

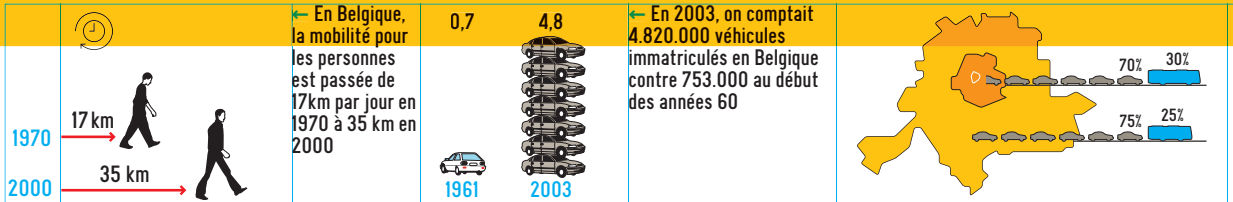
# 3 Quelles sont les tendances

2014

2015

2016

2017



## Réponse 1 : Croissance généralisée de la mobilité

La croissance de la mobilité des personnes, des biens et des marchandises, est l'une des transformations majeures des sociétés européennes. La mobilité est considérée aujourd'hui comme un acquis voire un droit. De fait, la mobilité urbaine est devenue ces dernières années une question sociétale de première importance, au cœur des enjeux d'aménagement de la ville, dans la perspective du développement durable.

Parmi les principales évolutions constatées dans la mobilité des personnes, notons :

- l'allongement des distances parcourues au quotidien
- une augmentation de la part des déplacements autonomes et mécanisés au détriment de la marche, des déplacements en deux-roues et des transports publics

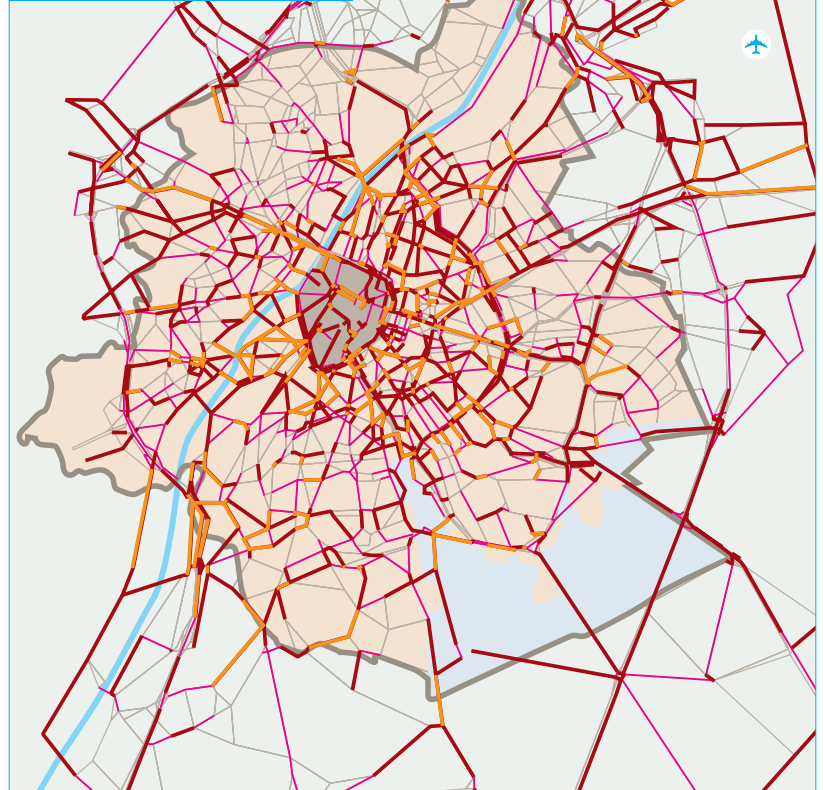
Les évolutions structurelles de la mobilité urbaine des personnes peuvent être expliquées par quatre facteurs essentiels :

- Le développement de l'usage de la voiture lié à ses performances et à sa démocratisation
- La croissance spatiale des villes et zones urbaines qui ont plus que doublé en cinquante ans
- Le développement des grandes surfaces commerciales, des services en périphérie et des nouveaux modes de consommation et d'achats
- La décentralisation des emplois en périphérie des villes, que ce soit de l'emploi industriel ou de l'emploi tertiaire.

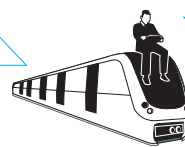
## ENGORGEMENTS ROUTIERS À BRUXELLES

- Niveau de saturation du réseau routier en 1991 à la pointe du matin (7h30-8h30)
- Niveau de saturation du réseau routier estimé en 2005

SOURCE: RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



Depuis quelques années, on observe également une forte augmentation des immatriculations des véhicules de société, payés par les employeurs. A titre d'exemple, 35% des voitures franchissant le Ring le matin en entrée de Bruxelles sont des voitures de société. Une telle hausse n'est pas favorable à l'usage des transports publics.



La disposition d'un emplacement de stationnement sur le lieu de travail a un impact important sur la répartition modale des déplacements domicile-travail. Si en moyenne à Bruxelles 40% des déplacements domicile-travail sont effectués en transport public lorsqu'il n'y a pas d'emplacement de stationnement à destination, ce taux tombe à 23% lorsqu'un emplacement est fourni.

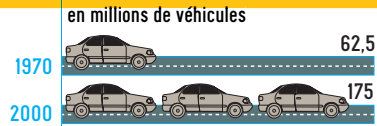
# de la mobilité ?

2018

2019

2020

← À l'échelle de la Région et de sa grande périphérie, la part de la voiture dans l'ensemble des déplacements des résidents s'élève un jour ouvrable moyen à près de 75%, celle des transports publics à 25%. À l'échelle des Région, la part de les transports publics monte à 30%



← Dans l'Union européenne, sur ces vingt dernières années, le parc automobile a quasiment triplé!

## 20% de part de marché transport public autour de Bruxelles

Dans une ceinture comprise entre 10 et 40 km du centre de Bruxelles, l'offre de transport public est peu compétitive par rapport à la voiture et obtient des parts de marché assez faibles (20%). Cette situation démontre l'urgence de mettre sur pied un RER, desservant Bruxelles et sa large périphérie.

### Réponse 2 : Une croissance significative des déplacements motorisés individualisés

La plupart des pays européens ont connu ces dernières décennies une croissance de la part de l'automobile et une relative stabilité du nombre de déplacements en transport public.

En 2001, à l'échelle de la Région et de sa grande périphérie, la part de la voiture dans l'ensemble des déplacements des résidents s'élève un jour ouvrable moyen à près de 75%, celle de la stib à 25%. À l'échelle de la Région, la part de la stib monte à 30%.

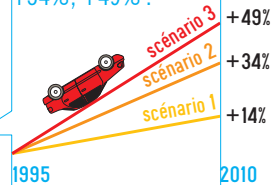
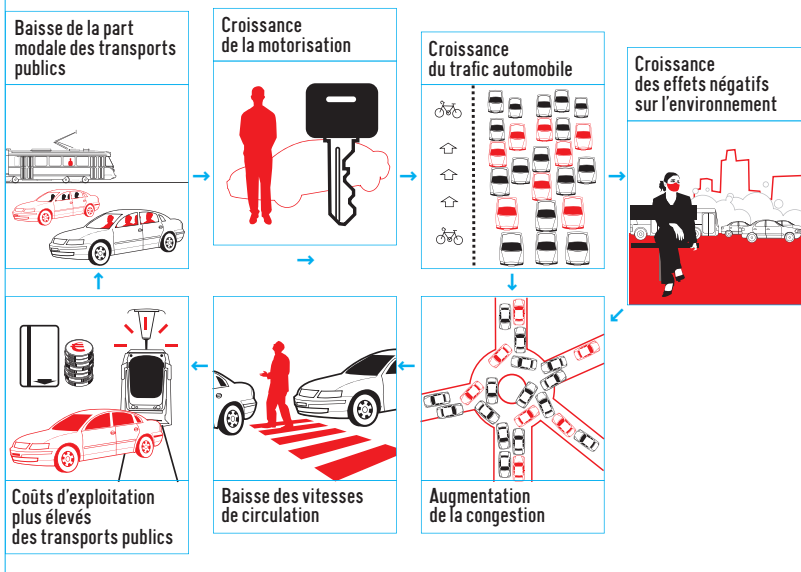
Parallèlement, en Belgique, le parc automobile connaît encore une augmentation considérable. Entre 1996 et 2001, il a atteint une croissance de plus de 9%. À ce constat, il convient d'ajouter que le nombre de kilomètres annuellement parcourus par l'ensemble du parc a connu une augmentation de 13,7% entre 1996 et 2001.

Outre les impacts environnementaux, la croissance de l'usage de la voiture a un effet significatif sur la dégradation de la qualité de vie en ville ainsi que sur le fonctionnement général des transports publics de surface. Elle favorise également une logique de dispersions des activités urbaines, ce qui n'est pas favorable au développement durable du territoire.

À politique des transports inchangée, une augmentation spectaculaire du parc automobile peut être attendue pour les années à venir. Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports (SPFMT) présente trois scénarios pour la période allant de 1995 à 2010. Ces scénarios prévoient une croissance du parc automobile de + 21% (+ 911.238 autos), + 28% (+ 1.196.566 autos) et + 34% (+ 1.475.338 autos). Ces chiffres représentent respectivement une croissance du trafic à l'échelle nationale de +14%, +34%, +49% !

### INCIDENCES DE LA CONGESTION AUTOMOBILE SUR LES TRANSPORTS PUBLICS DE SURFACE

SOURCE : UITP

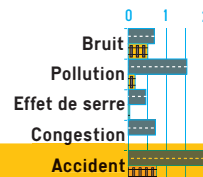


1995 2010  
Les trois Communes de la Région de Bruxelles-Capitale dans lesquelles le taux de motorisation par habitant est le plus élevé sont Ixelles, Schaerbeek et Uccle. Ce sont trois Communes où les transports publics circulent le plus difficilement suite à la congestion automobile.

## 3

→ Synthèse des coûts externes sur l'environnement. Comparaison du véhicule privé et des transports publics – Exemple de la Région Ile-de-France. La dépendance vis-à-vis de l'automobile coûte cher à la collectivité! La voiture particulière génère 3,5 fois plus d'externalités que les transports publics.

voitures  
transport public



### Réponse 3 : L'émergence de la notion de «mobilité durable»

Comme c'est le cas dans de nombreuses régions urbaines européennes, la mobilité constitue à Bruxelles l'un des principaux défis à relever pour parvenir à un développement durable. En effet, sans pour autant ignorer l'apport de la mobilité individuelle au développement économique, il faut reconnaître que les transports sont un des domaines de l'activité humaine qui engendre le plus de nuisances sur l'environnement au sens large :

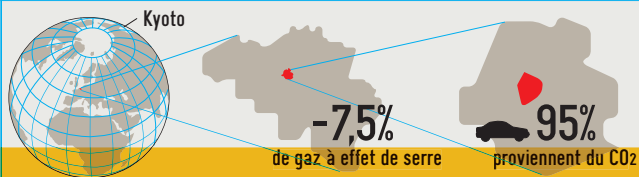
- o les transports absorbent une part importante de l'énergie consommée
- o les transports motorisés sont une des sources principales de production de  $\text{CO}_2$
- o les transports motorisés sont également une des principales sources de la pollution sonore.

Si l'on se réfère au document de

référence en matière de développement durable, le rapport Brundtland, la notion de durabilité appliquée aux transports implique de développer des systèmes de transport qui maintiennent ou améliorent la qualité de vie des générations actuelles et futures tout en préservant l'environnement et en ne compromettant pas la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins en matière de mobilité et de bien-être. Le concept de transport durable doit par ailleurs s'appuyer sur la recherche d'un arbitrage équitable entre des préoccupations sociales (accessibilité, qualité de vie, santé publique, équité, ...), des préoccupations économiques (niveau des échanges assurant aux citoyens un bien-être économique, viabilité impliquant une utilisation efficace des ressources), des préoccupations environnementales (atteinte aux écosystèmes et à la biodiversité),

et des préoccupations culturelles (respect des caractéristiques culturelles d'un environnement donné).

Les transports publics urbains intègrent ces quatre dimensions et se positionnent de ce fait comme un des meilleurs atouts du développement d'une politique de mobilité durable.



# 7,5%

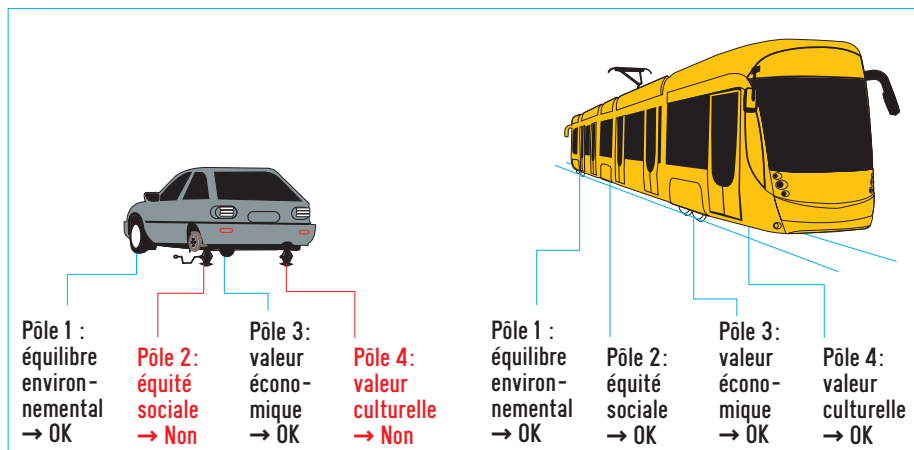
## réduction des émissions de gaz à effet de serre à atteindre par rapport à la situation constatée en 1990

Dans le cadre du Protocole de Kyoto, la Belgique s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 7,5% par rapport à la situation constatée en 1990. La Région de Bruxelles-Capitale a ratifié ce protocole en juillet 2001 et a depuis lors mis en place un «Plan d'Amélioration Structurale de la Qualité de l'Air et de Lutte contre le Réchauffement Climatique».

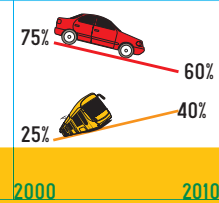
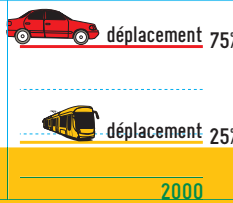
En Région bruxelloise, 95% des émissions de gaz à effet de serre sont dues au CO<sub>2</sub>, dont une des sources importantes est le trafic routier. Dans ce cadre, le plan identifie clairement les transports publics comme un des leviers d'action d'une mobilité durable. Il prévoit par ailleurs que les objectifs fixés à l'horizon 2010, imposeront des efforts soutenus et supplémentaires de la part des pouvoirs publics en faveur des transports publics.

### LES 4 PÔLES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE RENCONTRÉS PAR LA STIB

<b>L'équilibre environnemental</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Par sa fonction principale de transport public de personnes, la STIB contribue de manière significative au respect de l'environnement.</li> <li>La STIB offre des transports moins polluants et tend à l'avenir à disposer d'un matériel roulant de plus en plus propre.</li> <li>La STIB met en œuvre les moyens nécessaires pour lutter contre le bruit et les vibrations et contribue à l'amélioration de la qualité de l'air et aux économies d'énergie.</li> </ul>
<b>L'équité sociale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La STIB met à la disposition de tous les citoyens, les moyens de se déplacer.</li> <li>La STIB assure à tous l'accès aux fonctions de la ville.</li> </ul>
<b>La valeur économique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La STIB ce sont 6000 collaborateurs qui concilient le développement économique et l'agrément de la ville.</li> <li>La STIB permet d'utiliser plus rationnellement l'espace urbain et réduit ainsi les coûts de la congestion.</li> <li>Les transports publics sont un des vecteurs indispensables de la croissance économique de la ville.</li> </ul>
<b>La valeur culturelle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les transports publics contribuent à l'embellissement de la ville.</li> <li>La STIB valorise le sentiment d'urbanité et contribue au renouveau urbain en jouant un rôle important au niveau du développement de la Région.</li> </ul>



# 3



## Le PRD

est un plan indicatif qui exprime le «projet de ville» du gouvernement régional. Il stipule l'ensemble des politiques publiques qui doivent être menées de manière transversale afin de rencontrer les objectifs qui y sont définis.

## Le PRAS

est le plan de référence pour l'aménagement du territoire dans la mesure où il définit de manière contraignante les affectations du sol.

## Le Plan IRIS

est le Plan Régional des Déplacements qui définit l'ensemble des mesures de politiques publiques à mettre en œuvre afin d'atteindre les objectifs spécifiques liés à la gestion de la mobilité dans la Région.

Depuis le premier PRD de 1993, la Région entend faire correspondre le profil de mobilité des entreprises au profil d'accessibilité des lieux. Il s'agit de mener une politique cohérente en matière de localisation des zones d'emplois et de commerces, afin de contrôler l'étalement urbain, et donc de limiter les déplacements quotidiens. Suivant cette logique, le PRAS ne prévoit de grands développements administratifs et commerciaux qu'à proximité des lieux bien desservis par les transports publics.



## Réponse 4 : Mise en place de politiques publiques volontaristes au service de la mobilité régionale

Depuis sa création en 1989, la Région de Bruxelles-Capitale a mis en place une série d'outils pour planifier son développement territorial et développer une politique volon-

tariste en faveur des transports publics. Il s'agit du Plan Régional de Développement (PRD), du Plan Régional de Déplacement (IRIS). Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) qui complète ce dispositif contient lui aussi au niveau spatial, des options en termes de mobilité.

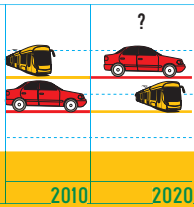
### LE PLAN IRIS ET LE PRD

La politique régionale bruxelloise en matière de mobilité s'exprime à travers le Plan IRIS, adopté en 1998. Le Plan IRIS traite d'un ensemble d'actions sur les structures urbaines, les transports publics, la circulation automobile, les piétons, les deux roues et le transport de marchandises. Il fixe des objectifs en termes de mobilité pour l'horizon 2005. Les objectifs énoncés dans le Plan IRIS sont par ailleurs accentués ou complétés par le volet mobilité du PRD. Pour maîtriser la congestion et inverser l'évolution du trafic, la Région de Bruxelles-Capitale entend ainsi mener une politique ambitieuse, afin de favoriser l'utilisation des autres moyens de transport, en offrant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière.

Les objectifs proposés dans le plan IRIS et le PRD sont les suivants :

- promouvoir une nouvelle culture de déplacements, et opter pour des modes plus respectueux de l'environnement
- mettre en place une hiérarchie des voiries
- développer une politique cohérente du stationnement
- réaménager les cheminements piétons et augmenter l'offre de transport public (en quantité et en qualité)
- promouvoir l'utilisation plus rationnelle de la voiture: car-sharing, co-voiturage, ...
- promouvoir l'acquisition et l'utilisation de véhicules propres.

	+ 4300 clients supplémentaires sur le réseau	← Afin de répondre aux objectifs du PRD et du Plan IRIS, la STIB se doit d'augmenter la capacité de son réseau afin de transporter plus de clients en heure de pointe <small>SOURCE : CONTRAT DE GESTION STIB 2000</small>
	+ 5500 clients supplémentaires sur le réseau	
	+ 10200 clients supplémentaires sur le réseau	
<b>TOTAL</b>	<b>+ 20 000 CLIENTS</b>	



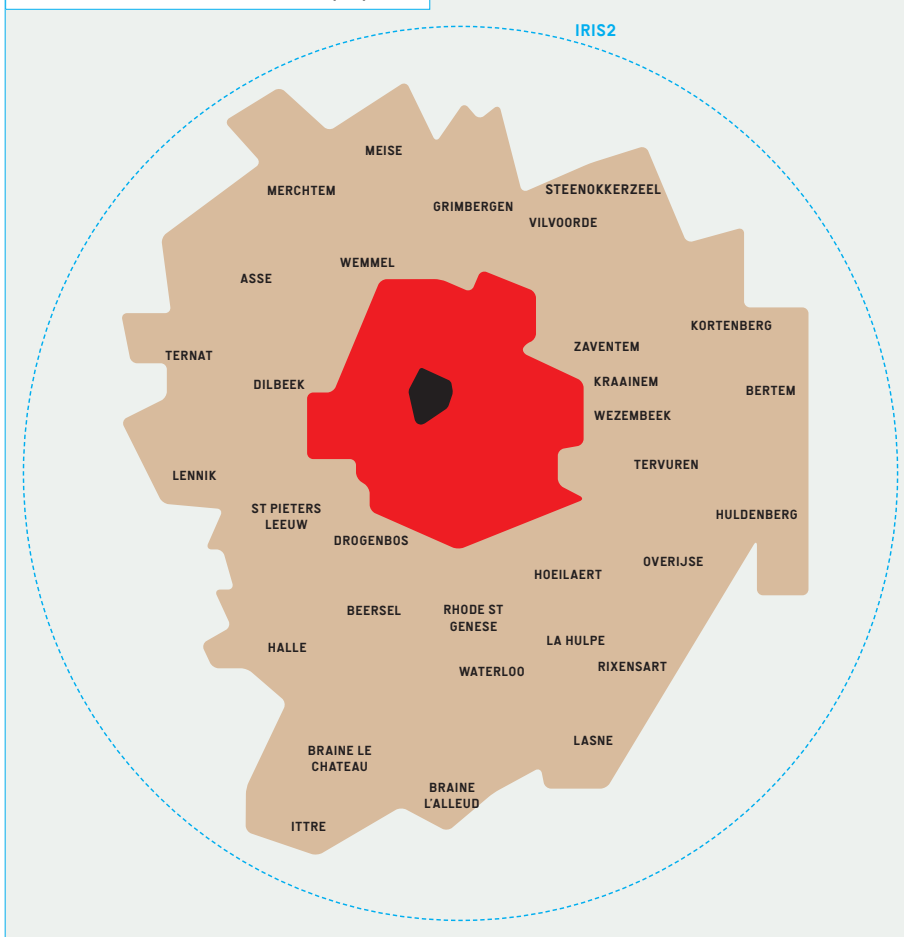
← Le PRD fixe pour 2010: 60% de déplacements automobiles et 40% de déplacements en transport public. Et en 2020? : 40% de déplacements automobiles et 60% en transports publics

L'étude IRIS permet de définir les scénarios tendanciels et volontaristes des déplacements. Elle trace une stratégie globale qui intègre les considérations de mobilité et celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.



### LES TERRITOIRES PRIS EN COMPTE PAR LE PRD ET LE PLAN IRIS

**■** Zone PRD : Région de Bruxelles-Capitale  
**■** Zone d'étude IRIS : 19 communes de la Région de la Bruxelles + 33 communes de la périphérie



## Pour atteindre les seuils conformes aux normes de qualité de Kyoto, des objectifs ont été fixés dans le PRD et dans le plan IRIS :

- À l'horizon 2010 : Diminution de 20% des déplacements automobiles et augmentation de 60% des déplacements en transports publics (soit 48 000 automobilistes en moins sur les voiries bruxelloises).
- Atteindre l'objectif d'une part modale de 10% pour le vélo d'ici 2005.
- À l'horizon 2010 : Conversion progressive du réseau de quartier qui représente 77% du total des voiries de la Région en «zone 30».
- À l'horizon 2010 : Accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains, ce qui signifie atteindre 50 % de déplacements domicile-école et 41 % de déplacements domicile-travail.

La mise en œuvre du plan IRIS et du PRD est réalisée d'une manière transversale par des politiques publiques qui sont menées à Bruxelles au niveau de l'aménagement du territoire et de la mobilité.



Le plan IRIS fait actuellement l'objet d'une mise à jour qui sera achevée à la fin de l'année 2004. Le territoire pris en considération y est plus important que celui de l'étude initiale.

