abonnements STIB des travailleurs bruxellois.

La prise en compte des performances environnementales des véhicules acquis – sous quelque forme que ce soit – par les entreprises, en accordant une attention particulière aux émissions de polluants atmosphériques, est par ailleurs indispensable. Les entreprises établissant des plans de déplacements d'entreprise et disposant d'une flotte de voitures de société ou de véhicules de service mettront en place une procédure incluant l'Ecoscore parmi les facteurs intervenant lors du choix de nouveaux véhicules. Cette procédure s'appliquera tant à l'achat qu'à la prise en leasing de véhicules de service et de voitures de société par l'entreprise.

Les données issues des plans de déplacements seront utilisées pour améliorer la desserte des zones d'emploi par les modes actifs et les transports publics.

PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

Chaque matin et chaque soir, 270.000 élèves de maternelle, primaire et secondaire se déplacent entre leur domicile et leur école au sein de la Région. Ils sont souvent conduits en voiture, alors que les transports publics, la marche et le vélo seraient des solutions de déplacement adaptées.

Pour que de bonnes habitudes se prennent dès le plus jeune âge, la Région demande à toutes les écoles bruxelloises d'élaborer un plan de déplacements scolaires. Sur base d'une analyse des déplacements des élèves et des enseignants, l'administration régionale conseillera l'établissement dans la mise en œuvre de solutions en vue d'une mobilité plus efficace et plus sûre, suscitant des solutions de remplacement de la voiture individuelle : rang scolaire accompagné à pied ou en vélo, transports publics, covoiturage, véhicules partagés ou vélo. La Région apportera son soutien aux écoles en mettant à leur disposition du matériel didactique et des fiches d'accessibilité.

En ce qui concerne le transport public, l'accès aux services de la STIB, des TEC, de De Lijn et de la SNCB sera privilégié. Pour le secteur primaire toutefois, deux options pilotes seront organisées par la Région :

- ▶ des rangs à pieds pour les élèves habitant à proximité ;
- ▶ des bus scolaires publics, qui pourraient être confiés à la STIB.

Une évaluation de l'opportunité et de la faisabilité technique et financière des ces actions sera conduite et, le cas échéant, elles seront pérennisées et étendues. Cette évaluation sera menée en concertation avec les communes, les services compétents de la COCOF (Commission communautaire française) et de la VGC (Vlaamse Gemeenschapscommissie).



PLANS DE DÉPLACEMENTS POUR LES ACTIVITÉS CULTURELLES, COMMERCIALES ET SPORTIVES

Salons, meetings, réunions, sommets, expositions, festivals, matchs... On ne compte plus le nombre d'activités et d'événements qui se déroulent chaque jour à Bruxelles, capitale de l'Europe et grand centre culturel et économique. Témoins de la vitalité de Bruxelles, ces activités engendrent pourtant une importante circulation automobile supplémentaire. C'est pourquoi les organisateurs d'activités et les exploitants de sites sur le territoire de la Région seront tenus d'élaborer un plan de déplacements d'activités.

Ce plan de déplacements est rendu obligatoire pour toute activité culturelle, commerciale ou sportive, qu'elle soit temporaire, occasionnelle, périodique ou permanente, payante ou gratuite. L'obligation vaut pour tout événement organisé dans un espace ouvert ou fermé, privé ou public, ou dans l'espace public, du moment qu'il implique au moins mille participants par jour.

C'est le responsable de la gestion du site ou l'organisateur de l'événement qui est chargé de son élaboration. Dans tous les cas, il sera tenu de signaler l'activité à l'administration. Les obligations varient selon la taille de l'activité.

Pour plus de 3.000 personnes, le dispositif devient plus contraignant: il s'agit de définir avec l'administration un plan d'action pour réduire les incidences de l'événement en matière de mobilité sur le site et ses abords, afin d'inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture et de communiquer sur la mobilité. L'administration sera chargée d'informer activement le secteur de l'événement et de diffuser des formulaires standards pour chaque étape de la procédure. La possibilité d'obtenir une subvention auprès de l'administration régionale pour mettre ce plan en œuvre sera prévue.

4.7. MOBILITÉ DURABLE : SENSIBILISER ET INFORMER

LES AXES STRATÉGIQUES

En plus de la construction d'infrastructures, de la mise en place de nouveaux services et de la démarche des plans de déplacements, il est nécessaire de sensibiliser les citoyens à la mobilité durable afin d'encourager le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport. Il est aussi nécessaire d'informer les citoyens et les acteurs de la mobilité des projets menés dans la Région.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

Les actions seront orientées vers des publics cibles afin de fournir des mesures adaptées à ces cibles, parmi lesquelles on retrouvera les employés d'entreprises de grande taille et de taille plus réduite, les étudiants, les élèves, etc. En outre, ces actions viseront spécifiquement la participation de ces publics, le principe étant de les inviter à « tester » un autre mode. Il s'agit de pouvoir sensibiliser ces publics aux bénéfices du déplacement à pied, en marchant soi-même, à vélo, en enfourchant un vélo, ou en testant le parcours en transports publics. C'est en pratiquant nous-mêmes que nous serons le plus à même de prendre conscience de l'efficacité du mode.

De nombreuses actions doivent être poursuivies :

- ▶ l'information des citoyens est développée, par exemple via le site portail de la mobilité, des campagnes et un guichet de la mobilité;
- ▶ la diffusion d'informations par Bruxelles Mobilité sera résolument orientée vers le transfert modal et les modes actifs comme les transports publics ;
- ▶ la semaine de la mobilité est organisée du 16 au 22 septembre, en collaboration avec les communes. Des thèmes spécifiques sont développés pour chaque jour de la semaine. Lorsque le 22 septembre, journée européenne «sans voiture» est un jour ouvrable, les écoles et les entreprises sont invitées à organiser, sur base volontaire, une journée «à l'école/au travail sans voiture» ;
- ▶ des appels à manifestation auprès des riverains et autorités communales afin d'augmenter le nombre de moments sans voiture ou de projets de réduction de la charge de circulation ;
- ▶ des actions spécifiques en matière de covoiturage seront reprises notamment auprès des entreprises ;
- ▶ des primes sont octroyées aux citoyens pour les encourager à abandonner leur propre voiture (comme les primes Bruxell'Air) mais également pour inciter aux comportements de mobilité durable ;
- ▶ des subventions sont accordées aux associations actives dans la mobilité et dans l'aménagement des espaces publics. Ces actions visent spécifiquement une implication participative des publics cibles ;
- ▶ des campagnes de participation et d'information des citoyens sont organisées pour les grands projets ;
- ▶ des publications et des formations sont organisées pour les acteurs de la mobilité (conseillers en mobilité, aménageurs d'espaces publics, etc.).



5. APPLIQUER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT COORDONNÉE ET RÉGULATRICE

Pendant longtemps, les décisions en matière de stationnement sont allées dans le sens d'une augmentation de l'offre pour répondre à une demande toujours croissante. La répartition de la voirie publique s'est faite au profit de la voiture, encourageant ainsi son utilisation. Mais, aujourd'hui, l'augmentation du nombre de véhicules individuels rend la problématique du stationnement en Région bruxelloise à la fois complexe et aiguë. Les « voitures ventouses » qui occupent l'espace public toute la journée empêchent toute rotation et nuisent à l'accessibilité des différentes fonctions de la ville. Le problème se pose deux fois : à l'origine et à la destination de chaque déplacement en voiture. La politique de stationnement constitue à ce titre un levier potentiel essentiel pour la réduction de la dépendance automobile :

- ▶ pour susciter le basculement de la voiture vers les transports publics et les modes actifs, qu'il s'agisse des Bruxellois ou des « navetteurs » ;
- ▶ pour libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables) ;
- ▶ pour garantir aux riverains la possibilité de disposer d'une place dans un périmètre acceptable à partir de leur domicile.

La question du parking est d'autant plus complexe qu'elle doit aussi tenir compte de l'activité commerciale, en concurrence avec de grands centres commerciaux dotés de parkings.

En cohérence avec la volonté de promouvoir les solutions de réduction de l'usage de l'automobile, la Région de Bruxelles-Capitale s'engagera dans une politique mesurée de transfert de la capacité de stationnement hors voirie pour rendre l'espace public aux autres usagers. Une politique de stationnement, cohérente à l'échelle régionale, sera mise en œuvre afin de mieux partager l'espace public et encourager l'intermodalité.

Pour l'essentiel, les principes directeurs du Plan IRIS 1 en matière de stationnement restent d'application :

- le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics hors voirie (hors parkings de transit) ne peut être supérieur au nombre équivalent mesuré en 2004-2005 ;
- le stationnement de longue durée en voirie sera dissuadé par l'installation d'horodateurs et de zones bleues avec protection des riverains, ce qui entraînera à une diminution sensible de leur nombre en voirie et à leur report partiel en parkings publics hors voirie ;
- les stationnements à destination des riverains et de courte durée (rotations commerciales) seront privilégiés. La mise en place des horodateurs et des zones bleues avec protection des riverains pour dissuader la longue durée permettra d'augmenter le nombre d'emplacements pour riverains, de manière à leur permettre de stationner près de leur domicile pour utiliser les modes durables, même si le nombre croissant de voitures pose inévitablement des problèmes de capacité. Le nombre total des emplacements pour riverains et de courte durée, en voirie et parkings publics hors voirie, sera donc au moins identique à celui mesuré en 2004-2005 ;
- il y a lieu d'appliquer un tarif progressif en fonction de la durée pour limiter le stationnement en rue à des courtes durées (premier quart d'heure gratuit) et encourager, pour les longues durées, l'usage des parkings hors zone ou des parkings publics, permettant notamment la rotation du parking dans les zones commerciales.



IRIS 2 complète cependant le dispositif de stationnement par diverses mesures.

- Consciente que le stationnement supprimé en voirie au profit des sites propres, des pistes cyclables ou des espaces piétons pourrait nuire aux riverains ou aux activités commerciales, la Région créera des parkings hors voirie, de substitution, partout où cela s'avérera nécessaire. Ces parkings ne seront pas uniquement réservés aux voitures des riverains mais également aux vélos ou aux deux-roues motorisés, ainsi qu'aux voitures partagées. Ils pourront, si c'est adapté, également reprendre une partie des emplacements « livraisons » et « réservés » disparus au profit des aménagements susmentionnés.

- ▶ Afin d'adopter une politique de stationnement cohérente, la limitation du stationnement de longue durée sera étendue à la deuxième couronne.
- ▶ Un meilleur partage de l'espace public sera effectué en diminuant les emplacements de longue durée et en reportant hors voirie les véhicules excédentaires ne trouvant pas de place dans certains quartiers denses.
- ▶ Rendre payant le stationnement de soirée et de nuit dans certaines conditions en concertation avec les communes, par exemple lors d'événements spécifiques, afin de dissuader l'usage de la voiture et de garantir le stationnement des riverains.
- ▶ Réserver des parkings pour les poids lourds, les bus et les autocars.
- ▶ Renforcer le contrôle par les zones de police. Avec ces dernières et les communes, la Région identifiera les mécanismes pour améliorer le contrôle du stationnement illicite et gênant, pénalisant la circulation des modes actifs et des transports publics³³.
- ▶ Moduler le prix de la carte riverain en fonction du nombre de véhicules par unité d'habitation.
- ▶ Mener une réflexion pour réservier des emplacements de recharge de véhicules électriques.
- ▶ Pour pallier le manque de places en voirie dans certains quartiers résidentiels, des synergies hors voirie «stationnement riverains de nuit» et «stationnement bureaux» seront envisagées.
- ▶ Une augmentation de la capacité des parkings de transit pour le trafic entrant s'avère aussi indispensable pour encourager les navetteurs et les Bruxellois proches de la limite régionale à quitter leur véhicule aux portes de la Région. Les navetteurs en provenance de secteurs plus éloignés doivent être dissuadés via des parkings proches de leurs points de départ près des gares RER.

Pour les parkings hors voirie (parkings de transit, parkings publics), le principe général est de promouvoir une tarification d'autant plus élevée qu'on s'approche du centre-ville, en veillant à un tarif adapté pour les riverains et les usagers des transports publics.

▶ 33. Dans certaines communes, le stationnement sur zone de livraison est autorisé mais tarifié à haut niveau, ce qui permet aux agents communaux de sanctionner les abus.

5.1. UNE POLITIQUE RÉGIONALE DE STATIONNEMENT

LES AXES STRATÉGIQUES

Le stationnement constitue un levier majeur de la politique de mobilité. Les études IRIS ont démontré que l'objectif de réduction de la charge de trafic de 20% par rapport à 2001 pour l'horizon 2015 n'est pas réaliste sans une politique de stationnement volontariste.

La Région entend développer une politique de stationnement cohérente sur le territoire régional, au service des objectifs de mobilité de la Région.

En voirie, le nombre de stationnements disponibles sera rationalisé et progressivement réduit au profit de la circulation des modes actifs et transports publics ainsi que de la convivialité, selon des modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives ainsi que des spécificités des zones résidentielles et de certains quartiers, dont les noyaux commerçants.

En concertation avec les communes, une réduction de 16% du stationnement en voirie à l'horizon 2018 sera étudiée et pourrait être confirmée dans le Plan régional de stationnement, sachant que le stationnement hors voirie contribuera significativement à compenser la suppression des places de stationnement en voirie. Les modalités précises de la réduction seront également arrêtées dans le cadre de l'élaboration du Plan régional de stationnement.

La réduction du stationnement en voirie visera préférentiellement le stationnement à destination. Des mesures alternatives en faveur des riverains, notamment du stationnement hors voirie, seront établies.

Parmi celles-ci:

- ▶ le renforcement de l'offre de transports publics et de sa qualité;
- ▶ la création de parkings hors voirie;
- ▶ le développement accru en voirie de l'offre de véhicules partagés;
- ▶ le parking vélo en voirie;
- ▶ l'optimisation de l'usage des parkings publics existants;
- ▶ l'usage de parkings de bureaux «reconvertis» en parkings de résidents.

Actuellement la stratégie du stationnement à Bruxelles reste morcelée entre les dix-neuf communes et la Région, selon les voiries. Pourtant, la réussite des objectifs du Plan IRIS passe impérativement par la définition d'une politique coordonnée de stationnement à l'échelle régionale. Une Agence régionale de stationnement accompagnera sa mise en œuvre et assumera un nombre de tâches d'exécution et de gestion. Sur base d'un Plan régional de politique du stationnement, qui fixera les objectifs et les règles générales pour l'ensemble des voiries et qui sera établi par la Région, les communes établiront des plans d'action opérationnels concernant les voiries communales et régionales de leurs territoires.

La mise en œuvre de l'Agence de stationnement se fera en concertation avec les communes.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

DÉVELOPPER UN PLAN RÉGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT

La Région élaborera un Plan régional de politique du stationnement qui fixera les grandes orientations à respecter par toute politique de stationnement, aussi bien sur les voiries régionales que communales. Il devra être approuvé par le gouvernement et définira au moins :

- ▶ le nombre maximal d'emplacements par commune et pour l'ensemble de la Région;
- ▶ le nombre d'emplacements réglementés par zone (rouge, verte, bleue);
- ▶ le nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes à mobilité réduite, zone de livraison...);
- ▶ la signalisation uniforme retenue.

Sur base de ce plan directeur, chaque commune élaborera un plan d'action communal de stationnement pour les voiries de son territoire. Les plans d'action de stationnement doivent être approuvés par le gouvernement.

En outre, ces plans seront sous-tendus par les objectifs de rationalisation de l'espace public au profit des autres modes que la voiture particulière: en voirie, la priorité sera donnée à la circulation des transports publics et des modes actifs, piétons et cyclistes.



ADOPTER DES PRINCIPES COMMUNS POUR LE STATIONNEMENT RÉGLEMENTÉ

La Région fixe des principes communs de stationnement réglementé, à respecter sur toutes les voiries par les communes. Trois zones de stationnement réglementé seront créées :

- ▶ **une zone rouge**, où le stationnement sera payant pour tous les usagers ;
- ▶ **une zone verte**, où le stationnement sera payant pour tous ceux qui ne disposent pas d'une carte de dérogation, par exemple pour les riverains, les véhicules partagés ou les urgences médicales ;
- ▶ **une zone bleue**, où le stationnement sera gratuit mais limité dans le temps à 2 heures maximum, à l'exception des détenteurs d'une carte de dérogation.

En dehors de ces zones, le stationnement ne connaîtra aucune limitation en dehors du respect du code de la route mais, à terme, la grande majorité du territoire régional devra être géré.

Les tarifs horaires et ceux du non-respect des limitations horaires seront également fixés et harmonisés. La délivrance des cartes de dérogation ainsi que leur prix seront également harmonisés, et éventuellement le retrait des véhicules en infraction.

Le gouvernement fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées.

La Région se réserve la possibilité d'imposer une durée de stationnement maximale dans ces zones afin d'améliorer la rotation des voitures en stationnement. C'est une condition sine qua non pour que les commerces restent facilement accessibles aux automobilistes et que les riverains trouvent une place de parking. En outre, une sanction administrative commune devra être introduite pour sanctionner le stationnement encombrant et illégal.

Concrètement, le choix d'une redevance régionale de paiement signifie que :

- ▶ le contrôle du paiement de cette redevance sera public et ne pourra plus être sous-traité à des entreprises privées ;
- ▶ la redevance sera identique sur tout le territoire régional et des variations locales seront exclues. Les communes auront cependant la possibilité de maintenir ou de créer leur propre service de contrôle pour la perception de celles-ci ;

- les recettes nettes du stationnement sont réparties selon une clé de 85% pour les communes et 15% pour l'Agence de stationnement en fonction des coûts supportés par chacun en matière de contrôle, de perception et de récupération des montants impayés.

CRÉER UNE AGENCE RÉGIONALE DE STATIONNEMENT

Afin d'assurer cette nécessaire cohérence en matière de stationnement, la Région crée une Agence régionale de stationnement. Elle a pour mission d'aider à la mise en place de la politique régionale de stationnement. Ses activités principales consisteront en :

- la création et la mise à jour d'une banque de données, contenant les informations utiles à l'élaboration du Plan régional de politique du stationnement et des plans d'action de stationnement;
- une collaboration à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement;
- l'élaboration des plans d'action communaux de stationnement à la demande;
- l'élaboration des rapports d'évaluation;
- la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries;
- la mise en œuvre des mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement;
- la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit;
- la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux en dehors des heures d'ouverture des bureaux, des entreprises ou des magasins;
- l'organisation et la gestion ou du contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région et l'élaboration d'un système de téléjalonnement;
- le développement d'une offre de parkings pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs sécurisés, publics et couverts, adaptés aux différents besoins en la matière;
- à favoriser le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique.

L'Agence sera financée d'une part par une dotation, d'autre part par les redevances et amendes du stationnement. Un mécanisme sera établi pour immuniser l'Agence contre la tendance à maximiser ces recettes en maximisant le nombre de places de stationnement.

PARKINGS DANS LES QUARTIERS DENSES

L'une des missions de l'Agence consiste à étudier et, éventuellement, à offrir des infrastructures de stationnement dans des zones où la pression de stationnement (quartiers commerçants et/ou administratifs) menace le stationnement des riverains, malgré la mise en œuvre de cartes riverrain, dans les zones où la densité de population est importante (quartiers anciens sans stationnement hors voirie) ainsi que dans des zones où l'espace public mobilisé par le stationnement en voirie doit être redistribué pour une meilleure qualité de l'aménagement global (création de sites propres, de piétonniers, de pistes cyclables...).

Le plan d'affaires de l'Agence de stationnement prévoira les recettes et les dépenses d'investissement et d'exploitation liées à ces développements dans ces quartiers afin de garantir la construction de parkings dans ces quartiers.

Il conviendra de faire apparaître les zones de la Région qui présentent un déficit de places de stationnement, en voirie et hors voirie, à disposition des riverains bruxellois. Sur base d'études plus précises, des propositions de localisation d'infrastructures souterraines ou non pourront être identifiées et faire l'objet d'études de faisabilité si d'autres solutions avec des parkings déjà existants n'ont pas pu être retenues.

ENCADRER LE STATIONNEMENT DES AUTRES VÉHICULES

La question du stationnement ne concerne pas seulement les automobilistes, les cyclistes et les deux-roues motorisés. Les autocars ou les véhicules lourds posent souvent des problèmes en cas de stationnement inopiné, tels que des risques en matière de sécurité et des effets négatifs sur la congestion du trafic.

Conscients de ces problèmes, les gestionnaires de voiries créeront des zones de stationnement spécifiques pour les autocars pour de courtes durées, à proximité des centres touristiques comme la Grand-Place, le Quartier européen, le Cinquantenaire ou le Heysel. Des emplacements de courte durée permettront de décharger les passagers dans de bonnes conditions de sécurité sans nuire aux autres usagers ni à la fluidité du trafic. D'autres zones de moyenne et longue durée, pour la période d'attente des cars, seront créées dans l'espace public ou en partenariat avec les propriétaires de grands terrains sous-utilisés en journée ou en semaine.

De même, concernant les poids lourds, la Région créera des parkings poids lourds de longue durée afin de protéger les quartiers riverains de leur stationnement, comme pour les autocars.

SIGNALER LES PLACES DISPONIBLES

En finalisant le fléchage dynamique des parkings publics payants, des parkings de transit et des parkings poids lourds, la Région souhaite donner plus de visibilité aux parkings et informer les automobilistes des nombreuses places de stationnement disponibles hors voirie. En optimisant l'occupation des parkings hors voirie, on reportera la nécessité de construire de nouveaux parkings.

Constatant que plus de 80% des parkings publics payants de la Région se situent dans et aux alentours du Pentagone, la stratégie de fléchage sera réalisée de telle sorte que les automobilistes se garent préférentiellement dans les parkings de transit. Ils ne seront repris en charge qu'à hauteur de la première couronne, en provenance de l'extérieur de la Région.

MODULER LE NOMBRE DE PLACES

Depuis le 3 janvier 2007, les emplacements de parking hors voirie sont déterminés par le Règlement régional d'urbanisme (RRU). Il définit des normes de construction de parking pour les bureaux et pour les logements sur base de l'accessibilité en transports publics. Son application permettra donc de moduler le nombre de places des nouveaux parkings à construire hors voirie pour les nouveaux bureaux ou les rénovations lourdes.

De même, l'impact sur la circulation sera un critère déterminant de gestion des places pour les parkings de bureaux déjà existants, via les renouvellements, prolongations et modifications des permis d'environnement, qui s'appuieront sur les résultats des plans de déplacements d'entreprise.

Conformément au PRD, ces permis d'environnement se baseront sur l'accessibilité routière et en transport public, la localisation et la fonction économique des entreprises.

À terme, le Plan de politique régionale du stationnement pourrait fixer un nombre de places admissibles par quartier (en et hors voirie) en fonction de leur impact sur la circulation.

REFORCER LE TRANSFERT MODAL DES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET TERTIAIRES

Les zones de bureaux, y compris celles situées à proximité des nœuds d'intermodalité, connaissent des accessibilités en voiture qui restent dans certains cas, très élevées. Les données sur les entreprises de plus de 200 employés en Région de Bruxelles-Capitale démontrent que la mise à disposition de places de stationnement par l'employeur incite à l'usage de la voiture comme principal, voire unique mode de déplacement domicile-travail. Une partie de ces déplacements pourrait pourtant être effectuée en transports publics ou en usant d'un mode actif comme le cheminement piéton ou le vélo.

Pour atteindre les objectifs du PRD, il est indispensable de rationaliser le nombre de places de stationnement que les employeurs réservent à leurs employés, afin d'inciter au transfert modal auprès de la tranche des employés qui disposent d'alternatives à la voiture comme mode de transport.

Il faut donc rationaliser le nombre de places de stationnement dans les bâtiments et installations privées, hors résidentiel, en s'appuyant sur les dispositifs légaux d'autorisation d'exploitation, les permis d'environnement.

Les permis d'environnement définiront les emplacements excédentaires, à convertir en d'autres affectations, ou à mettre à disposition des habitants/riverains en manque de capacité de stationnement. À défaut de cette conversion/mise à disposition, en tenant compte des critères mentionnés ci-dessus et de la position concurrentielle des autres régions, ces emplacements excédentaires pourraient être taxés. Les entreprises disposeront donc d'une triple alternative.

Les plans de déplacement d'entreprise prévoiront également, sur base volontaire, une réduction du nombre d'emplacements et un paiement par l'employé d'une contribution financière pour l'usage de ces parkings, en prenant en compte des correctifs sociaux et des avantages pour les covoitureurs.

Cette réforme sera entreprise dès 2011.

5.2. PLUS DE PARKINGS DE TRANSIT INCITATIFS

LES AXES STRATÉGIQUES

Le PRD a distingué deux familles de parkings d'échange pour une meilleure intermodalité entre la voiture et le vélo d'une part, et le transport public d'autre part:

- ▶ les parkings de dissuasion en dehors de la Région, en liaison avec le RER et situés le plus possible en amont des files quotidiennes vers la capitale ;
- ▶ les parkings de transit dans la Région, qui constituent un ultime levier de sécurité pour encourager au report modal.

Situés aux portes de Bruxelles, sur le territoire régional, les parkings de transit donnent la possibilité aux Bruxellois et aux navetteurs de proche périphérie de renoncer à leur voiture pour se déplacer au sein de la Région. Ces parkings de transit sont également une condition préalable à la gestion du stationnement par horodateurs et zones bleues le long des axes de métro, pour ne pas inciter les usagers de la périphérie à tenter leur chance au centre-ville en voiture par défaut de stationnement avantageux au voisinage des premières stations de métro rencontrées.

Or, les 8.460 places prévues dans le cadre du Plan IRIS 1 suffisent seulement à faire face à une politique de stationnement par horodateurs sur toute la Région, pas à répondre à la demande suscitée par les autres mesures volontaristes. Le scénario intermédiaire implique ainsi la disponibilité de 16.200 places, le scénario idéal étant de 28.000, alors que le maximum admissible actuel est de 15.400 places³⁴.

La Région veut donc accroître le nombre de stationnements incitatifs en augmentant la capacité de ceux qui existent et en créant de nouveaux parkings de transit.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

LA CRÉATION DE NOUVEAUX PARKINGS DE PERSUASION

En fonction du développement des parkings de persuasion dans les autres Régions, la Région étudiera et créera de nouveaux parkings de transit. Situés le plus près possible d'une autoroute, d'un axe performant STIB et du futur RER, leur usage sera lié à un titre de transport public.

Fonctionnels, sécurisés et bien situés, ils seront réellement incitatifs avec une politique tarifaire variable. Le prix sera en effet déterminé en fonction du trajet couvert sur le territoire régional: plus on sera près du centre-ville, et plus ce sera cher.

Un fléchage dynamique les indiquera aux automobilistes à partir des limites régionales, voire au-delà, dont le Ring.

Gérés par l'Agence régionale de stationnement, ils seront accompagnés de dispositions, définies en partenariat avec les communes, pour éviter la diffusion du stationnement des navetteurs aux abords de ces parkings.

Les parkings comprendront un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Les parkings autour de ces parkings de transit doivent être protégés.

L'extension de certains parkings de transit a déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité: c'est le cas par exemple à Delta, au Ceria, à Roodebeek et à Crainhem.

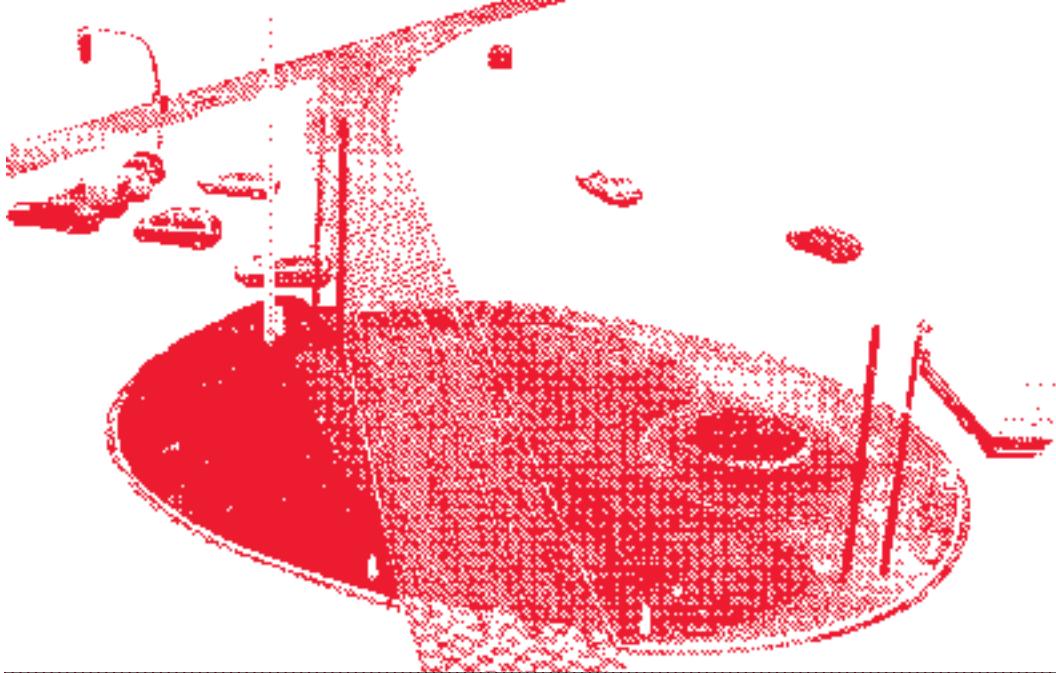
▶ 34. L'étude a permis de définir les capacités d'extension utiles des principaux parkings de transit de la Région (>180 places), en fonction des reports modaux qui se font lorsque le temps de trajet «auto+transports publics» est plus court que le transport public seul ou la voiture seule. Cela permet d'évaluer la demande dans l'hypothèse où le coût du parking est nul.

Pour les principaux nouveaux parkings, la Région a retenu les localisations suivantes, pour autant que les procédures d'affectation soient abouties, dont les concertations avec les riverains:

- Bordet: accessible de l'A201, desservi par le RER et par diverses lignes à haut niveau de service;
- Berchem: situé sur l'E40 et desservi par le RER;
- Heysel: proche du Ring, desservi par le métro et des lignes à haut niveau de service;
- Reyers: situé au bout de l'E40, desservi par des trams à haut niveau de service;
- Forest Midi: près du Ring et du RER;
- Gare de l'Ouest-Beekkant, en fonction du schéma directeur;
- Moensberg: à l'intersection de deux lignes SNCB.

Les budgets nécessaires pour la construction de ces parkings (sur plusieurs niveaux) sont importants; la construction de ces parkings régionaux doit donc être réalisée en phase avec les parkings des deux autres Régions. En aucun cas, la Région ne doit être pénalisée par les conséquences d'un accroissement de la demande sur ses propres parkings générée par une non-réalisation des parkings de dissuasion en Flandre et en Wallonie.

Le financement de ces parkings doit être, en partie, pris en charge par les autorités fédérales et/ou les autres Régions, au prorata de leur utilisation par les non-Bruxellois.



6. ACCORDER MOBILITÉ ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Tous les quartiers de bureaux de la Région ne sont pas égaux devant la desserte en transports publics. Dans les quartiers situés près des gares (Nord, Centrale, Midi, Schuman, Luxembourg), les travailleurs ont proportionnellement moins tendance à se rendre en voiture sur leur lieu de travail que dans les quartiers périphériques, moins bien desservis. De la même façon, les habitants ont logiquement tendance à utiliser plus les transports publics lorsqu'ils habitent à proximité d'une ligne efficace. Autrement dit, le concept d'aménagement du territoire retenu pour Bruxelles a un effet direct sur la mobilité.

La mixité urbaine est source de mobilité active, puisqu'elle rapproche services et commerces des habitants. Au contraire, l'étalement urbain dans les zones rurales produit l'effet inverse, obligeant souvent ses habitants à prendre leur voiture. Or, à Bruxelles, il existe des réserves foncières où il est possible de densifier les affectations (habitat, bureaux, équipements...).

La mobilité durable est intimement liée à la politique d'aménagement du territoire. Les décisions en matière d'implantation des activités conditionnent directement la demande et l'offre de mobilité. La densification des activités sur les noeuds intermodaux constitue le principe à atteindre. C'est en effet en réduisant les distances entre les fonctions et les activités qu'est traitée efficacement la demande de mobilité et que la mobilité active peut se développer. Au contraire, l'étalement génère des distances et encourage le recours à la voiture. Pour s'inscrire résolument dans la perspective de mobilité durable, la politique d'aménagement du territoire doit intégrer le critère d'accessibilité au cœur des choix d'implantation. Même en Région de Bruxelles-Capitale, pourtant principalement urbaine, ce principe d'accessibilité doit être la base de la politique en matière d'aménagement du territoire.

LES AXES STRATÉGIQUES

Dans le cadre d'IRIS 2, la Région confirme les choix entérinés par IRIS 1 et soulignés dans le Plan régional de développement, à savoir:

- ▶ augmenter la densité urbaine à Bruxelles près des axes de transports publics efficaces;
- ▶ renforcer la localisation des bureaux près des gares et des nœuds intermodaux;
- ▶ prévoir des zones de logements denses, à portée de marche à pied des fortes concentrations d'emplois;
- ▶ promouvoir la mixité urbaine: commerces, services de proximité, voire écoles, notamment au centre-ville où un plus grand nombre d'alternatives existent par rapport à la voiture;
- ▶ concertation avec les deux autres Régions pour juguler l'étalement urbain en zones rurales. En effet, les navetteurs qui sont dépendants de leur voiture ont tendance à rester automobilistes, y compris à Bruxelles.

Le PRDD doit s'inspirer de ces principes.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

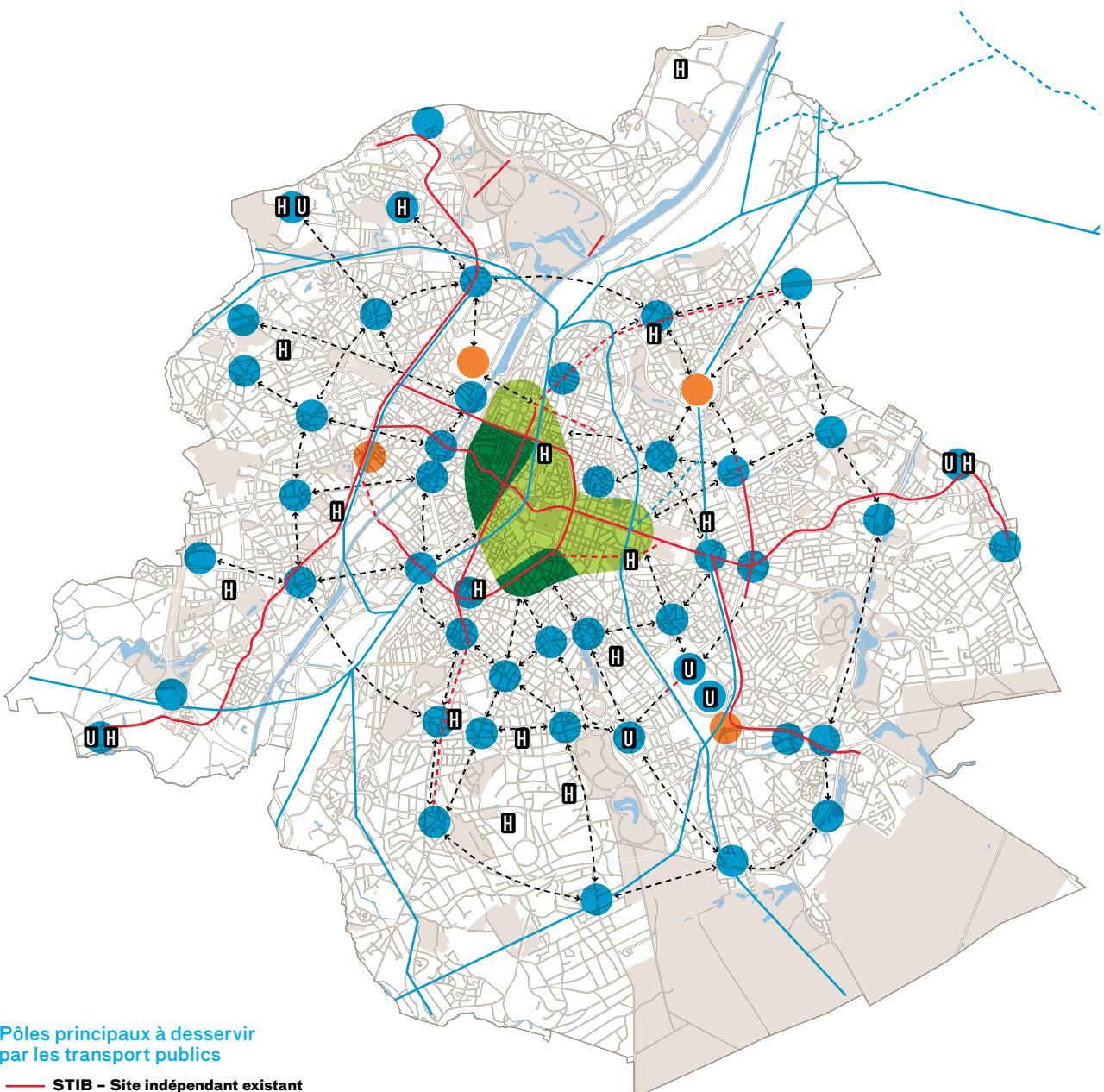
La Région entend traiter tous les projets d'aménagement du territoire en synergie avec le Plan régional de mobilité. Les choix des zones à développer en priorité devra prendre en compte l'accessibilité en transports publics.

La Région réalisera en 2010 une carte d'accessibilité en préparation du Plan régional de développement durable. Cette carte a pour objectif d'évaluer les pertinences de localisation de nouveaux projets, quelle que soit l'affectation, en fonction de l'accessibilité actuelle et prévue et de définir des objectifs de répartition modale par zone. Les critères pris en compte seront l'accessibilité piétonne et à vélo et, pour les transports publics, le maillage (effet réseau), la durée d'accès et la fréquence tant en heures de pointe qu'en heures creuses. Pour les densifications ultérieures, résultant de schémas directeurs, ZIR et zones leviers en cours d'étude en 2009 (et ultérieurs), il faut viser au minimum une répartition modale de 50% en transports publics, 20% en deux-roues et 30% en voiture individuelle (tant à l'origine qu'à destination), ce qui impose une desserte à haut niveau de service par les transports publics. La norme RRU sera appliquée pour allouer les parkings sur base de la desserte en transports publics du présent Plan IRIS 2 (2018), telle qu'éventuellement complétée sur base des schémas directeurs approuvés et des certificats et permis d'urbanisme délivrés. La mise à niveau des transports publics devra être programmée de manière cohérente avec les premiers développements immobiliers de ce site afin de promouvoir, dès le départ, une mobilité durable.

Les planifications en matière d'aménagement du territoire et les schémas directeurs établis par la Région devront justifier d'une contribution aux objectifs de mobilité.

En matière urbanistique, le cadre législatif sera modifié afin d'intégrer les points suivants:

- ▶ les commissions de concertation intégreront les enjeux de mobilité;
- ▶ des exigences spécifiques seront imposées en matière de stationnement vélo: il devra systématiquement être prévu dans le cas de rénovation ou de subdivision de bâtiments existants.



**Pôles principaux à desservir
par les transports publics**

- STIB – Site indépendant existant
- - - STIB – Site indépendant à créer
- SNCB existant
- - - SNCB à créer

← → Un réseau tram/bus performant
et fiable est nécessaire là où
le métro n'est pas faisable

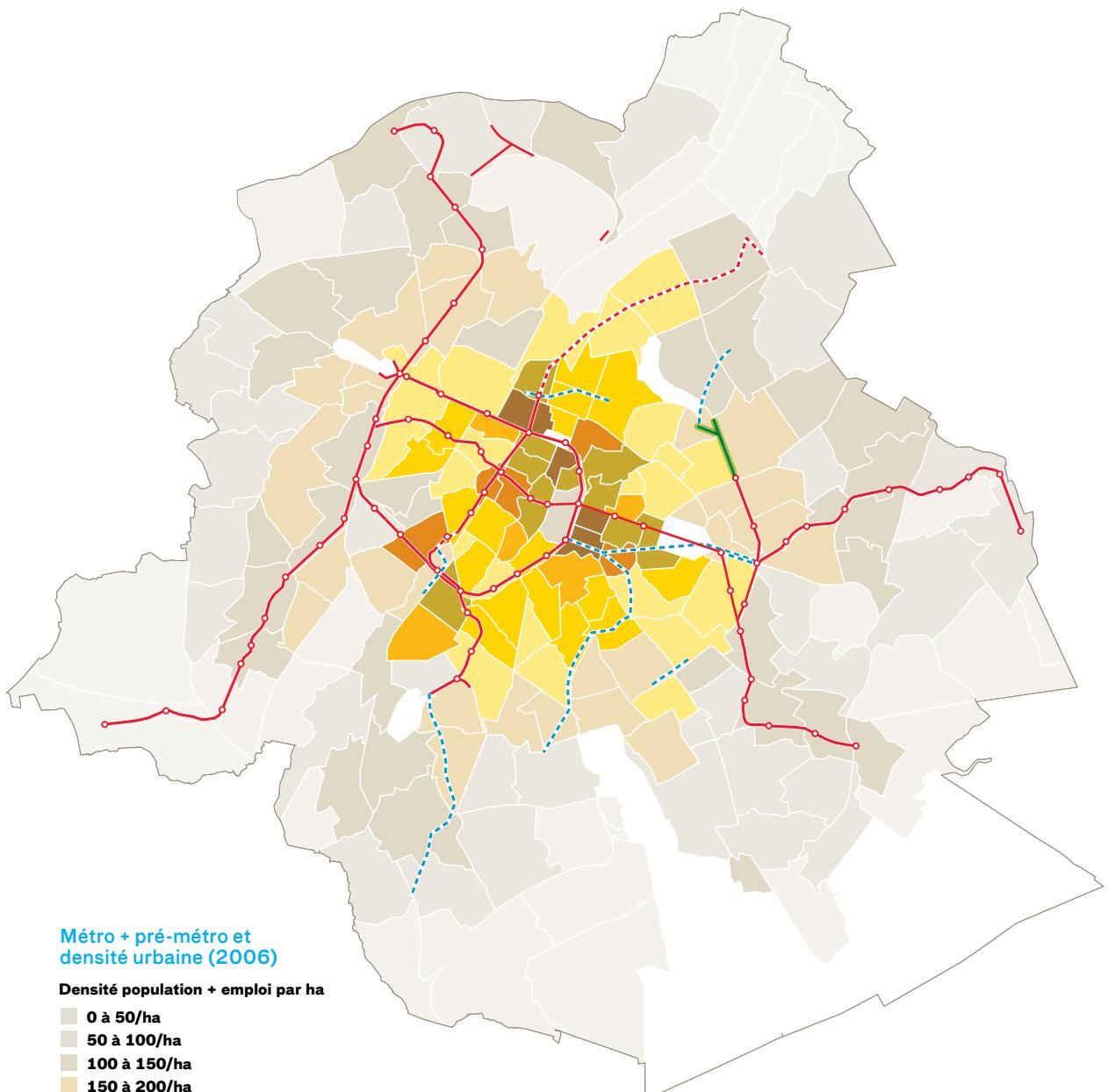


Centre de l'agglomération

- Pôles secondaires
- ZIR et zones levier principales

Hôpital ou clinique importants

Université



Métro + pré-métro et densité urbaine (2006)

Densité population + emploi par ha

0 à 50/ha
50 à 100/ha
100 à 150/ha
150 à 200/ha
200 à 250/ha
250 à 300/ha
300 à 350/ha
350 à 400/ha
400 à 500/ha
500 à 800/ha

Métro + pré-métro

- 1957-2009
- 2010-2015
- - - 2015-2018
- - - tracé de référence* > 2018

En cours d'étude

○ Station existante

* Le tracé fera l'objet d'une étude d'optimisation. Les stations seront précisées à cette occasion.



7. INFORMATION ET GESTION DE LA MOBILITÉ

LES AXES STRATÉGIQUES

Le fait de disposer ou non d'informations détermine fortement l'accessibilité et l'efficacité de l'utilisation de chaque mode de déplacement. Les conditions de succès du report modal imposent une information et une visibilisation claires des modalités d'usages des transports publics et des modes actifs. Un manque d'information est donc un handicap important dans la réalisation d'un transfert modal: on ne modifie pas son comportement en matière de déplacements car on n'en connaît pas (suffisamment) les alternatives. De plus, disposer des bonnes informations au bon moment permet également un usage plus efficace, plus agréable et plus facile de chaque mode de transport. Une bonne gestion du flux et des équipements d'information est donc un point important de chaque politique de mobilité durable. Dès lors, dans le cadre de la gestion de l'ensemble des informations relatives à la mobilité en Région bruxelloise, le «point de vue de l'utilisateur» et le principe de valorisation des modes durables doivent toujours servir de point de départ.

Chaque personne qui souhaite se déplacer dans la Région bruxelloise doit avoir facilement accès à des informations claires lui permettant de choisir le meilleur itinéraire et le mode de déplacement le plus adapté. Ces informations doivent être disponibles tant avant que pendant le déplacement. Celui qui le désire pourra utiliser Internet, lire des cartes, se rendre à des points info, etc. Lorsque dans certaines circonstances (accidents, travaux à la voirie...) une route n'est plus utilisable, il faut toujours établir le meilleur itinéraire alternatif possible, pour tous les types de transports, en portant une attention particulière aux piétons et aux cyclistes. Lors de l'élaboration des informations nécessaires, les besoins spécifiques de chaque groupe cible (touristes internationaux, PMR...) seront au centre des préoccupations.

Selon le principe de valorisation des transports publics et modes actifs, outre les informations elles-mêmes, la gestion du système de mobilité et des flux de circulation est un autre élément clé permettant de rendre la mobilité plus durable. Les feux et les panneaux indicateurs, la signalisation, les infrastructures, les panneaux de signalisation dyna-

miques, etc. sont tous des instruments de gestion de la circulation. À l'avenir, les systèmes de gestion de la Région seront organisés de façon à améliorer la fluidité des modes de déplacement durables, en plus de la fluidité de la circulation elle-même. À cet effet, par exemple, sur certains carrefours très fréquentés par les piétons à certains moments de la journée, les phases de feux seront adaptées au profit de ces derniers, sans entraver la vitesse commerciale des transports publics. Il reste en outre que, sans entraver la circulation des transports publics et des modes actifs, la fluidité du trafic constitue un objectif et doit être améliorée, notamment en adaptant les phases de feux (systèmes des ondes vertes).

L'ensemble des systèmes de gestion de la Région devront toujours être organisés de manière à contribuer à la sécurité routière. Ceux-ci pourront également permettre de diminuer les effets négatifs de la circulation motorisée (tels que le bruit et les émissions polluantes). Ainsi, les automobilistes qui souhaitent entrer en ville pourraient, par exemple, être dirigés vers les parkings de transit les plus proches, ou bien la capacité routière disponible pourrait davantage être mise à profit.

Un point particulièrement important lors de la mise en place de l'organisation des informations et de la gestion de la mobilité est l'ensemble des inconvénients liés à un excès d'outils de signalisation au sein de l'espace public. Par exemple, outre la pollution visuelle engendrée par cette profusion de panneaux de signalisation, on remarque également une diminution importante de l'efficacité de ces panneaux. L'usager est submergé d'informations et ne peut plus les traiter de manière rationnelle. Pour cette raison, la Région tâchera, dans la mesure du possible, d'aménager les zones 30.



LES ACTIONS PROGRAMMÉES

INFORMATION EN TEMPS REEL

Les usagers des transports publics bénéficieront, aux arrêts et stations, d'informations en temps réel sur les durées d'attente ainsi que sur les perturbations. Le système d'aide à l'exploitation de la STIB permettra d'assurer la fiabilité de ces informations et d'informer les voyageurs potentiels sur le site internet de la STIB, sur le portail régional de la mobilité et sur les bornes publiques d'information. À bord des véhicules,

les usagers bénéficieront également d'informations sur les perturbations en cours sur le réseau afin de leur permettre d'adapter leur trajet.

INFORMATION SUR LA MOBILITÉ

Divers points d'informations sur la mobilité seront ouverts en Région bruxelloise, où chacun pourra se procurer des informations spécifiques en matière de mobilité. Le but de ces points d'information sera de permettre à tous de choisir le moyen de transport le plus adapté pour n'importe quel trajet et, le cas échéant, de donner les informations nécessaires à propos de ce trajet (description de l'itinéraire, carte routière...). Pour l'aménagement des ces points d'information, des accords de coopération devront être trouvés avec les acteurs existants (les centres d'informations touristiques, les guichets des sociétés de transport...).

À terme, une étude sera menée, de préférence en collaboration avec les différents acteurs du domaine des transports (STIB, Cambio, Villo...) concernant les possibilités d'aménager des points d'information automatisés auxquels on aurait accès à tout moment de la journée. Cette étude examinera également dans quelle mesure le paiement anticipé des divers services de transport et/ou l'achat de cartes pourrai(en)t être intégré(s).

Il sera également créé des «facilitateurs» de mobilité. Sous une forme à établir, ces «facilitateurs» seront au service des acteurs de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Ils apporteront informations et conseils, tant auprès du grand public qu'auprès du public cible. Le mécanisme pourra s'inspirer des facilitateurs en énergie.

LES CARTES

La Région de Bruxelles-Capitale mettra des cartes de la Région à disposition des usagers. Celles-ci leur permettront d'utiliser facilement les modes de déplacement durables (la marche, le vélo et les transports publics). Ces cartes montreront également l'emplacement de toutes les stations Villo, Cambio et Collecto. Autres possibilités: des dispositifs de décompte pour le passage au rouge ou au vert des feux de signalisation à destination des piétons, des plans publics des environs indiquant l'ensemble des correspondances avec les transports publics, les systèmes Villo et Cambio.

La Région tâchera également de mettre davantage de plans à la disposition du public au sein du mobilier urbain, de façon permanente, afin que les piétons puissent s'orienter plus facilement et, s'ils le désirent, rejoindre les nœuds intermodaux les plus proches.

LA TÉLÉCOMMANDE DES FEUX DE SIGNALISATION

Les feux aux abords des sorties de tunnels seront coordonnés. En cas d'urgence, Mobiris télécommandera le changement des feux vers la position préprogrammée pour permettre une évacuation rapide des tunnels. Mais la Région n'a pas de compétence policière sur ses propres voiries.

La police est habilitée à fermer des tunnels et à mettre en œuvre des déviations en cas d'accidents graves. Des négociations seront donc entamées avec les zones de police pour les impliquer dans le fonctionnement de Mobiris.

Chaque année, un rapport établira dans quelle mesure le Plan feux contribue aux résultats VICOM et aux objectifs d'IRIS 2 concernant les piétons et les cyclistes.

Le système de télécommande des feux par les transports publics sera également relié à Mobiris: au total, 450 carrefours seront équipés d'un

système utilisable par toutes les sociétés de transports publics. En fonction des possibilités techniques, priorité sera donné également aux véhicules prioritaires, comme ceux du SIAMU.

CENTRE DE GESTION DE MOBILITÉ MULTIMODALE : MOBIRIS

La Région veut disposer d'un centre dynamique de gestion de la circulation, en mesure d'informer de façon moderne et pertinente toute personne souhaitant se déplacer en sécurité vers et dans Bruxelles.

Actuel organe de surveillance de la circulation routière sur le territoire régional, le centre Mobiris gère en permanence et en temps réel les flux de déplacements dans la Région. Il assure la supervision des équipements de voiries de la Région (tunnels, feux de circulation, éclairage...). Aujourd'hui, il récolte également un nombre limité de données de comptage de circulation. Ses missions seront élargies afin d'aider les usagers dans leurs choix de transports et, grâce à l'usage de nouvelles technologies, d'assurer une plus grande sécurité lors de leurs déplacements. Les missions de Mobiris rechercheront une amélioration de la sécurité de l'ensemble des usagers, tant dans les situations habituelles que dans les situations perturbées: accidents dans les tunnels routiers ou voiries, problèmes d'éclairage pour les piétons et les cyclistes, etc. Mobiris assistera le voyageur dans sa recherche de l'itinéraire le plus rapide ou le plus commode, en lui proposant des itinéraires alternatifs et des informations sur les possibilités de correspondances avec les transports publics: par exemple, la gare RER la plus proche où il peut prendre un train ou un bus en direction de Bruxelles.

Des négociations sont menées avec les autres Régions et le niveau fédéral afin de pouvoir disposer de cette information coordonnée sur l'ensemble de la zone desservie par le futur RER. La mobilité bruxelloise dépasse en effet les limites administratives de la Région: si toutes les voiries entrantes vers Bruxelles sont saturées, les transports publics doivent être proposés de manière coordonnée par tous les centres de trafic.

Mobiris devra coopérer avec le centre flamand de trafic à Wilrijk pour la Région flamande et le centre wallon de trafic Perex à Daussoulx. Des investissements pour gérer la circulation en direction de Bruxelles seront nécessaires non seulement à Bruxelles mais aussi dans la zone RER de Bruxelles, par exemple à Alost, Termonde, Malines, Louvain, Ottignies, Nivelles et Grammont. Ils seront donc à consentir dans les trois Régions.

Les études menées en partenariat entre les Régions bruxelloise, wallonne et flamande pour améliorer la gestion de la circulation sur l'hinterland socio-économique de la Région sont un pas dans la bonne direction. Des recommandations et des propositions concrètes concernant les mesures à prendre, l'organisation et les procédures de coopération doivent être finalisées.

DES PANNEAUX DE CIRCULATION DYNAMIQUES

La Région prévoit d'informer les automobilistes sur les conditions de circulation sur les principaux axes de pénétration de la Région. L'information dématérialisée (radio, Web, SMS ou email, GPS) sera favorisée. Ces informations seront disponibles sur le site portail de Bruxelles Mobilité, qui proposera un outil de recherche d'itinéraires en privilégiant les alternatives à la voiture individuelle. L'usager pourra aussi recevoir ces informations par email ou par SMS après inscription à ce service. Si nécessaire, mais sans gêner les autres usagers de l'espace public que

sont les piétons et les cyclistes notamment, des panneaux pourront être installés³⁵ pour indiquer les travaux et les accidents dans les tunnels ou sur les voiries régionales.

► 35. Implantation qui fera l'objet d'une autorisation d'urbanisme.

LA SIGNALISATION DES BANDES DE CIRCULATION

La gestion dynamique en temps réel de la sécurité et de la mobilité du réseau régional depuis le centre Mobiris doit être optimisée. Dans cette perspective, la Région développera son système d'information et, si nécessaire, son parc de PMV (signaux d'affectation de voies, panneaux à messages textuels, panneaux directionnels...). Il sera veillé à ne pas encombrer l'espace public et à ne pas gêner les déplacements à pied et à vélo. En particulier, ces panneaux ne peuvent occasionner une diminution de la largeur libre de circulation sur les trottoirs ou de la visibilité aux traversées.

Sur base de scénarios de gestion dynamique d'incidents ou d'événements survenant sur le réseau régional, la Région mettra en place progressivement des scénarios d'intervention prioritaires relatifs, par exemple à la fermeture d'une bande de circulation, voire d'un axe ou d'un tunnel, en fonction de facteurs comme l'occurrence et l'importance ou l'impact de ces incidents et événements sur la sécurité et la mobilité. Les voies métropolitaines, ainsi que certaines entrées de la Région ou tronçons du Ring, sont à privilégier.

DES MESSAGES RDS-TMC

Le centre Mobiris diffusera des informations sur la circulation en temps réel. Par filtrage, l'usager ne recevra que les informations pertinentes pour lui, à l'endroit et à l'instant adéquat. Couplé à la navigation embarquée par GPS ou Galileo, ce service offrira alors au conducteur un outil puissant pour mieux assurer la sécurité de ses déplacements.

Il sera examiné la possibilité d'intégrer également l'information quant aux passages de véhicules prioritaires.

UN SYSTÈME DE « BREAK IN » DANS LES TUNNELS

Le système de transmission radio dans les tunnels sera rénové, ce qui permettra aux automobilistes de capter jusqu'à 34 stations radio.

En cas d'incidents, les programmes radio dans les voitures pourront être interrompus pour délivrer des messages d'alerte concernant l'incident, par exemple l'endroit précis où se trouve le véhicule en difficulté (système « break in »).

UN RENFORCEMENT DU CONTRÔLE ROUTIER

Un système de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation sera installé aux entrées et sorties des tunnels, afin de calculer la vitesse moyenne des véhicules et de contrôler la pollution³⁶.

► 36. Actuellement, ce système n'est pas homologué pour servir un usage répressif.



8. AMÉLIORER LA LOGISTIQUE ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES

La Région de Bruxelles est un grand centre d'activités économiques et une plaque tournante importante pour le transport de marchandises: plus de 78% de ce trafic «marchandises» exprimé en tonnes se fait par la route, à peine 20% pour la voie d'eau, et 2% pour le rail (zone du port de Bruxelles – indicateurs statistiques RBC 2003). Entre 1990 et 2002, le trafic de camions a augmenté de 80% sur la période de pointe du matin, soit une progression annuelle moyenne de plus de 5%. Pour l'essentiel, cette croissance est concentrée sur le réseau autoroutier, tandis que l'accroissement sur le réseau régional est, quant à lui, de l'ordre de 40%. Le développement des alternatives à la route pour le transport de marchandises est essentiel pour limiter les dégâts sur l'environnement et la qualité de vie des Bruxellois.

Les effets sur le trafic et la qualité de vie des usagers de la Région ne sont pas négligeables: la contribution à la congestion des autoroutes, les effets de la circulation poids lourds autorisée partout à de rares exceptions près, le stationnement de plus de mille poids lourds la nuit en Région sont devenus de véritables gênes pour les riverains et une source de pollution des quartiers résidentiels. In fine, les livraisons posent problème alors qu'elles sont essentielles à l'activité économique régionale. Le manque ou le non-respect des aires de livraison entraînent des stationnements anarchiques, des pertes de temps pour les livreurs et/ou des blocages de la circulation (des voitures et des transports publics), ainsi que des dangers pour les piétons et les cyclistes.

Les évolutions attendues pour le trafic routier de marchandises sont les suivantes:

- relative stagnation du trafic en relation avec la Région: +0,37% croissance/an;
- augmentation du trafic en relation avec la couronne RER: +1,4% croissance/an;
- forte augmentation du transit longue distance: +3,85% croissance/an.



LES AXES STRATÉGIQUES

La Région démarrera en 2010 les concertations préparatoires à une stratégie globale pour le transport de marchandises, qui sera élaborée en collaboration avec les acteurs privés et publics, en vue:

- ▶ de favoriser l'utilisation de la voie d'eau et des chemins de fer et d'encourager le transport multimodal de marchandises;
- ▶ d'améliorer la gestion de la circulation des poids lourds et des opérations de chargement et de déchargement;
- ▶ d'optimiser la localisation des entreprises ayant des besoins logistiques importants en les incitant à s'installer dans des zones peu accessibles en transports publics (zone C de la carte d'accessibilité) tout en améliorant l'accessibilité des poids lourds dans ces zones;
- ▶ d'étudier l'implantation d'un (ou de plusieurs) centre(s) de distribution urbains (CDU) orienté(s) sur le Pentagone et les quartiers commerciaux denses de la première couronne³⁷;
- ▶ de l'optimisation de la place des poids lourds dans l'espace urbain, qui nécessitera une collaboration accrue et étroite avec les communes.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

LA DISTRIBUTION URBAINE

Les concertations qui auront lieu dans le cadre de l'élaboration de la stratégie globale pour le transport de marchandises examineront l'opportunité de la mise en œuvre d'un CDU en tant qu'interface messagerie pour le projet d'extension Brussels International Logistic Center (BILC) du port, sur un lieu garantissant l'accessibilité par les trois modes: rail, voie navigable et route, sans imposer aux camions d'y transiter, ce que permet le site de Schaerbeek-Formation. Le secteur de la logistique s'adapterait à l'interdiction progressive de circulation des camions dans les quartiers résidentiels. Les gros distributeurs qui gèrent eux-mêmes leur flotte feraient évoluer progressivement la taille de leurs camions. Les plus petits auraient la possibilité de transiter par le CDU. L'établissement du CDU ne pourra être subsidié que s'il apporte une diminution effective du nombre de camions dans les zones à protéger. Par ailleurs, le CDU devra démontrer sa rentabilité en intégrant dans ses coûts de fonctionne-

► 37. L'implantation d'un centre de distribution urbain a fait l'objet d'une étude. Le principal obstacle pour sa réalisation et son exploitation est d'ordre économique (coût d'exploitation, rupture de charge, surcoût de distribution finale). Si ce surcoût est répercuté sur le consommateur, il risque de déserter les commerces du centre-ville et faire ses courses en périphérie en voiture !

Une localisation la plus proche possible des commerces et des entreprises à desservir est préférable pour limiter les kilomètres parcourus par les camionnettes qui les approvisionneront. Les camions de grand gabarit qui alimentent le CDU circulent aux heures matinales, avant la pointe du matin, le long du canal, en limitant l'impact sur les populations riveraines.

ment le coût supplémentaire d'une flotte de petits camions/camionnettes propres pour le parcours terminal à destination des commerces.

Une évaluation économique de ces stratégies est nécessaire, en étroite concertation avec les partenaires économiques.

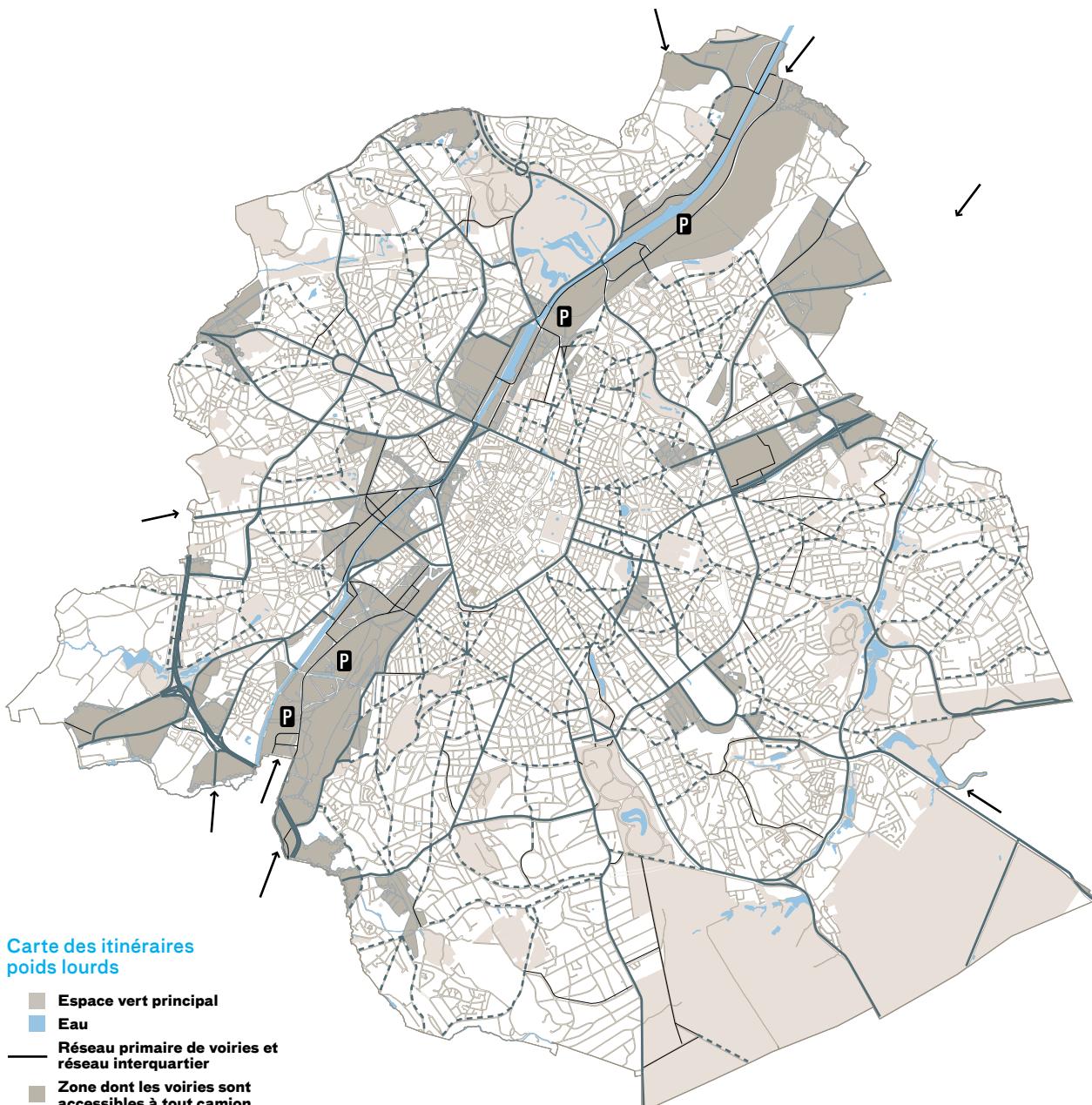


IDENTIFIER LES ITINÉRAIRES POIDS LOURDS

La Région veut que soient clairement identifiés des itinéraires pour le trafic de véhicules lourds dans la ville en respectant la stratégie définie par le PRD en matière de spécialisation du réseau, grâce à :

- ▶ la réalisation d'une signalisation directionnelle dans l'ensemble de la Région, en respectant la hiérarchie des voiries et à destination des principaux pôles logistiques et des différents zonings et zones commerciales. Ces itinéraires seront intégrés dans les outils de navigation et communiqués par le centre d'informations Mobiris ;
- ▶ en cas de développement d'activités logistiques sur le site de Schaerbeek-Formation, une voirie réservée aux poids lourds, selon des modalités à identifier, pourrait être créée entre l'avenue de Vilvorde et le boulevard de la Woluwe pour améliorer l'accessibilité des entreprises. Cela présente néanmoins un fort risque d'accroître le trafic de transit dans la Région. La réalisation devra s'accompagner de mesures d'aménagement pour éviter le trafic de transit, particulièrement entre le Ring et le centre.

Les modalités de mise en œuvre des itinéraires poids lourds seront spécifiquement étudiées dans le cadre des plans communaux de mobilité.



Carte des itinéraires poids lourds

- Espace vert principal
- Eau
- Réseau primaire de voiries et réseau interquartier
- Zone dont les voiries sont accessibles à tout camion
- Voirie accessible à tout camion
- - - Voirie interdite aux camions de plus de deux essieux sauf circulation locale
- Zone interdite aux camions de plus de deux essieux sauf circulation locale expressément autorisée via permis d'environnement
- P Parking camions de longue durée (en projet)
- Accès d'autoroute aux destinations importantes pour les camions

RATIONALISER LES LIVRAISONS

La Région dépend beaucoup du transport par camion, tant pour l'approvisionnement que pour la distribution. L'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics et l'accessibilité des quartiers passe par une utilisation rationnelle des zones de livraison et la suppression du stationnement en double file. Pour y parvenir, la Région développera les outils suivants:

- ▶ un vade-mecum des zones de livraison précisera les règles de bon aménagement et de gestion des espaces de livraison, ainsi que l'adéquation des horaires, selon la typologie des commerces;
- ▶ en concertation avec les professionnels du secteur, une charte de l'utilisation des aires de livraison sera instaurée (respect et contrôle, limite de la durée d'utilisation...);
- ▶ des zones de livraison seront systématiquement prévues en voirie. En concertation avec les acteurs concernés et dans l'attente du CDU, des zones de livraison de proximité seront mises en place lors du réaménagement de voiries dans des quartiers commerçants. Ils permettront à des camions de décharger leurs marchandises, qui seront ensuite acheminées vers le destinataire final (commerce, entreprise) à l'aide de transpalettes ou de triporteurs électriques;
- ▶ il y a lieu de s'inspirer de l'expérience de certaines villes européennes qui développent des approvisionnements cyclo-cargo pour des charges inférieures à 200 kg, lorsque les distances sont courtes et les dénivelés réduits;
- ▶ des mesures spécifiques seront prises pour le respect et la sanction des espaces de livraisons notamment via les contrats de mobilité avec les communes, pour les voiries concernées par le passage de transports publics.

ORGANISER LE STATIONNEMENT DE LONGUE DURÉE DES CAMIONS

Pour éviter le stationnement des poids lourds dans les zones d'habitation en mal d'espaces de stationnement, des sites devront être sélectionnés par la Région pour accueillir un parking de longue durée. Les options possibles sont: avenue de Vilvorde, Digue du Canal, gare de Schaerbeek-Formation et boulevard de l'Humanité. Il sera cependant tenu compte de critères de faisabilité au niveau de l'accessibilité, de la sécurité, des modalités pratiques de gestion, etc.

PROMOUVOIR LES VOIES D'EAU POUR LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Le Port est un pôle structurant du transport de marchandises sur le territoire régional. Avec une part de marché actuelle de 20% du transport de marchandises, le Port est amené à se développer. Avec la mise en œuvre de son «Masterplan» approuvé en avril 2006, il ambitionne d'ailleurs que 27% du trafic «marchandises» dans la zone portuaire se fasse par l'eau³⁸ en 2015, soit 8,5 millions de tonnes de marchandises chargées et déchargées.

38. Le trafic par voie d'eau avec pour origine/destination Bruxelles passerait de 4,3 millions de tonnes (2007) à 8,5 millions de tonnes (2015). En 2015, le trafic par voie d'eau, y compris le transit, serait de 14,5 millions de tonnes.

Pour cela, la Région veut :

- ▶ encourager le lien rail-eau via:
 - ▶ la modernisation de l'infrastructure ferroviaire de l'avant-port;
 - ▶ l'amélioration de l'exploitation du Centre européen des fruits et légumes, situé entre le Canal et le chemin de fer;
 - ▶ la possibilité d'utiliser le terminal de l'avant-port avec une navette routière sur environ un kilomètre;
 - ▶ l'actualisation de l'étude de faisabilité technique et économique d'une desserte ferroviaire du centre TIR et de son extension.
- ▶ encourager le lien eau-voirie via:
 - ▶ l'amélioration de l'accessibilité du domaine portuaire via la voirie (e.a. le réaménagement de l'avenue du Port);
 - ▶ l'amélioration du fléchage du domaine portuaire à partir du Ring.
- ▶ étendre le domaine portuaire le long de la voie d'eau, comme prévu dans le contrat de gestion 2008-2012;
- ▶ renforcer les liaisons avec les grands ports européens sans transbordement («short sea shipping»). Les installations du Port de Bruxelles sont en effet accessibles aux navires de mer jusqu'à 4.500 tonnes;
- ▶ soutenir le Port dans le développement des nouveaux types de transport via la voie d'eau (conteneurs, palettes, etc.);
- ▶ renforcer, au travers de ses administrations et de ses organismes pararégionaux, l'action de promotion de la voie d'eau;
- ▶ accentuer le rôle de la voie d'eau, ou à défaut du rail, pour le transport des déchets. Ce type de transport pourrait atteindre 40% du volume total des déchets ménagers non-triés, soit 80.000 à 100.000 tonnes/an. Ils pourraient circuler sur la voie d'eau: d'une part, au niveau des déchets ménagers, en créant une plate-forme au sud de Bruxelles permettant le transfert des déchets vers Neder-over-Heembeek, et d'autre part en privilégiant le transport durable des mâchefers;
- ▶ garantir que les terrains du domaine portuaire et sous tutelle du Port soient spécifiquement affectés en recourant à l'usage de la voie d'eau et/ou du rail. Des objectifs minimums seront établis et repris dans le prochain contrat de gestion.

DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE

Avec seulement 2% du tonnage de marchandises transportées, le fret ferroviaire est susceptible de doubler son score et de transporter 1.248.000 tonnes par an (580 trains par an). La Région entend favoriser ce report modal de la route vers le train via l'implantation le long des voies ferrées, dont l'avenue de Vilvorde et des zones connexes (Schaerbeek-Formation), d'entreprises logistiques ou autres recourant principalement à ce mode de transport.

La Région de Bruxelles-Capitale structurera ses demandes au groupe SNCB pour favoriser la desserte de la Région par le rail. Des contacts seront pris également avec les Régions et les pays voisins pour favoriser l'acheminement par le rail, notamment avec des logisticiens implantés sur le port d'Anvers.



RENFORCER LA CONCERTATION

La Région ne peut pas et ne souhaite pas mettre en œuvre seule ce volet essentiel pour le déploiement économique de la Région. Deux structures de concertation permanentes associant partenaires privés et publics seront mises en place:

- ◆ au niveau bruxellois, on examinera particulièrement les questions d'aménagement et de livraison des derniers kilomètres (messageries et autres systèmes de livraison «just in time» de petits commerces, comme les pharmacies), ainsi que le développement de l'intermodalité;
- ◆ une autre structure au niveau national dressera des pistes en adoptant une vision «grand angle» sur l'ensemble du trajet des marchandises. Sera notamment concernée l'organisation cohérente des transports exceptionnels, en limitant les nuisances pour les populations riveraines et en privilégiant le recours à la voie d'eau et au rail.



9. AMÉLIORER LA GOUVERNANCE POUR GARANTIR LES OBJECTIFS D'IRIS

LES AXES STRATÉGIQUES

Le Plan IRIS des déplacements est un plan transversal. Il a des implications dans de multiples domaines de l'intervention publique: mobilité, travaux publics, aménagement du territoire, environnement, développement économique... Les décisions prises en matière de mobilité conditionnent le développement de Bruxelles et le développement de Bruxelles conditionne la mobilité. Et ces décisions ont des impacts économiques, environnementaux et sociaux majeurs pour la qualité de vie des Bruxellois. Il est donc essentiel que le Plan régional de développement durable s'inspire de la logique d'IRIS 2 et mette en cohérence les différents outils existants de planification en matière d'affectation du sol et d'urbanisme, mais également dans toutes les matières qui impliquent de près ou de loin la mobilité.

La réussite du plan passe par l'implication d'un ensemble d'acteurs, tant du secteur public que du secteur privé. Elle implique également que les actions menées par ces acteurs s'inscrivent dans la poursuite des objectifs de mobilité régionaux, dont la réduction en 2018 de la charge de trafic d'au moins 20% par rapport à 2001, et retiennent comme fondement la philosophie du principe de valorisation des transports publics et modes actifs. La démonstration selon laquelle les objectifs de mobilité sont considérés dans les décisions régionales, voire communales, doit pouvoir être établie.

Un pilotage efficace des différentes mesures s'impose. Ce pilotage, dans lequel l'ensemble des acteurs est impliqué, doit permettre de partager les objectifs à poursuivre et de mesurer l'avancement des réalisations, que ce soit sur le plan quantitatif ou qualitatif.

LES ACTIONS PROGRAMMÉES

INTÉGRER LES MODES DURABLES DANS L'ACTION RÉGIONALE

La mise en œuvre des objectifs d'IRIS impose d'établir les dispositifs qui permettent d'intégrer les critères de mobilité durable (transports publics comme modes actifs) dans les processus d'aménagement de l'espace public et des voiries.

À cette fin, il est important qu'il y ait au sein de l'administration régionale une consultation systématique de Bruxelles Mobilité en ce qui concerne tous les projets de (ré)aménagement de l'espace public lorsqu'ils ont un impact sur la mobilité.

En 2011, l'administration examinera les procédures et processus actuels d'élaboration des aménagements et réaménagements des voiries et espaces publics (autorisations urbanistiques dont les commissions de concertations, autorisations de voirie, procédés d'élaboration des aménagements, de leur exécution et de leur maintien) dans un objectif d'identification des actions d'amélioration de ces procédures et processus, le tout s'inscrira dans le cadre de la simplification administrative. Cet examen sera présenté au gouvernement et donnera lieu, le cas échéant, à des modifications.

UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE

Le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale actualise son plan de déplacements d'entreprise pour être une administration exemplaire et pilote en matière de déplacements urbains. Tant pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements professionnels, l'usage de la marche, du vélo et des transports publics seront encouragés comme substitut à l'usage des voitures de service ou de fonction. La flotte de véhicules sera gérée de manière particulièrement rationnelle à tous niveaux : réduction progressive des kilomètres parcourus, politique d'acquisition de véhicules à hautes performances environnementales, entretien et nettoyage durables, etc. Le ministère se dotera d'un plan de déplacements exemplaire qu'il soumettra chaque année au gouvernement.

Les institutions régionales (pararégionaux et autres OIP) seront invitées à suivre également une procédure similaire.

LA DÉMONSTRATION DE LA CONTRIBUTION À IRIS

Les décisions régionales prises dans des secteurs qui conditionnent la mobilité doivent intégrer les objectifs d'IRIS. Globalement, l'action du gouvernement doit démontrer une contribution positive aux objectifs d'IRIS. Il est évidemment impératif que la Région ne puisse pas prendre de mesures qui s'opposent à la réduction de la charge de circulation ou pénalisent le transfert modal vers le vélo ou les transports publics.

C'est d'autant plus évident dans le cadre des compétences propres en matière de mobilité : aménagements de voiries et d'infrastructures régionales (routières ou autres), maintenance du réseau, politique de stationnement, promotion et sensibilisation, planification dont les PCM, etc. Bruxelles Mobilité se donnera les moyens de garantir que chaque projet d'aménagement, de sa conception jusqu'à son exécution et sa maintenance, puisse démontrer une contribution positive aux objectifs d'IRIS. Il en va de même pour les actions de promotion et de sensibilisation. À cet effet, chaque projet fait l'objet d'une évaluation permanente sur base notamment des outils existants.

Il est également évident au niveau de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, que ce soit du côté du PRDD, du PRAS, des schémas directeurs

ou des autorisations et permis d'urbanisme, que la Région doit intégrer les objectifs d'IRIS et garantir la réduction de la charge de trafic et le transfert modal.

À cette fin, le ministère travaillera en plate-forme pour établir le rapport de contribution aux objectifs d'IRIS 2. Il s'agit d'intégrer à cette plate-forme les services qui:

- ▶ sont directement en charge des dossiers de conception, d'exécution et d'entretien des aménagements de voiries;
- ▶ sont directement en charge des dossiers d'autorisation urbanistique liés à ces aménagements.

En effet, il importe que cette tâche d'évaluation implique directement les services opérationnels. La coordination sera assurée par deux agents. Cette plate-forme générera un rapport biennal au gouvernement, qui intégrera également les apports d'autres instances concernées par l'application du Plan IRIS. Elle consistera en un observatoire de la mise en œuvre des objectifs du Plan IRIS 2.

Au travail de cette plate-forme, Bruxelles Mobilité intégrera les apports d'autres instances concernées par l'application du Plan IRIS, dont la STIB, l'Agence de stationnement, etc.

Bruxelles Environnement établira également, de manière biennale, un rapport relatif à l'évaluation de l'impact environnemental d'IRIS. Ce rapport se focalisera notamment sur les questions de qualité de l'air, d'émissions de CO₂ et de nuisances sonores. Ce rapport sera établi sur base d'informations fournies par Bruxelles Mobilité, la STIB, l'Agence de stationnement et l'ensemble des acteurs concernés.

Idéalement, au niveau communal, les mesures d'aménagements de voiries devraient également intégrer les objectifs d'IRIS. À cette fin, la Région développera les outils pour assister les communes:

- ▶ les PCM et leurs avenants contribueront à l'achèvement des objectifs d'IRIS;
- ▶ le cadre des travaux subsides sera réformé afin de valoriser spécifiquement les aménagements en faveur des modes de déplacements actifs et de la convivialité, et de tenir compte de la bonne intégration des transports publics;
- ▶ la Région mettra à disposition des communes et/ou des riverains des outils de sensibilisation aux mesures de rationalisation des capacités routières, au profit notamment d'espaces partagés. Le principe consiste à crédibiliser les aménagements aux yeux des décideurs locaux, des riverains, des commerçants, etc.;
- ▶ la Région invitera les gestionnaires de voiries à intégrer les objectifs d'IRIS et mettra une expertise à leur disposition à cet égard;
- ▶ les contrats de mobilité seront évalués et réorientés afin de garantir une réelle intégration des objectifs IRIS.

UNE MEILLEURE COORDINATION DES POLITIQUES

Les enjeux complexes et la répartition des compétences de mobilité impliquent de rechercher comment accélérer les prises de décision, de définir les priorités et les conditions de succès pour la réalisation des actions et de préciser les mécanismes de collaboration entre les acteurs. Les outils réglementaires et les mécanismes financiers existants seront analysés afin que l'ensemble des politiques régionales contribuent à la réalisation des objectifs de réduction du trafic et de mise en œuvre de la valorisation des modes actifs et des transports publics.

Le rôle régional des pouvoirs publics doit être renforcé dans diverses matières, dont:

- ▶ le respect du code de la route, avec en particulier les dispositions touchant à la priorité des transports publics et la sécurité des piétons et des cyclistes;
- ▶ le respect de l'ordonnance relative aux chantiers;
- ▶ des prescriptions de la commission de coordination des chantiers en matière de mobilité et de respect de la qualité de vie.

En matière de coordination, des efforts particuliers devront être fournis à divers niveaux de pouvoir pour intégrer les objectifs de mobilité aux autres politiques régionales:

- ▶ coordination entre entités régionales: Bruxelles Mobilité, AATL, Bruxelles Environnement, STIB;
- ▶ coordination avec les communes: plans Communaux de mobilité, conventions de mobilité et avenants, contrats de mobilité, contrats d'axes, points noirs et axes VICOM, plans communaux de stationnement;
- ▶ coordination avec les polices et le Parquet: établir des procédures systématiques de contrôle et d'enlèvement des véhicules gênants, à l'arrêt ou en stationnement;
- ▶ coordination avec le fédéral: réduire les avantages fiscaux liés aux voitures de société, fiscalité, SNCB, RER, véhicules propres, tiers payant;
- ▶ coordination avec les Régions: aménagement du territoire, mobilité, transports interrégionaux.

En ce qui concerne la coordination avec les communes, le PRD a prévu dans le cadre des conventions de mobilité que les moyens régionaux seront affectés prioritairement à des actions concertées Région/communes. Le mécanisme des subventions des communes sera réformé dans le cadre des travaux subsidiés, afin d'inciter ces dernières à participer activement et efficacement aux objectifs régionaux. Bruxelles Mobilité et l'administration des pouvoirs locaux se concerteront pour améliorer ces synergies.

Des facilitateurs de mobilité, sur le modèle des facilitateurs énergie, pourront être désignés au profit des communes comme des riverains.

Par ailleurs, la Région mettra à disposition des communes des outils pour:

- ▶ soutenir les décideurs et les gestionnaires porteurs de projets d'aménagement volontaristes;
- ▶ répondre de manière précise et argumentée aux inquiétudes des acteurs locaux.

Lors de la mise en place de mesures locales en matière de mobilité (protection des quartiers, zones 30, plan de stationnement, etc.), les outils seront de différents types, tels que:

- ▶ la formation des agents communaux sur la manière de mener une concertation;
- ▶ l'établissement d'un processus de réalisation standardisé par type de mesure;
- ▶ la mise à disposition d'experts consultables sur un problème précis;
- ▶ la diffusion de documentation (faits, chiffres clés, témoignages, etc.);
- ▶ les visites de terrain;
- ▶ la promotion de bons exemples à Bruxelles et dans des villes comparables.

Des processus de concertation avec les acteurs socio-économiques seront développés.

Les actions tests et/ou la mise en place de mesures transitoires seront encouragées pour objectiver les impacts des projets et faciliter l'acceptation des mesures proposées, en particulier concernant la réduction d'emprise de la circulation ou du stationnement automobile au profit du développement des alternatives.

Les zones de police sont également incontournables dans l'application des principes d'IRIS. À cet égard, la Région entend leur permettre d'assumer pleinement leur rôle. Dès 2010, des concertations seront organisées avec les bourgmestres et les zones de police pour préciser les enjeux principaux qu'impliquent ces zones et leur action. Il sera notamment nécessaire d'évaluer les contrats de mobilité, intégrer les enjeux liés aux aménagements, etc. Le soutien du Parquet s'impose également.

UNE MISE EN COHÉRENCE DES DIFFÉRENTS TEXTES DE RÉFÉRENCE

Le succès d'une politique de mobilité volontariste, à la hauteur des enjeux auxquels Bruxelles doit faire face, impose la plus grande cohérence entre les différents plans régionaux et autres textes de référence. Le Plan IRIS des déplacements est un document stratégique complémentaire aux autres documents adoptés par les autorités régionales. Pour éviter toute contradiction, les cartes relatives aux principales voies de communication devront avoir une valeur de référence, et notamment inspirer les futures cartes du Plan régional d'affectation du sol (PRAS).

Les dispositions du Plan IRIS devront par ailleurs s'imposer dans tous les textes de référence intégrant des dispositions touchant à la mobilité. De même, les législations et réglementations existantes devront être adaptées pour répondre aux objectifs du Plan IRIS 2 : c'est le cas par exemple de celles concernant les plans de déplacements d'entreprise.



UN PILOTAGE EFFICACE

Des outils seront mis en place pour assurer l'efficacité du pilotage du Plan IRIS :

Un coordinateur chargé de vérifier :

- ▶ la cohérence des dossiers traités par Bruxelles Mobilité par rapport au Plan IRIS 2, et ce tant dans le domaine budgétaire que dans les études et réalisations;
- ▶ la conformité des plans communaux de mobilité par rapport aux objectifs du Plan IRIS 2;
- ▶ la conformité des programmes communaux triennaux de travaux subsidier;
- ▶ l'avancement de la mise en œuvre du Plan IRIS 2 conformément à sa planification;

- ◆ afin de l'aider dans sa tâche, Bruxelles-Mobilité procèdera au développement d'outils d'observation (baromètres de mobilité, etc.), d'outils de suivi (tableau de bord, indicateurs, etc.) et de mesure d'information et de sensibilisation (séminaire, etc.).

Dans les six mois de son approbation définitive, le plan fera l'objet d'une synthèse opérationnelle reprenant les actions à entreprendre, leur délai de mise en œuvre, les budgets et l'identification des services responsables. Ce rapport portera également sur les mesures qui impactent la mobilité exécutées dans le cadre des compétences connexes dont l'aménagement du territoire, l'urbanisme, les travaux publics, les transports, l'économie, etc. Le rapport établira la contribution de ces mesures aux objectifs de mobilité de la Région.

PLANIFICATION BUDGÉTAIRE ET FINANCEMENT



Le présent plan n'a pas vocation à fixer le budget régional en matière de mobilité pour les années 2010-2018. Il appartient au gouvernement, dans le cadre du cycle budgétaire normal, de réserver les moyens de la mise en œuvre d'IRIS. Les éléments budgétaires de ce chapitre sont présentés à titre indicatif.

L'achèvement des objectifs de ce plan, dont l'essor des transports publics de première classe pour tous ainsi que la valorisation des modes piéton et cycliste, est la clé de voûte de l'accessibilité aux différentes fonctions de la Région. La mise en œuvre d'un programme ambitieux nécessitera des ressources financières importantes. Car si les budgets existants permettent de maintenir le réseau et les infrastructures en l'état, ils ne réservent qu'une trop faible part aux nouveaux développements. Or, il en faut plus pour augmenter substantiellement la capacité et l'efficacité des transports publics et pour renforcer les autres modes. Théoriquement, quatre familles de solutions, non exclusives l'une de l'autre, sont envisageables :

- ▶ l'augmentation significative des budgets actuels consentis par les pouvoirs publics, y compris Beliris ;
- ▶ une taxation plus importante des usages de la voiture (circulation, stationnement en voirie et hors voirie en immeuble de bureaux) ;
- ▶ la mobilisation d'autres acteurs de la société civile (entreprises, propriétaires immobiliers...) ;
- ▶ le juste financement de la Région.

LES DÉPENSES PRÉVISIONNELLES

La réduction de la charge de trafic automobile impose un transfert modal. Même si le nombre d'usagers des transports publics a connu une forte croissance lors de la décennie précédente, on reste encore loin de l'objectif, et une croissance significative des moyens sera nécessaire pour les modes actifs comme les transports publics.

Si la Région ne rencontre pas les objectifs de Kyoto, elle devra acheter des droits d'émission de CO₂: cette charge financière grèvera probablement lourdement son budget. Il est donc de l'intérêt socio-économique et budgétaire de la Région de développer des politiques plus durables. Il en va de même pour les objectifs en matière de qualité de l'air.

À titre indicatif, les investissements en infrastructures nouvelles de transports publics et voiries 2010-2018, hors programmes récurrents, sont de l'ordre de 1.350 millions d'euro pour la période 2010-2015 et de 1.850 millions d'euro pour la période 2015-2018.

L'aménagement des zones d'intérêt régional (Delta, Tour & Taxis, Josaphat et Schaerbeek-Formation) nécessite des moyens supplémentaires pour y améliorer l'accessibilité. Il y aura lieu d'examiner dans quelle mesure la prise en charge de ces investissements spécifiques de mobilité peut se faire dans le cadre du budget imparti aux développements de ces zones.

LES NOUVELLES RESSOURCES ENVISAGEABLES

A défaut de moyens publics en suffisance, et parce qu'il est nécessaire d'appuyer les mesures en faveur des alternatives à la voiture par des mesures plus contraignantes encourageant l'utilisation responsable de celle-ci, différentes solutions, expérimentées dans diverses métropoles européennes, permettraient de dégager des moyens supplémentaires :

- ▶ Des prélèvements additionnels sur les recettes du stationnement en voirie perçues par le gestionnaire de voirie, ainsi que sur les chantiers en voirie, dans le but de limiter leur emprise et leur durée.
- ▶ La création d'un péage, à l'entrée de la Région ou selon la distance parcourue : ce dernier est préférable car il touche chacun «équitablement» en fonction de sa «consommation» de voiture. Ce péage devrait idéalement s'appliquer à un large territoire (zone RER, voire Benelux) avec une modulation des tarifs selon le lieu, le type de voirie, les caractéristiques environnementales des véhicules et le moment de la journée, en prenant en compte des correctifs sociaux. Plus le territoire couvert par la mesure est large autour de Bruxelles, moins les conséquences de délocalisations d'entreprises et de ménages bruxellois sont à craindre. Moyen de régulation du trafic plus que source de financement, la tarification d'usage du réseau s'inscrit dans une réforme de la taxation de la voiture orientée sur l'usage plutôt que la possession. Bien entendu, les procédures de localisation satellitaires sont organisées dans le strict respect de la réglementation sur la protection de la vie privée.

- ▶ La création d'une taxe sur les places de parking de bureaux à charge exclusive de l'usager (et non financée par son employeur).
- ▶ La tarification complémentaire des parkings d'entreprise: si les plans de déplacements d'entreprise ne produisent pas les reports escomptés de la voiture individuelle vers les autres modes, cette fiscalité additionnelle pourrait être introduite. Des réductions de cette taxe pourraient être octroyées aux entreprises qui acceptent un usage mixte de leur parking (riverains la nuit, clients des commerces le samedi...) dans des zones où les capacités de stationnement en voirie font défaut.
- ▶ Une contribution accrue du monde économique: en France (hors Île-de-France), les sources de financement du transport public urbain prévoient 45% apportés par le versement transport, institué depuis 1973, au prorata de la masse salariale des entreprises de dix personnes et plus en milieu urbain. En Belgique, cette contribution additionnelle du monde des entreprises est organisée sur une base plus conventionnelle (80/20), les pouvoirs publics intervenant pour 20% dans les abonnements des travailleurs, pour autant que les employeurs montent leur contribution à 80%.
- ▶ Une taxe additionnelle sur les carburants: en Allemagne, depuis 1987, la loi détermine chaque année le montant de cette taxe dont le produit varie de 1,3 à 3,4 milliards d'euros, dont plus de 50% sont affectés au transport public. Toutefois, les récentes hausses structurelles du coût des carburants et de leurs parts d'accise et de TVA diminue la pertinence à prévoir actuellement des taxes additionnelles.
- ▶ La captation des plus-values foncières lors d'opérations intégrées Mobilité/Aménagement du Territoire: au Danemark (Øresund, en périphérie de Copenhague) la création d'un nouveau quartier (20.000 habitants/50.000 emplois) ainsi que d'une ligne de métro, à partir de terrains en friche cédés gratuitement, a été financée à raison de 45% par le produit de la vente des terrains et de 15% par la taxe foncière. Un mécanisme du même ordre (charges d'urbanisme) devrait être développé pour financer les infrastructures de transport dans les zones leviers de la Région.

Parmi toutes les pistes évoquées ci-dessus, le Plan IRIS 2 retient les évolutions suivantes:

- ▶ Une réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation sera d'abord mise en œuvre pour avantager les véhicules les moins polluants et les moins puissants. Cette réforme doit être entreprise en 2011.
- ▶ Le gouvernement s'est engagé le 25 mars 2010 à solliciter les deux autres Régions afin de mettre en œuvre, sur la zone RER, un projet pilote de tarification intelligente applicable aux poids lourds à l'horizon 2013, ainsi qu'à étudier un système de tarification intelligente avant la fin de la législature 2009-2014, après avoir consulté les deux autres Régions. Ce travail d'étude et de concertation doit être entrepris avant 2011.
- ▶ Des systèmes de tarification propre à la Région bruxelloise (péages urbains ou tarification d'infrastructures particulières, par exemple) doivent dès lors être étudiés dès à présent. Les différentes possibilités de mises en œuvre d'un tel mécanisme, les conséquences en matière de mobilité et les impacts environnementaux (gaz à effet de serre, qualité de l'air, etc.) et socio-économiques (conséquences pour les entreprises, les commerces, les riverains, etc.) seront ainsi étudiés. Les Régions wallonne et flamande seront consultées dans ce cadre.

- ▶ La réduction du nombre de places de stationnement dans les immeubles de bureaux existants, via les procédures de permis d'environnement, voire la taxation des emplacements excédentaires par rapport aux seuils définis par les permis, si l'entreprise ne reconvertis pas ses emplacements excédentaires en d'autres affectations (reconversion de parkings en d'autres fonctions internes à l'entreprise, ou en parking pour des habitants-riverains). Cette mesure relative au plafonnement du nombre de stationnements dans les immeubles de bureaux sera entreprise en 2011.
- ▶ La contribution du monde économique, via le mécanisme du 80/20, sera mise en œuvre progressivement
- ▶ La révision et la concertation avec les autorités fédérales compétentes des avantages fiscaux et parafiscaux qui stimulent l'utilisation irrationnelle des voitures de société (et notamment des 4×4 en milieu urbain).
- ▶ L'évaluation permanente de toute discrimination que pourraient subir les Bruxellois (et singulièrement les plus vulnérables d'entre eux) en rapport avec les nouvelles formes de taxation et de tarification mises en œuvre.
- ▶ La mise en œuvre de la politique de stationnement via l'Agence, qui investira les ressources nettes de son bilan d'exploitation dans la création de nouveaux parkings publics et de transit.

Le Plan IRIS 2 nécessite donc des budgets supplémentaires par rapport aux ressources traditionnellement utilisées pour les investissements en mobilité. À ces coûts d'investissement, il y a lieu d'ajouter les coûts récurrents du déficit d'exploitation.

Les autorités fédérales doivent investir de manière plus massive dans la politique de mobilité de la capitale. Un quart des voyageurs du réseau de la STIB sont des navetteurs domiciliés hors Région, qui utilisent les réseaux de tram, de bus et de métro financés par les seuls Bruxellois.

Rien qu'à ce titre, il serait dès lors équitable qu'un financement fédéral complémentaire de 25% des 578 millions d'euros, soit 144,5 millions d'euros par an, soit alloué pour soutenir la politique de mobilité de la Région.

La tarification à l'usage de la route générera des recettes variables en fonction des modalités retenues et de l'accord avec les autres Régions. En tout état de cause, ces recettes couvriront le coût d'implantation du mécanisme et de son exploitation.

Il reste que l'exécution des mesures du plan fait l'objet de décisions au gouvernement. Le développement du plan sera donc négocié au sein du cycle budgétaire normal. Dans le cadre des moyens disponibles, le gouvernement effectuera des choix garantissant l'aboutissement des objectifs d'IRIS dans les délais prévus.

Le plan IRIS sera mis en œuvre au travers d'une planification plurianuelle précisant les budgets réservés aux différents aménagements, dans le cadre d'un plan d'investissement pluriannuel présenté chaque année au gouvernement. Ce plan précisera et décrira sommairement les budgets et les projets d'aménagements en infrastructures et équipements garantissant l'achèvement des objectifs IRIS. Ce plan intégrera les aménagements en faveur des piétons, des cyclistes et de la priorité de passage au transport public de surface routier, l'offre souterraine mais également au niveau des capacités de circulation, de stationnement, etc.

De même, les contrats de gestion des parastataux dont la mission concerne de près ou de loin les enjeux de la mobilité préciseront égale-

ment leur contribution aux objectifs d'IRIS. Parmi ces contrats de gestion, celui de la STIB décrira les aménagements et équipements, mais également les modalités en matière d'exploitation garantissant l'achèvement des objectifs du Plan IRIS. Les éléments budgétaires seront précisés dans ce cadre.

ANNEXE	2011-2018	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
millions € (valeur 2010)	moyenne annuelle								
Budgets récurrents et investissements									
Politique générale (stratégie et promotion)	15	13	13	14	15	17	16	17	17
Transport public									
– Infrastructures et voiries	100	100	100	100	100	100	100	100	100
– Fonctionnement et investissement	488	488	488	488	488	488	488	488	488
Voiries et espaces publics									
– Politique générale	1	1	1	1	1	1	1	1	1
– Infrastructures	118	118	118	118	118	118	118	118	118
Total récurrents et investissements	722	720	719	720	721	723	722	723	723
Besoins IRIS2									
Métro -pré-métro	93	4	52	128	127	260	120	40	16
Tram haut niveau de service	47	1	98	78	66	10	26	45	50
Matériel roulant + dépôts	49	1	80	60	59	150	42	0	0
Voiries	25	44	28	41	41	13	13	12	11
P+R	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	25	24	25	19	12	30	30	30	29
VICOM	55	43	100	93	54	32	42	42	35
Spécialisation voiries	4	0	5	5	5	5	5	5	3
Piétons	1	0	1	1	1	1	1	2	2
Politique générale et divers	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Tarification							50	50	
Total général besoins IRIS2	317	122	395	429	369	506	335	231	151
Dont programmé plan travaux publics	60	121	68	61	96	110	20	0	0
À financer	258	1	327	369	273	396	315	231	151
<i>dont programmé Beliris (déjà compté dans «programmé»)</i>	<i>16</i>	<i>44</i>	<i>27</i>	<i>29</i>	<i>30</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

Plus d'information : 0800 94 001
bruxellesmobilite@mrbcirisnet.be
www.bruxellesmobilite.be

Editeur responsable : MRBC - Bruxelles Mobilité - Camille Thiry
Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - ©2011