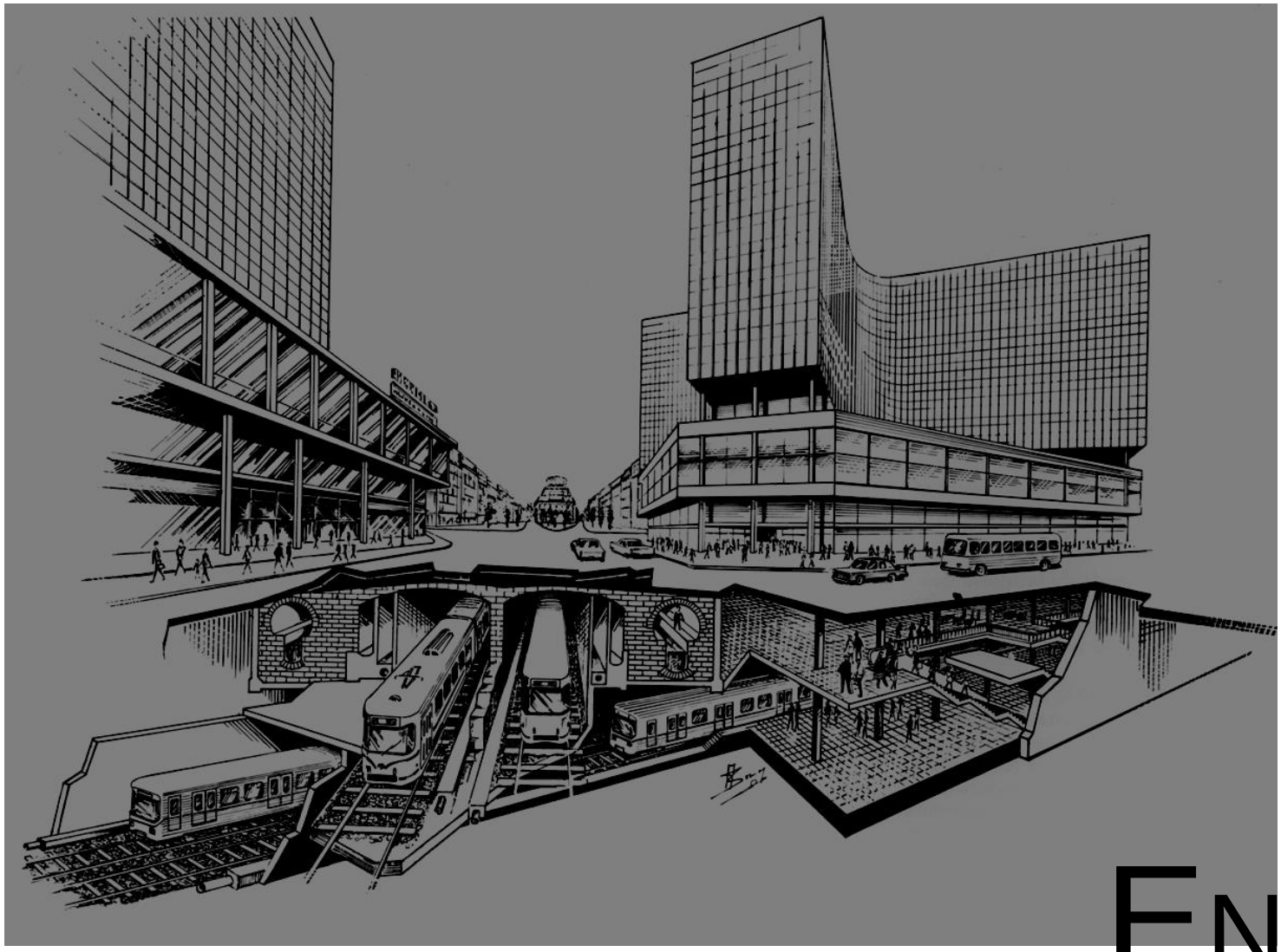


Enjeux de Mobilité bruxelloise

ieb
inter-environnement bruxelles

Structure de la Présentation

- Apports historiques sur les problèmes de mobilité en Région bruxelloise
- Les plans régionales : une vision gouvernementale
- Actions spécifiques (LEZ, Piétonniers, métro) : angles morts et atouts

ieb
inter-environnement bruxelles

Des Tramways Bruxellois à la STIB

- 1875 : Création des Tramways Bruxellois
- 1892 : 1er Électrification des lignes
- 1913 : Développement important du réseau
- 1953 : Création de la STIB
- 1978: la STIB devient une entreprise à capital publique
- 1989 : Régionalisation

ieb
inter-environnement bruxelles

Un service public

- Une Régie des transport trop autonomes
- Droit à la mobilité :

article 1 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun : *« Les transports en commun urbains doivent satisfaire les besoins de la clientèle dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Le développement des transports en commun de personnes revêt un caractère prioritaire et doit être encouragé. Il concourt à l'unité régionale, au développement économique et social, ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire. En outre, le droit à la mobilité par le transport en commun sera maximalisé ».*

- Impact sur la dette publique bruxelloise

ieb
inter-environnement bruxelles

L’Urbanisme Fonctionnaliste

Contexte

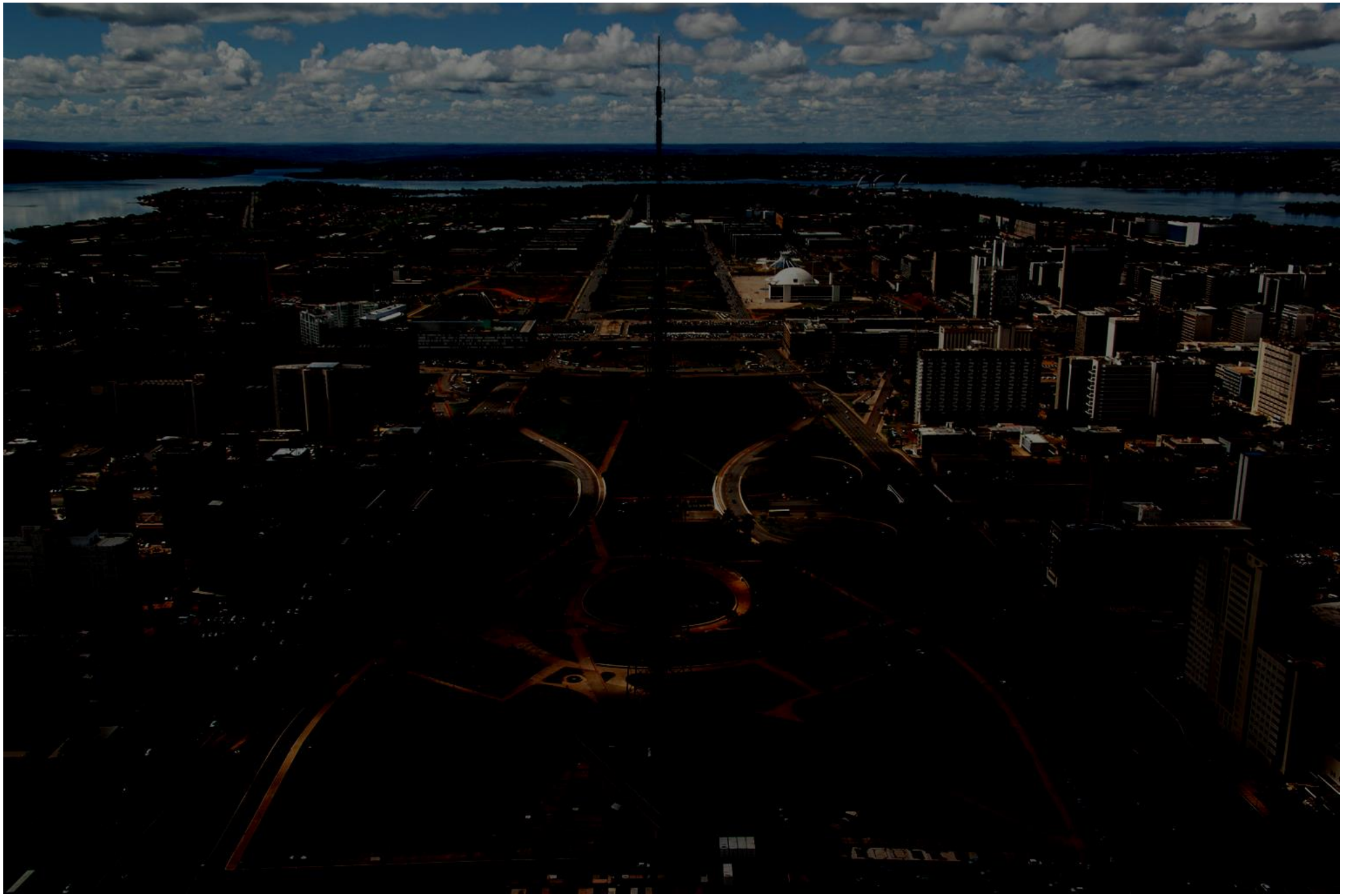
- Croissance de le démographie urbain
- Destruction/ reconstruction des villes/ entre deux guerre
- Émergence de nouveau standard pour la qualité de vie

ieb
inter-environnement bruxelles

L'Urbanisme Fonctionnaliste

- Zonage pour répartir l'espace urbain selon 4 fonctions Habiter- Travailler – Loisir – Circuler
- Hiérarchisation des systèmes de voiries – décongestionner les centres villes – accroissement de circulation
- Accroître la hauteur des bâtiments/ Augmenter la densité
- Intégrer des espaces verts au centre ville/ dissociation entre le bâtie et la voirie/ Ville Usine

ieb
inter-environnement bruxelles



À Bruxelles

1948 : Création du groupe alpha chargé de mettre en place une plan d'aménagement de la région bruxelloise (p283)

- Constats initiaux :

- Habitat surpeuplé et insalubre

- Industries trop diffuses pour être efficace, effet psychique déprimant pour l'individu

- Activité économiques concentrées autour de radiales circulantes surpeuplé

ieb
inter-environnement bruxelles

Les solutions de 1957

- Dépeupler le centre ville et relocaliser
- Construire de nouveaux lotissement fonctionnels entre la première et la deuxième couronne
- La banlieue ne s'étend plus de manière aléatoire - réalisations de douze cités satellites autour de Bruxelles ayant une population de 20 000 à 30 000 personnes
- Vallée de la Senne transformé en zoning industriel
- Création de deux autoroutes et voies pénétrantes au sein de Bruxelles
- Réalisation partielle mais …

ieb
inter-environnement bruxelles

1er projet Alpha

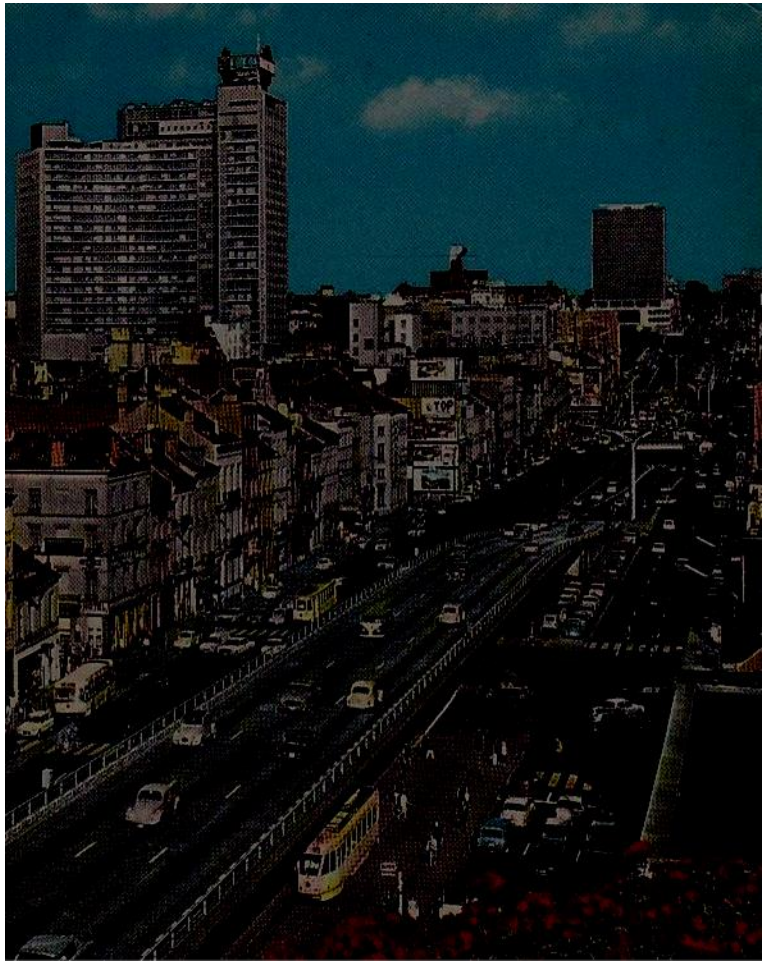
Population Bruxelloise en 1980 = 1,2 million

+221 000 emplois ===> le parc automobile va doubler

Nécessiter de construire entre 200 et 270 000 logements

Cinq petite villes entourées d'autoroutes

Projets emblématiques : Métro, Citée administratives, Berlaymont



ieb
inter-environnement bruxelles

Quels bilans pour aujourd’hui ?

- Émergence des banlieue
- Une ville pensée pour la voiture
- Pratique de mobilité divergentes en fonction des territoires
- Des transports en communs sur lignes radiales

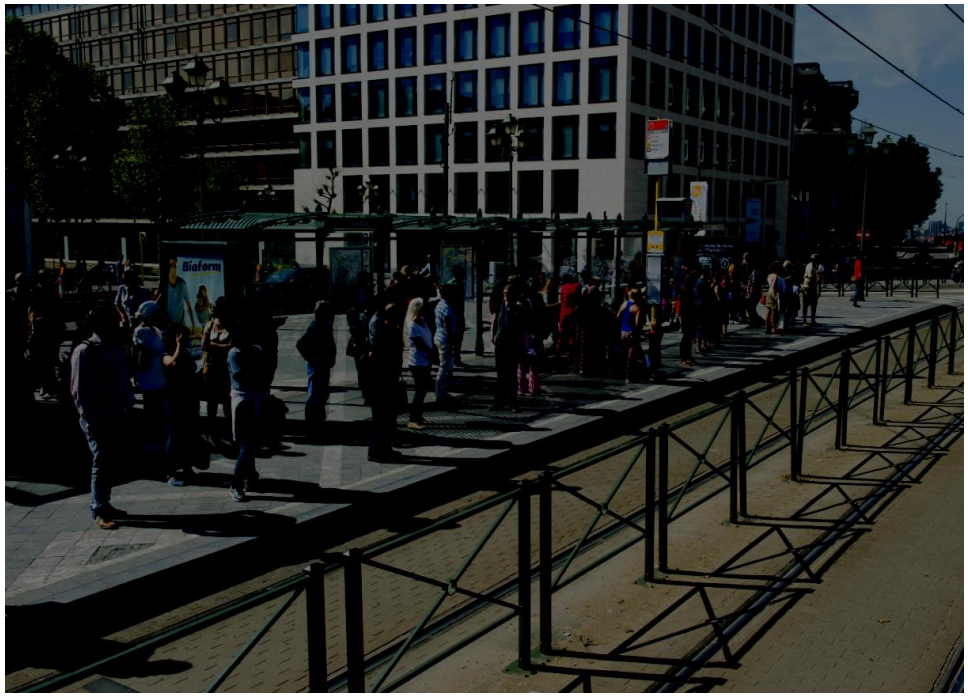
ieb
inter-environnement bruxelles

Vision Régionale de la mobilité

- Nouveau PRDD
- Nouveau Plan « *Good Move* » qui fait suite à : Iris 1(1998-2005) et Iris 2 (2010-2018).
- Objectifs non atteints : - 20 % des distances parcourues en voiture pour 2020 (référence 2001) : on en est à – 2 %. 20 % part modale du vélo ; 7 % en 2011.
- Autocritique et absence de mesures fortes (RER et péage urbain)
- La mobilité comme problème inter-régional

ieb
inter-environnement bruxelles

Quelques signes encourageants...



- 1/3 de la population bruxelloise n’a pas de voiture
- 37 % des déplacements effectués à pied
- Augmentation de la part modale du vélo
- Fréquentation de la STIB

en hausse constante

(+ 8 % en 2017)

...qu’il faut nuancer.

- 370 000 voitures /jour pour déplacements domicile – travail (dont moitié navetteurs)
- Part modale de la voiture trop élevée pour petits trajets
- Cercle vicieux : la voiture affaiblit les alternatives

ieb
inter-environnement
bruxelles

Des leviers pour diminuer l'utilisation de la voiture

Dans le PRDD et Good Move :

1) la politique de stationnement

2) La réorganisation des parts modales

ieb
inter-environnement bruxelles

Le stationnement

- Incitant à la voiture et frein aux alternatives (sites propres). 58 % de la voirie dédiée à l'auto.
- Règle RRU : 1 place par logement (alors que 30 % des bruxellois n'ont pas de voiture)
- PRDD entend mutualiser des places.
- On compte :

- 264 000 places en voirie et 647 000 hors voirie

- PRDD prévoit diminution en voirie et compensation hors voirie : reste une très grande offre

ieb
inter-environnement bruxelles

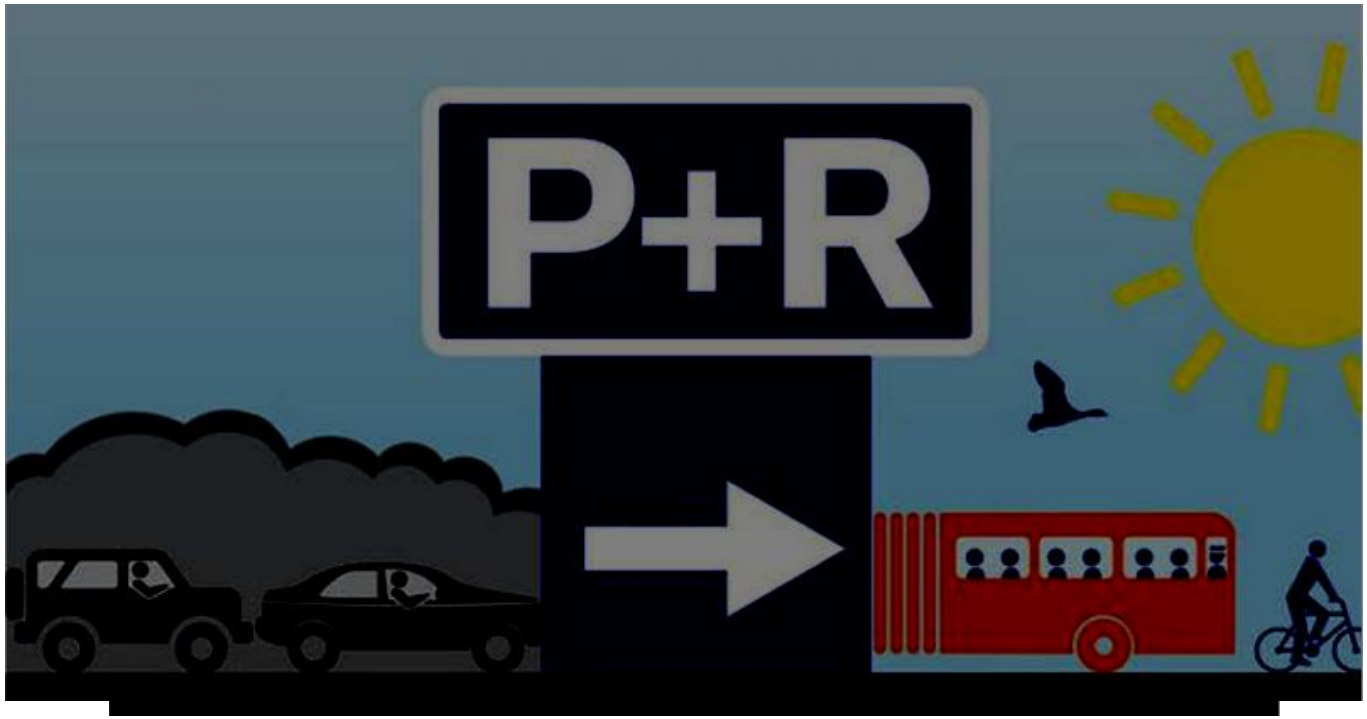
Le stationnement

Multiplication des parkings hors voiries gérés par le privé : exemple de la Place Lehon

ieb
inter-environnement bruxelles

Le stationnement

- 63 % des entrées à Bruxelles se font en voiture, PRDD entend agir en amont mais sans attendre des actions des deux autres régions
- Politique de création de 25 000 places dans P+R sur le territoire régional



ieb
inter-environnement bruxelles

P+R :Que pensez vous de cette mesure ?

ieb
inter-environnement
bruxelles

P+R : points critiques

1) Double injustice et favorise l'étalement urbain : agir sur le logement pour réduire les déplacements

2) Effets pervers de rebond et d'utilisation détournée

3) Nécessité de remplir de nombreuses conditions pour sa réussite

ieb
inter-environnement bruxelles

P+R : des critères importants pour qu'il soit efficace

- Gain de temps pour l'usager : limiter les ruptures de charge
- Gain financier pour l'usager : un équilibre difficile
- Une diminution du parking au centre-ville

ieb
inter-environnement bruxelles

La réorganisation des parts modales

- Good Move : priorité à la lutte contre la congestion avec parts modales par classes de distances (> 5 km).

- Vélo : levier principal mais présente des limites

- Marche : déjà élevée mais encourage à agir sur l’espace public : pietonniers.

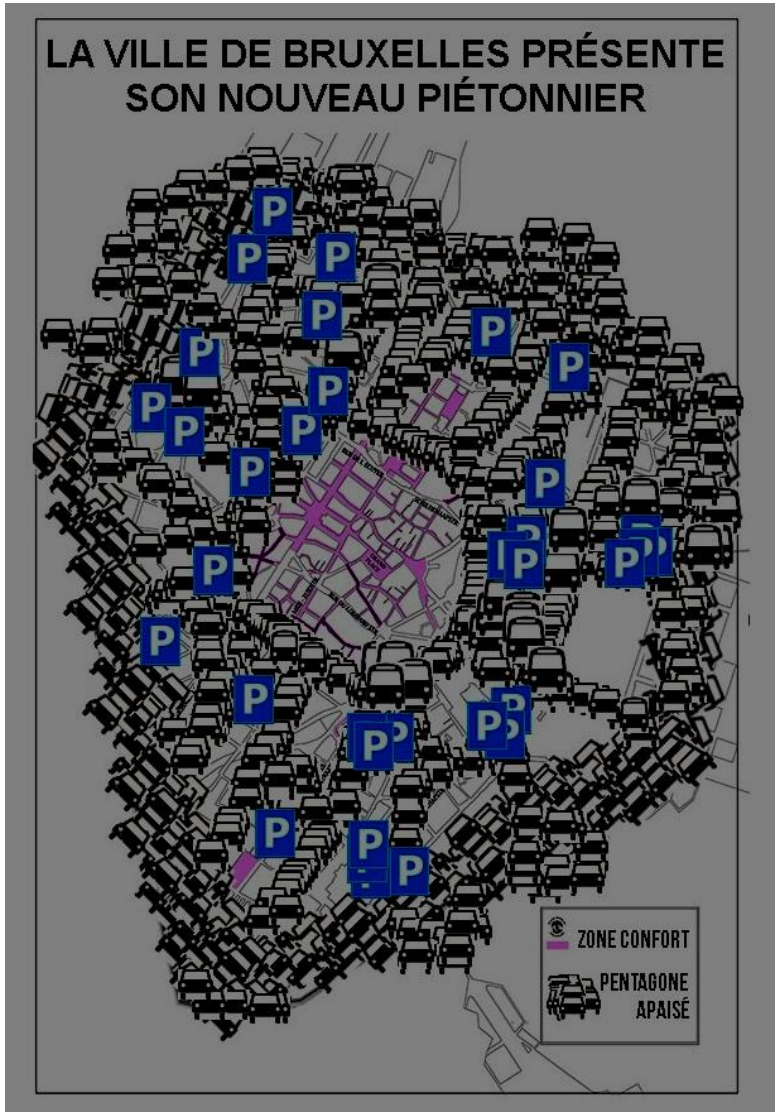
ieb
inter-environnement bruxelles

Piétonniers bruxellois : des projets de mobilité ?

ieb
inter-environnement bruxelles

Piétonniers bruxellois : des projets de mobilité ?

- Nécessité d'un PCM sinon report de circulation
- Centre-ville : projet de spéculation et construction de parkings
- Ixelles : compromis suite à l'abandon du tram 71



Une mobilité partagée, connectée, voire autonome

- Développement du free floating : demande un encadrement juridique (questions pratiques, fiscales,...)

ieb
inter-environnement bruxelles

Une mobilité partagée, connectée, voire autonome

- Concept du Maas : Intégration et mobilité comme un service, le problème de l’information.
- Une autorité organisatrice publique nécessaire pour assurer :

- un respect des objectifs

- une défense de l’utilisateur

- une cohérence éthique

ieb
inter-environnement bruxelles

Une mobilité partagée, connectée, voire autonome

STIB, Good Move, Vias

La voiture autonome
=

moins de congestion,

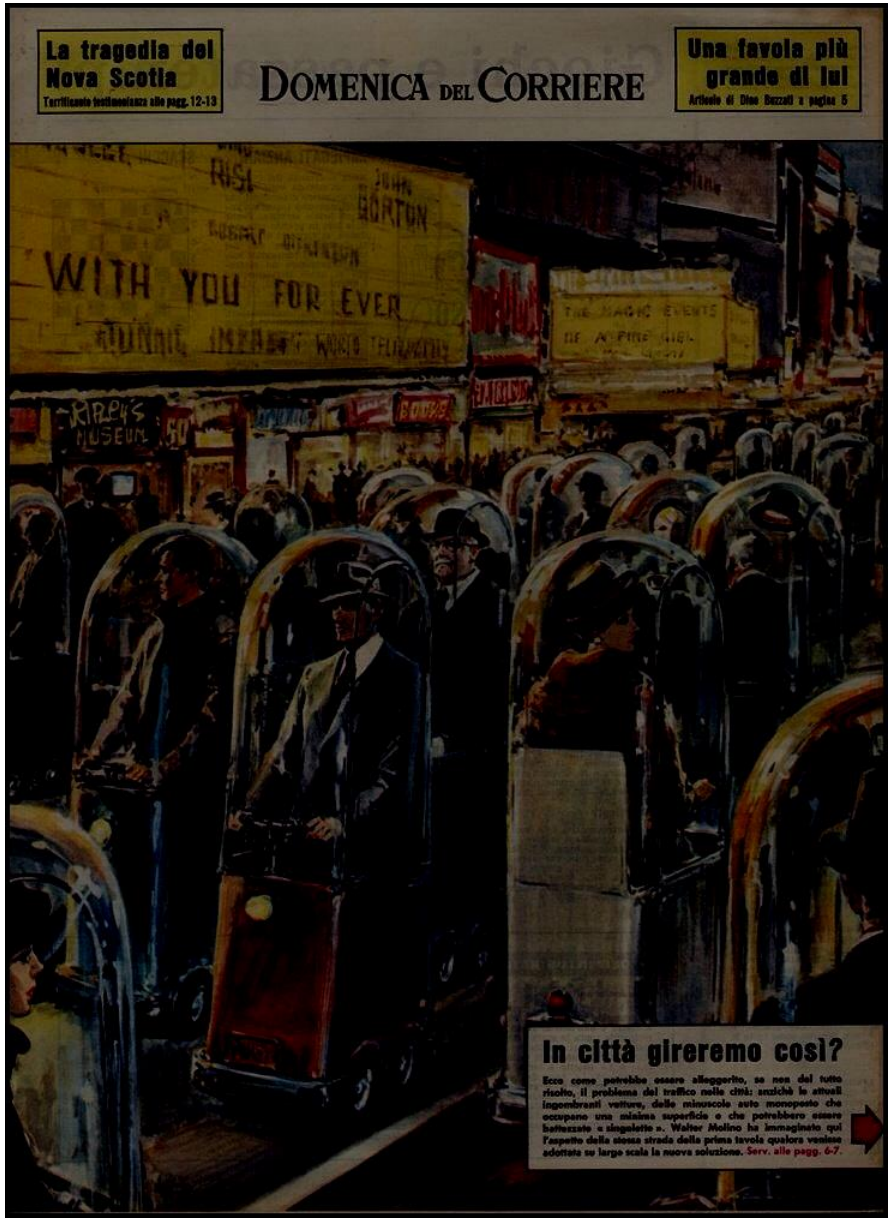
plus de sécurité

et moins de stationnement ?

ieb
inter-environnement bruxelles

Une mobilité partagée, connectée, voire autonome

- Sécurité : gabarits et vitesse
- Congestion : nuancer la coordination : automatisation complète du parc et ségrégation
- Congestion : transfert modal … vers la voiture. Étude de la ville d'Amsterdam : 30 % des cyclistes et 70 % des usagers des TP. Explosion des km-parcourus.
- Rentabilité et question de l'emploi : 3,5 % des travailleurs bruxellois dans le transport, STIB 1er employeur de la Région, notamment d'emplois peu qualifiés.

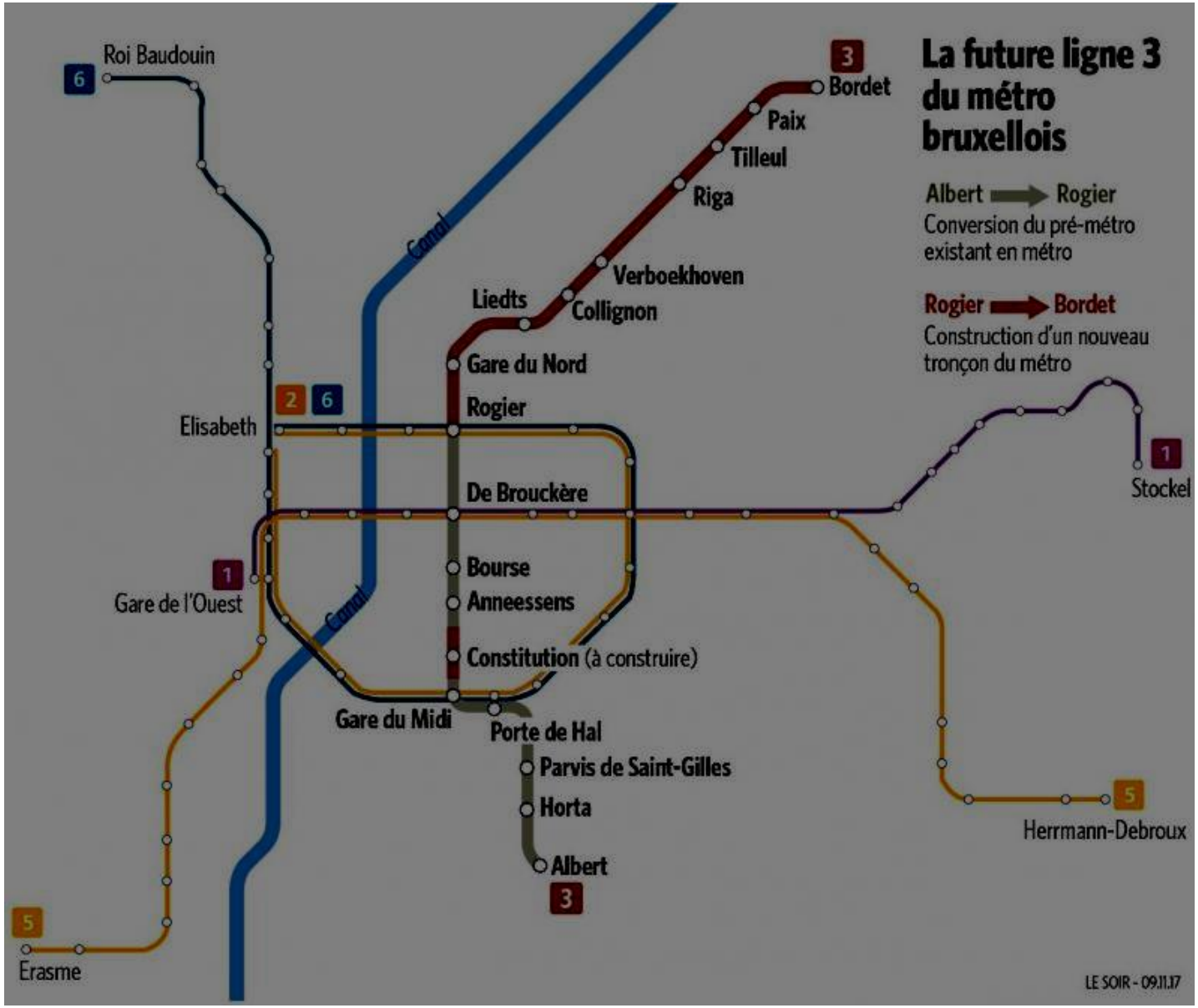


La réorganisation des parts modales

- Train : Good Move entend quintupler la part modale du train. Exploiter les 34 gares sur le territoire régional
- Transports en communs : diminution des trajets de moins de 5 km = logique métro en faveur des navetteurs. Tension avec le rôle du transport local.

ieb
inter-environnement bruxelles

Projet de Métro Nord



ieb
inter-environnement bruxelles

Pourquoi construire une nouvelle ligne de métro ?

Objectifs officiels :

- Hausse de la demande
- Croissance démographique
- Favoriser le transfert modal

ieb
inter-environnement bruxelles

Pourquoi construire une nouvelle ligne de métro ?

Autres objectifs :

- Image internationale
- Échappatoire à la congestion, sécurisation de la vitesse commerciale et du budget, intervention du fédéral
- Intérêts privés

Quelles sont les critiques sur le projet ?

1. Vision fonctionnaliste et pro-voiture :

- Compromis : valoriser le transport public sans remettre en cause la voiture
- Trafic induit / trafic déduit
- Report modal : très faible, moins d'1 % du trafic routier à Bruxelles (sans péage urbain)

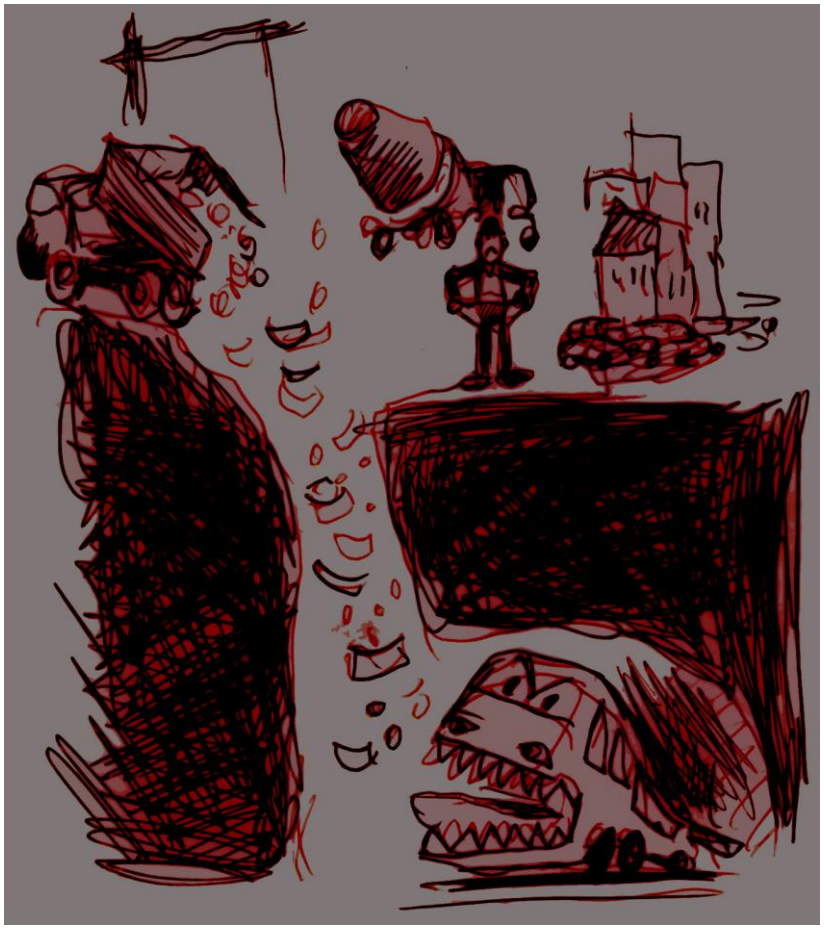
ieb
inter-environnement bruxelles

Quelles sont les critiques sur le projet ?

2. Un rapport coût-bénéfice discutable :

- Coût estimé lors de la décision en 2009 : 750 millions d'euros. Aujourd'hui 1,8 milliards. 72 % pris en charge par Région et Fédéral, reste Stib

- Empêche autres développements de mobilité (Tour et Taxis,…) pour au moins 10 ans



ieb
inter-environnement bruxelles

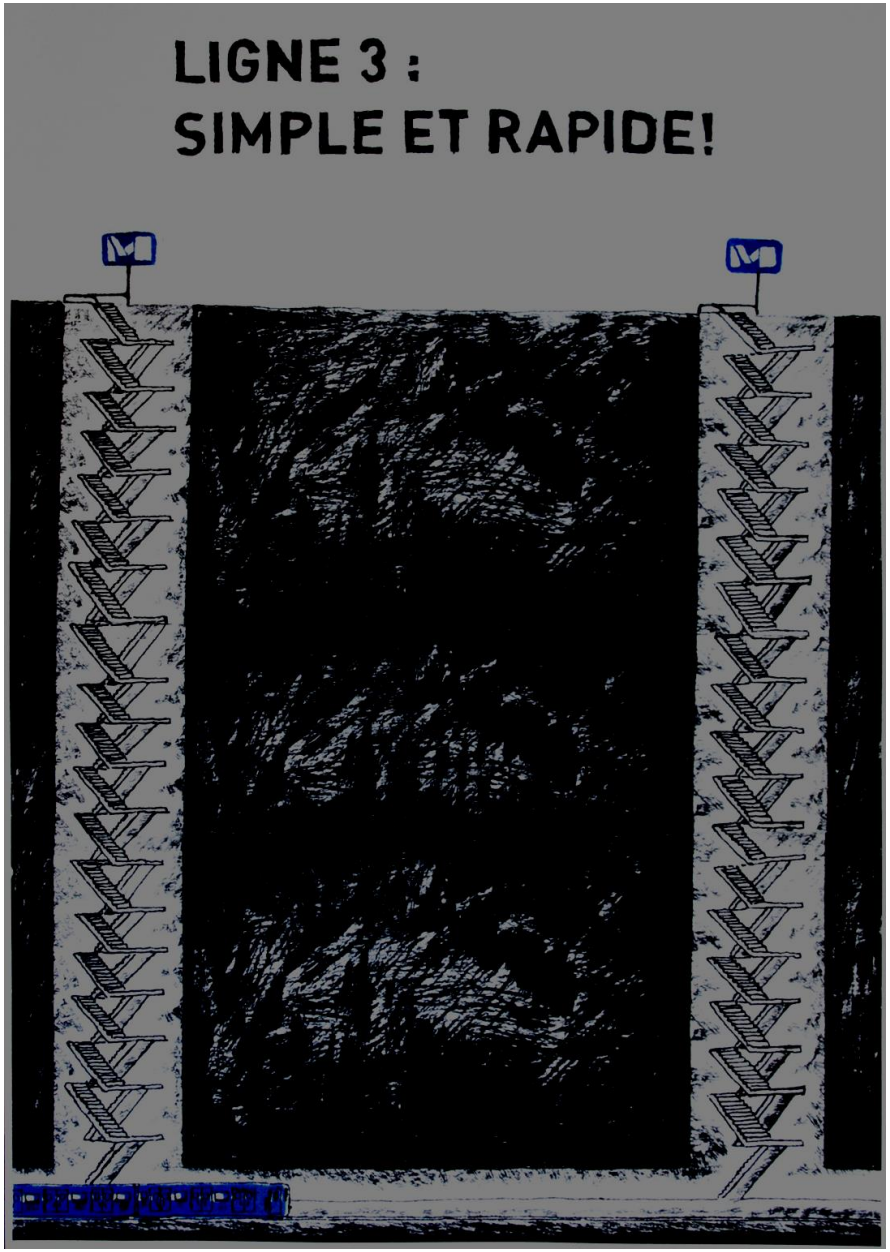
Quelles sont les critiques sur le projet ?

3. Un axe fort et des ruptures de charge pour les autres :

- Intéressant pour long trajets, peu intéressants pour trajets dans les communes

- Profondeur des stations : 30 mètres sous terre, 3 minutes de trajet

- Désavantage le sud, solution : nouveau métro...



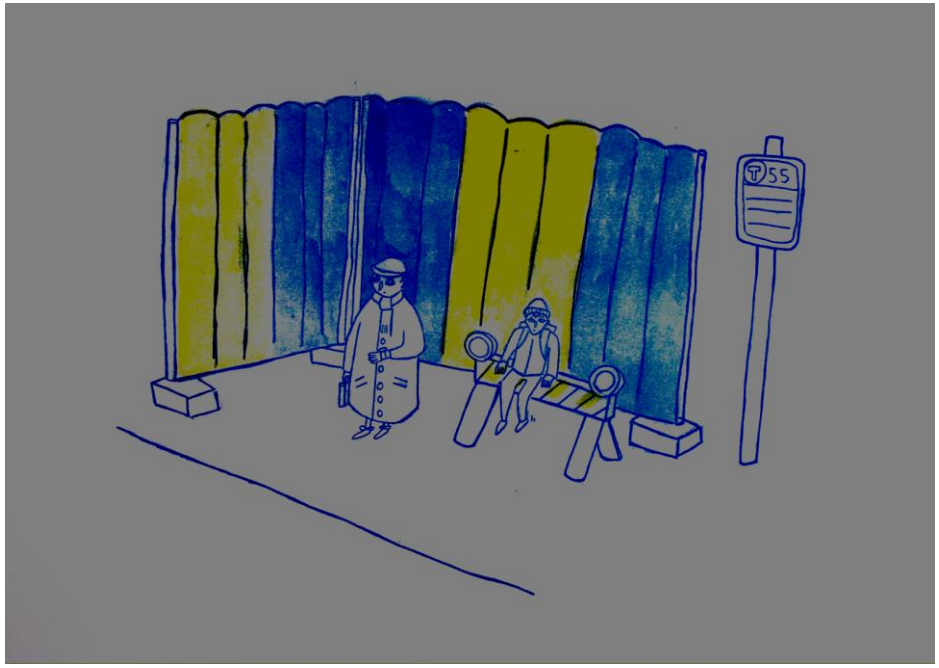
Quelles sont les critiques sur le projet ?

4. Suppression du tram 55 :

- Même trajet mais fonction différente

- Suppression de 5 arrêts, la STIB gagne de la vitesse, l'usager perd de l'accès

- On enterre les usagers : perte de lisibilité de l'espace, des commerces, difficultés pour une série de personnes et insécurité



ieb
inter-environnement bruxelles

Quelles sont les critiques sur le projet ?

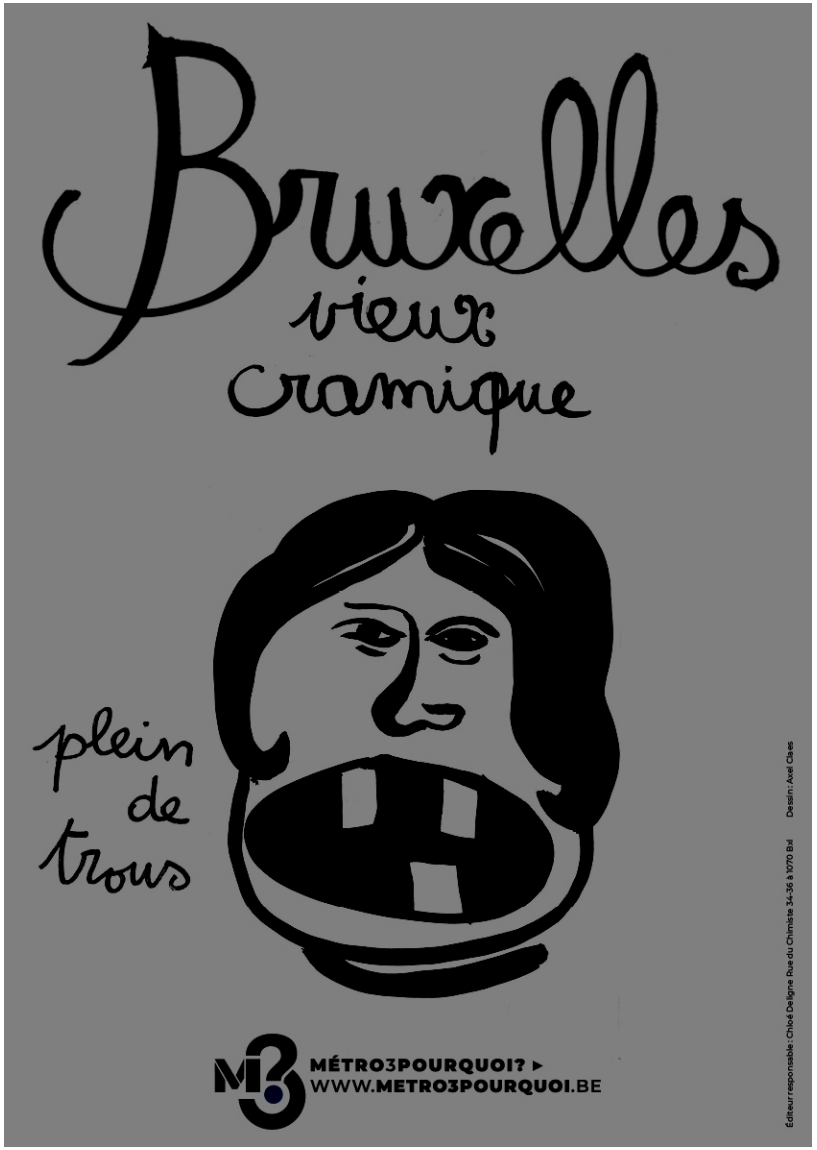
5. Un projet long et complexe à mettre en œuvre :

- 2021, 2025, aujourd'hui optimiste pour 2028

- Tram = beaucoup plus rapide à mettre en œuvre

- Technique du tunnelier : pas de retour d'expérience et pas sans risque

- Agir maintenant sur toute la Région



La Zone de basse émissions

- Dispositif régulant l'usage des véhicules sur un territoire en fonction de certains critères
- Objectifs : réduire la pollution de l'air
- Moyen : contrôle manuel ou automatique

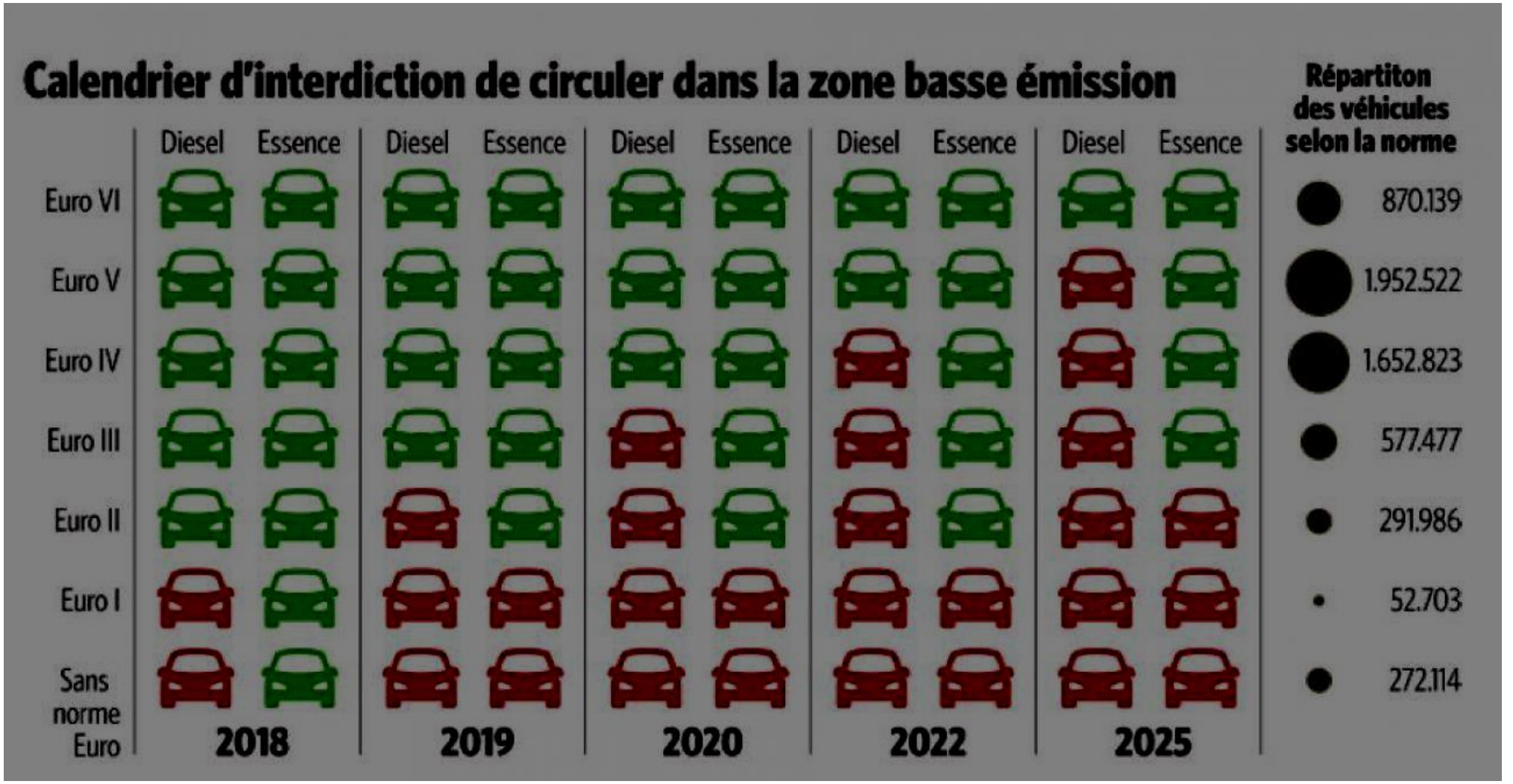
ieb
inter-environnement bruxelles

Automobiles particulières		
Norme	**Mise en service des véhicules**	**Homologation des nouveaux types**
Euro 1	1er janvier 1993	1er juillet 1992
Euro 2	1er juillet 1996	1er janvier 1996
Euro 3	1er janvier 2001	1er janvier 2000
Euro 4	1er janvier 2006	1er janvier 2005
Euro 5	1er janvier 2011	1er septembre 2009
Euro 6b	1er septembre 2015	1er septembre 2014
Euro 6c	1er septembre 2018	1er septembre 2017
Euro 6d-TEMP[7]	1er septembre 2019	1er septembre 2017
Euro 6d[8]	1er janvier 2021	1er janvier 2020

ieb
inter-environnement bruxelles

Véhicules à moteur Diesel									
Norme	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6b	Euro 6c	Euro 6d -TEMP	Euro 6d
Oxydes d'azote (NO_X)	-	-	500	250	180	80			
Monoxyde de carbone (CO)	2 720	1 000	640	500	500	500			
Hydrocarbures (HC)	-	-	-	-	-	-			
Hydrocarbures non méthaniques (HCNM)	-	-	-	-	-	-			
HC + NO_X	970	700	560	300	230	170			
Particules (PM)	140	80	50	25	5	4,5			
Particules (PN) (Nb/km)	-	-	-	-	6×10^{11}	6×10^{11}			
Valeurs sauf PN exprimées en mg/km.									

ieb
inter-environnement bruxelles


Calendrier d'interdiction de circuler dans la zone basse émission
Répartiton des véhicules selon la norme
Diesel
Essence
Euro VI
Euro V
Euro IV
Euro III
Euro II
Euro I
Sans norme Euro
2018
2019
2020
2022
2025
870.139
1.952.522
1.652.823
577.477
291.986
52.703
272.114

La Zone de basse émissions

- Absence de mesure structurelle
- Focus sur la possesion × Usage
- Critères Inopérants
- Ecoscore vs Norme Euro
- Dieselgate et Ring

ieb
inter-environnement
bruxelles