

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

Plan Iris 2

Comment la Région de Bruxelles-Capitale travaille la mobilité du futur ?

FOCUS

Modèle multimodal
Automatisation du métro
Voies d'eau et distribution urbaine
Réseau ferroviaire
Tarification des véhicules

ÉDITORIAL	03
LES DOUZE TRAVAUX DU PLAN IRIS 2	05
LE MODÈLE MULTIMODAL STRATÉGIQUE DE DÉPLACEMENT	06
“PULSAR”, LE MÉTRO DE L’AVENIR.....	10
LE PORT DE BRUXELLES, ACTEUR DE LA DISTRIBUTION URBAINE	13
LA RÉGION ENTRE EN GARE(S)	17
TARIFICATION DES VÉHICULES, OÙ EN SOMMES-NOUS ?	20

CETTE PUBLICATION EST LE FRUIT D’UNE COLLABORATION ENTRE
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET L’ASSOCIATION DE LA VILLE ET
DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ASBL



ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR LIEUWSTIG EN VERVOER

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Bauchau Delphine, Ceustermans Chris, Cooremans Eric, Hellings Benoit, Monneaux Annabel, Verwilghen Gaétane

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest, Hugues Moïny

COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles - Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL : 0800/94.001 - bruxellesmobilité@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilité.be



Iris 2: La mobilité bruxelloise passe la vitesse supérieure

Jeudi 9 septembre 2010, une date clé dans la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Ce jour correspond effectivement à l'approbation du plan Iris 2. Nous avons fait pour la première fois le choix manifeste de donner la priorité au transport public, aux cyclistes et aux piétons,...

Le plan Iris 2 est le symbole de la mobilité contemporaine qui donne la priorité à la qualité de vie. La réduction de 20% de la pression automobile changera l'image de notre Région et aura une influence positive sur l'environnement, les espaces publics disponibles, la santé publique, la sécurité routière,...

Iris 2 repose sur une série de piliers clairs.

Nous rendons l'offre de transport public plus attrayante en répondant plus efficacement aux besoins réels des utilisateurs. Nous travaillons à un transport public rapide, facile et agréable. Nous élargissons considérablement les infrastructures cyclables, nous construisons des parkings vélos, nous organisons des formations cyclables et des actions de prévention contre le vol de vélos et nous veillons à créer un environnement urbain plus sécurisé et plus agréable pour l'utilisation du vélo. Pour les piétons, nous aménageons des trottoirs, traversées,... confortables, sécurisés et accessibles. Ainsi, tout est mis en place pour que la marche soit le choix logique pour se déplacer.

Nous travaillons de cette manière à un espace public où il fait bon jouer, être ensemble, se détendre, profiter des alentours,... Cette philosophie de mobilité, nous l'appliquons chaque jour : par exemple lors du réaménagement de rues ou de places, pour déterminer le nombre de parkings dans un nouveau bâtiment et pour établir nos priorités régionales, etc.

Jour après jour, le personnel de notre administration régionale, Bruxelles Mobilité, de l'urbanisme, des communes, de la STIB, ... participent à la politique de mobilité et à la concrétisation de ses réalisations. Leur mission et défi est de traduire en pratique la vision que nous avons exposée dans Iris 2. Cela fonctionne d'ailleurs de mieux en mieux.

Chers lecteurs, sur les pages suivantes, nous vous donnons un petit aperçu des nombreuses actions et mesures que nous avons entreprises ces dernières années et que nous entreprendrons à l'avenir.

Une chose est certaine : notre travail n'est pas terminé, mais les résultats deviennent de plus en plus visibles. Nous y parvenons uniquement grâce à l'excellente collaboration entre de multiples personnes et organisations : Bruxelles Mobilité, les communes, les associations (notamment l' Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale), les sociétés de transport public, les experts... je souhaite à cet égard les remercier amplement.

Je vous souhaite une bonne lecture !

Bruno De Lille,
Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité,
l'Egalité des Chances et la Fonction Publique en Région de Bruxelles-Capitale

IRIS 2

Plan de mobilité

RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE



PILOTAGE DU PLAN IRIS 2 LES 12 AXES TRANSVERSAUX

1. Organiser et gérer les déplacements des véhicules légers et lourds
2. Contrôler le respect des règles de circulation et de stationnement
3. Influencer le choix du mode de transport par le tarif du déplacement
4. Aménager l'espace public en faveur de tous les usagers
5. Réaliser les grandes infrastructures de transport
6. Développer des solutions de transport durables pour les personnes et les marchandises
7. Guider les concepteurs d'aménagements grâce à des outils de formation
8. Sensibiliser les publics cibles à la mobilité durable
9. Informer les usagers pour leur permettre de gérer leurs déplacements
10. Penser l'aménagement du territoire en fonction de l'accessibilité
11. Renforcer les convergences en développant la gouvernance
12. Elaborer, piloter et évaluer les plans stratégiques et les plans d'actions



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



“ LES DOUZE TRAVAUX DU PLAN IRIS 2 ”

Le pilotage du Plan IRIS 2, le plan régional des déplacements de la Région bruxelloise, a été lancé en octobre 2012 lors d'une rencontre rassemblant tous les acteurs chargés de la mise en œuvre d'un volet du plan. Ce fut l'occasion d'annoncer aux participants le processus de pilotage qui se mettait en place et de dresser l'état des lieux d'une série d'actions inscrites dans le Plan IRIS 2. Le pilotage du plan permettra d'en évaluer annuellement l'état d'avancement et de mettre en évidence les actions qui doivent être renforcées.

Approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en septembre 2010, le Plan IRIS 2 est le plan stratégique en matière de mobilité pour la Région bruxelloise. Il prévoit de permettre à chacun de se déplacer le plus efficacement possible avec le mode le plus adapté, tout en diminuant le recours à la voiture. Il opte résolument pour la promotion des transports publics et des modes actifs (marche et vélo). A cet effet, il décline des objectifs à l'horizon 2018 visant à garantir la priorité aux déplacements des piétons, des cyclistes et des transports publics, tout en sécurisant le réseau routier et en développant des alternatives à la route. Le Gouvernement bruxellois est ambitieux, il table, grâce à la mise en œuvre des différentes actions du Plan IRIS 2, sur un transfert modal et une réduction de la pression automobile de 20% en 2018 par rapport à 2001.

Même si le plan n'a pas de statut réglementaire, il s'impose aux administrations régionales et communales pour tout ce qui touche de près ou de loin à la mobilité. Et le pilotage du plan IRIS 2 est, en l'occurrence, inscrit dans le plan, comme l'une des actions du chapitre intitulé « Améliorer la gouvernance pour garantir les objectifs d'IRIS ». La Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, en charge de cette action a donc démarré ce pilotage en rassemblant tous les acteurs de la mobilité œuvrant à la mise en place des objectifs du plan lors d'un premier rendez-vous qui s'est déroulé le 1er octobre 2012 sous la présidence de Monsieur Jean-Claude Moureau, Directeur Général de Bruxelles Mobilité et avec le soutien de Madame la Ministre Brigitte Grouwels, en charge des Travaux publics et des Transports, ainsi que de

Monsieur le Secrétaire d'Etat Bruno De Lille, en charge de la Mobilité.

170 participants se sont donc réunis ce jour-là pour s'informer sur la mise en place de la politique de mobilité en Région bruxelloise. Pendant cette matinée de travail, le processus de pilotage du plan a été expliqué aux participants. Ce pilotage permettra d'évaluer la bonne marche du Plan IRIS 2 et aboutira à un rapport annuel sur son état d'avancement. Le premier rapport est prévu pour fin juin 2013. A cette fin, les différents acteurs de la mobilité seront réunis en groupes de travail pour discuter plus en profondeur de l'état d'avancement des différentes actions du plan. Concrètement, 12 groupes de travail réuniront des « personnes ressources » (c-à-d des personnes disposant de données factuelles sur un ou plusieurs projets) en fonction de l'axe transversal auquel elles appartiennent. En effet, 12 axes transversaux ont été définis pour piloter le plan et visent à rassembler des personnes qui ont le même « métier » dans ces lieux d'échange d'expériences que sont les groupes de travail. On retrouve notamment les métiers suivants : « informer », « sensibiliser », « aménager », « contrôler » ou encore « former ».

Sur base de l'évaluation annuelle, l'accent pourra être mis dans le futur sur les actions qui doivent être renforcées. Cette évaluation sera également présentée lors d'une nouvelle rencontre des acteurs en octobre 2013.

Après la présentation du processus de pilotage, un aperçu de l'état des lieux de certaines actions a été dressé, qualifiant chaque action majeure du Plan IRIS 2

comme étant « réalisée », « en cours » ou « à renforcer ». A titre d'exemple, en ce qui concerne l'axe transversal « Aménager l'espace public en faveur de tous les usagers », l'évaluation des actions majeures de cet axe a donné les résultats suivants :

- Dans les actions réalisées, on retrouve l'élargissement de la zone piétonne aux abords de la Grand-Place, la mise en place du contrôle systématique de la qualité des revêtements cyclables et des évaluations pilotes d'aménagement de voirie.
- Dans les actions en cours, on retrouve l'aménagement de zones 30km/h pour améliorer la qualité de vie des quartiers et la réalisation d'une étude avec les deux autres régions visant à faciliter la continuité des trajets cyclables via des connexions entre les réseaux interrégionaux.
- Dans les actions à renforcer, il est nécessaire de donner un coup d'accélération en faveur des aménagements cyclables et piétons, des aménagements favorisant la circulation sans encombre des trams et des bus, de la sécurité de tous les usagers, y compris les motards, et y compris en période de chantier.

La 2ème partie de la matinée était consacrée à un état d'avancement détaillé d'une dizaine d'actions, dont certaines sont développées dans ce numéro spécial.

Delphine Bauchau,
Direction Stratégie,
Bruxelles Mobilité
dbauchau@mrbc.irisnet.be

“ LE MODÈLE MULTIMODAL STRATÉGIQUE DE DÉPLACEMENT ”

Comment les Bruxellois se déplacent-ils ? Quelles sont les distances parcourues sur le territoire par les usagers de chaque mode de déplacement ? Quelle sera la charge sur les réseaux de voirie et de transport public en 2020 ? Quelles mesures prendre pour répondre à l'évolution de la demande en déplacements ? La Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité est chargée de guider le gouvernement dans ses choix de politiques de mobilité. Pour ce faire, elle doit disposer d'outils et d'indicateurs qui permettent de suivre les évolutions en matière de mobilité, d'analyser les effets des mesures prises et de disposer d'informations sur les impacts des mesures à prendre.

Un modèle multimodal de déplacements vise à modéliser l'ensemble des déplacements tous modes confondus au sein d'une zone géographique définie, pour une période déterminée. Il s'agit d'une modélisation mathématique qui reproduit les comportements des personnes qui se déplacent dans l'aire métropolitaine un jour ouvrable moyen.

Les données d'entrées du modèle sont des données socio-démographiques et d'aménagement du territoire, ainsi que les caractéristiques des différents réseaux de transport.

Il s'agit, dans un premier temps, de caler le modèle sur une situation existante afin de calculer les paramètres des équations mathématiques qui permettent de représenter les comportements de déplacements. Les données collectées sur le terrain, tels que les enquêtes et les comptages, sont indispensables pour ce calage.

Ensuite, l'intégration de différentes hypothèses d'évolution (évolution prévue de la population, de l'emploi, développement prévu de l'aménagement du territoire, etc..) permet de se projeter dans l'avenir et d'esquisser l'évolution prévisible des flux de trafic suivant différents scénarios.

Le modèle Iris 2, calé sur l'année de référence 2001, a fait l'objet de mises

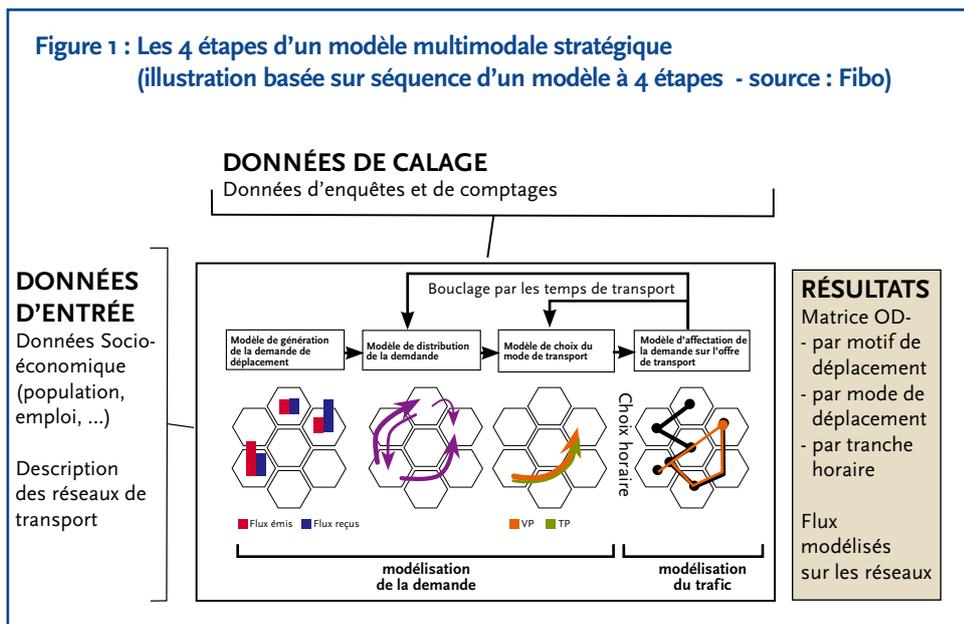
La modélisation permet d'obtenir de nombreux indicateurs. Ceux-ci permettent de suivre les évolutions de mobilité, de mesurer les effets des mesures prises et d'évaluer les impacts potentiels de nouvelles mesures.

à jour partielles pour l'une ou l'autre étude. Une actualisation s'avérait nécessaire pour disposer d'une évaluation globale et cohérente des différents projets et soutenir de manière pertinente

la stratégie pour la mobilité à Bruxelles. Bruxelles Mobilité a opté pour la construction d'un nouveau modèle, où tous les modes sont intégrés dans un seul outil.

QU'EST-CE QU'UN MODÈLE MULTIMODAL STRATÉGIQUE DE DÉPLACEMENT ?

Le fonctionnement du modèle s'appuie sur une description séquentielle des déplacements, conçus comme une succession d'arbitrages opérés par chaque individu entre différentes options. La séquence de modélisation se décrit habituellement en 4 étapes illustrées dans la figure n°1.





OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION COMPLÉMENTAIRE POUR LES ÉTUDES SOCIO- ÉCONOMIQUES DE PROJETS D'INFRASTRUCTURE

En ce qui concerne les projets d'infrastructure, l'analyse de différentes variantes dans le modèle permettra de fournir un certain nombre d'indicateurs objectifs (par rapport à la demande et aux gains ou pertes de temps des usagers).

De nombreux autres critères, complémentaires aux résultats du modèle, entrent également en ligne de compte pour compléter ce type d'analyse : certains sont monétarisables (coûts d'investissements, coûts d'exploitation, ...), d'autres non ou en partie (aspects urbanistiques, sociaux ou environnementaux,...).

En parallèle du développement du modèle stratégique, la Direction Stratégie développe une méthodologie pour les études socio-économiques de projets d'infrastructure (avec une grille d'analyse multicritères type).

L'objectif est de se baser sur les mêmes hypothèses de calculs et de considérer les mêmes critères de comparaison d'une étude à l'autre.

Il s'agit de fournir un maximum d'informations sur chacun des scénarios étudiés afin que les décisions puissent être prises, au niveau politique, suivant l'importance qu'il sera décidé d'accorder aux différents critères.

- **La génération des déplacements représente le fait de se déplacer ou non.** Sur base des données de population, d'emploi et de pôles générateurs d'activité, il s'agit de définir le nombre de déplacements qui sont générés et attirés par chacune des zones d'un territoire.

- **La distribution spatiale et temporelle des déplacements correspond au choix de la destination et de l'heure des déplacements.** Le choix de la destination dépend du motif de déplacement (emploi, école, loisir, achat, ...), de la géographie des emplois et activités et de leur accessibilité au sens large (temps de parcours, coût...). Cette étape aboutit à la répartition par origine-destination du volume de déplacements issu de l'étape précédente de génération : à chaque couple de zones Origine-Destination (OD) est désormais attaché un nombre de déplacements (= matrice OD), et ce pour chaque motif identifié. En parallèle, il s'agit de répartir ces déplacements OD selon les différentes tranches horaires de la journée.

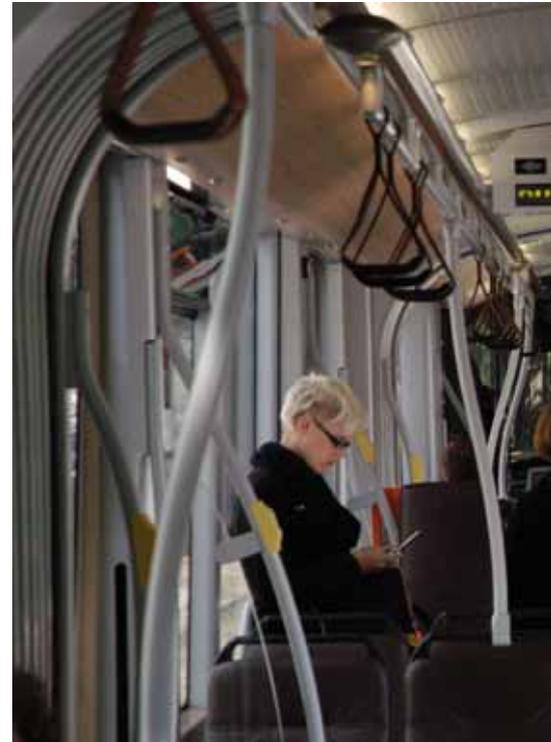
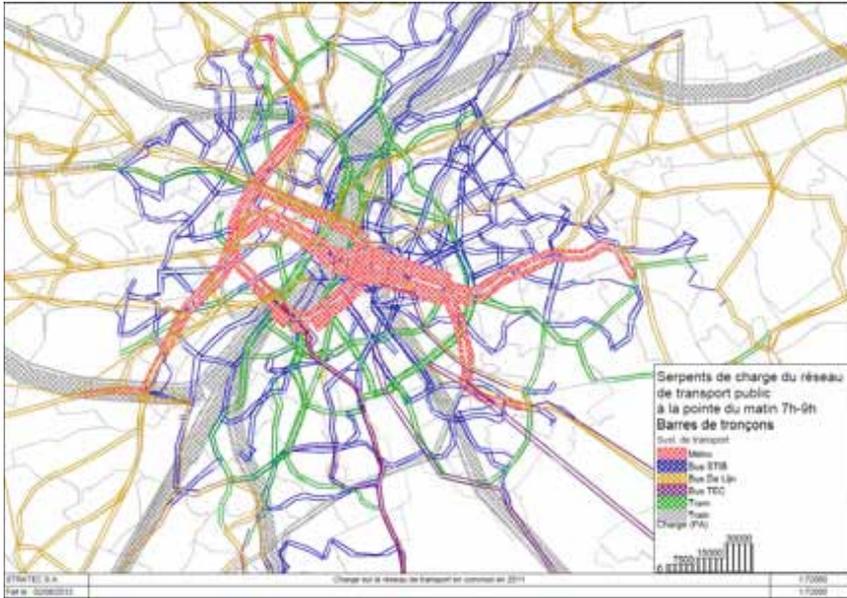
- **Le choix du mode constitue la troisième étape.** Un arbitrage se fait entre les différents modes permettant de rejoindre le lieu de destination, en comparant l'efficacité des alternatives (sur base du temps, du coût...). Cette étape aboutit



au nombre de déplacements par mode pour chaque OD.

- **La dernière étape correspond à l'affectation de la demande sur les réseaux de transport (Figure 2).** Un arbitrage se fait entre les différents parcours possibles pour rejoindre la destination dans le mode choisi précédemment, en comparant à nouveau l'efficacité. L'affectation des matrices sur les réseaux de transport permet d'avoir la situation de charge des réseaux (flux horaire, montées/descentes aux arrêts, ...) à différentes périodes de la journée.

Figure 2 : Exemple d'affectation sur le réseau de transport public



A QUOI SERT UN MODÈLE MULTIMODAL STRATÉGIQUE DE DÉPLACEMENT ?

L'utilisation et la mise à jour régulière (programmée tous les 5 ans) du modèle multimodal stratégique permettront de répondre à deux grands objectifs en matière de planification de la mobilité (Figure 3) :

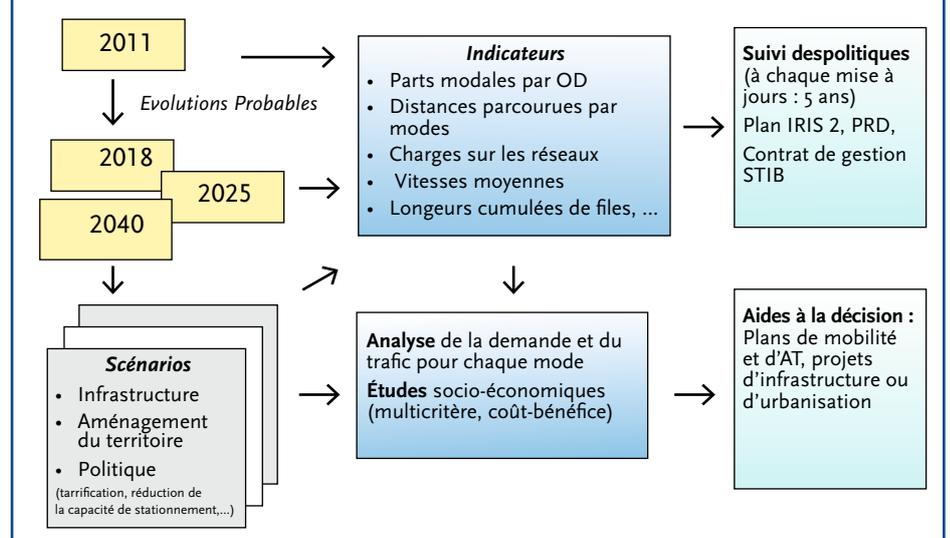
- **Le suivi des évolutions de la mobilité** et des politiques régionales de mobilité et d'aménagement du territoire.
- **L'aide à la décision** pour informer le monde politique sur les impacts potentiels (positifs et négatifs) de différents grands projets de mobilité et d'aménagement du territoire.

Lorsque le modèle est calé, il reproduit la situation des déplacements pour une année de référence. Il est possible de sortir de nombreux indicateurs: parts modales, charge sur les réseaux, distances parcourues par mode, vitesses moyennes, nombre d'embarquements sur le réseau

de transport public, accessibilité,... Il est prévu de mettre à jour systématiquement certains indicateurs afin de suivre les évolutions et les politiques de mobilité.

Sur base de l'évolution attendue de l'emploi et de la population dans la zone métropolitaine, il est possible de construire différents scénarios d'évolution tendancielle (2018,

Figure 3 : Objectifs du modèle multimodal stratégique (source : Direction stratégie, Bruxelles-Mobilité)





2025, 2040), pour lesquels les mêmes types d'indicateurs peuvent être calculés.

Enfin, en faisant varier l'une ou l'autre hypothèse d'entrée du modèle, il est possible de tester différents scénarios :

- Des scénarios d'infrastructure, tels qu'un tunnel routier, une extension du métro, ...
- Des scénarios d'aménagement du territoire, tels que l'urbanisation d'une Zone d'Intérêt Régional (ZIR), l'implantation d'un grand projet immobilier de bureaux, ...
- Des scénarios de politique de mobilité, tels que la tarification routière ou du stationnement, la diminution des capacités de stationnement, ...

Le modèle reproduit ces différentes situations de mobilité et permet donc d'obtenir des indicateurs pour chaque scénario testé. Cela permet ensuite de réaliser des analyses comparatives des indicateurs produits.

UN OUTIL À DISPOSITION

Le modèle multimodal stratégique constitue un outil d'aide à la décision indispensable pour la Région. Il est prévu une mise à jour systématique de la situation de référence, ainsi qu'une actualisation des scénarios d'évolution (tous les 5 ans).

L'objectif est de disposer d'un outil à jour et réactif, afin d'être opérationnel pour servir d'aide à la décision dans la définition de la planification de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il s'agira du modèle de référence de la Région de Bruxelles-Capitale. L'outil ou les résultats du modèle pourront être mis à disposition des différents acteurs de la planification de la Région de Bruxelles-Capitale (l'AATL, l'IBGE, la STIB, Beliris, les communes, ...).

Il est prévu que le modèle multimodal stratégique soit disponible dès la fin de l'année 2013.

Annabel Monneaux
Coordination cellule Planification
Direction Stratégie
Bruxelles Mobilité
amonneaux@mrbc.irisnet.be

Pour plus d'informations, vous pouvez contacter :

Annabel Monneaux
amonneaux@mrbc.irisnet.be
Coordination de la cellule
Planification

Karl Determe
kdeterme@mrbc.irisnet.be
pour le modèle
multimodal stratégique

Jérôme Wibrin
jwibrin@mrbc.irisnet.be
pour la méthodologie des
études socio-économiques

“ PULSAR, LE MÉTRO DE L'AVENIR ”

Le métro bruxellois a le vent en poupe. Fort de son succès, 2 de ses 4 lignes seront entièrement automatisées d'ici fin 2019. Objectifs : doubler la fréquence actuelle afin d'augmenter la capacité et d'absorber le flux de voyageurs. Baptisé Pulsar, ce programme d'automatisation présente de nombreuses complexités techniques. La STIB – et la trentaine de collaborateurs impliqués dans ce projet de grande envergure – a déjà réalisé un travail considérable en matière d'études techniques et s'apprête à entamer les négociations avec les fournisseurs potentiels. Un défi de taille pour la société de transport public bruxelloise



La station de métro de demain

Bruxelles connaît une croissance démographique sans pareil. Conséquence directe : le nombre d'utilisateurs des transports publics ne cesse d'augmenter. En 2011, le réseau de la STIB – la société des transports intercommunaux de Bruxelles – a transporté quelque 330 millions de voyageurs (graphique 1). Et la tendance à la hausse devrait se poursuivre. Les prévisions tablent en effet sur un chiffre de 400 millions de voyageurs par an en 2016. Des clients toujours plus

nombreux que la STIB devra transporter de manière efficace, tout en leur garantissant un certain niveau de confort.

Le métro constitue le cœur du maillage des transports publics bruxellois, permettant de multiples connexions avec les trams et les bus vers les différents quartiers de la ville (graphique 2). Inauguré en 1976, le réseau souterrain de la STIB n'a cessé de se développer au fil des ans et, au cours des dix dernières années, sa fréquentation a augmenté de 50%.

PULSAR EN CHIFFRES

- **Fin 2018** : 1er trajet en métro automatique entre Erasme et Jacques Brel
- **Fin 2019** : 2 lignes de métro entièrement automatique
- **Performance de 1 métro toutes les 120 secondes** entre Merode et Gare de l'Ouest
- **43 nouvelles rames** pour atteindre un intervalle de 120 sec entre Merode et Gare de l'Ouest
- **37 stations équipées de portes palières** sur les 75 quais



Pour répondre à cet afflux de clientèle de manière ciblée et efficace, la STIB a déjà développé son offre. En 2012, les fréquences de passage des métros sur les lignes 1 (Gare de l'Ouest – Stockel) et 5 (Erasmus – Herrmann-Debroux) ont été revues à la hausse : pendant les heures de pointe, un métro circule désormais toutes les 2 minutes 30 sur le tronçon commun, c'est-à-dire entre les stations Merode et Gare de l'Ouest. Malgré cette amélioration de la capacité de transport d'environ 3.000 places par heure et par sens (soit 20 % d'offre supplémentaire), certains tronçons sur l'axe Est-Ouest sont d'ores et déjà critiques en termes de saturation. Cependant, l'infrastructure actuelle du métro ne permet pas d'augmenter davantage les fréquences.

SOUS LA BARRE DES 2 MINUTES

La STIB est également confrontée à un second défi d'envergure. Les rames de métro les plus anciennes, mises en service dans les années 70, arrivent en fin de vie. Leur remplacement à court terme est donc indispensable. Le système de signalisation, également installé lors de l'inauguration du métro, a aussi besoin d'un coup de jeune. Profitant de cette opportunité, la STIB a donc décidé de se tourner vers l'automatisation de son réseau de métro, c'est-à-dire vers un métro sans conducteur commandé par un système de pilotage automatique intégré, en liaison constante avec le pilotage au sol. Ce nouveau métro, baptisé

Pulsar, apportera un nouveau souffle au réseau souterrain bruxellois.

Le passage du pilotage manuel au pilotage automatique permettra de gérer de façon optimale la régularité, les fréquences, qui passeront sous la barre des 2 minutes, et les temps d'arrêt des rames dans les stations. Ce qui aura pour conséquences d'augmenter les capacités là où la saturation menace mais aussi d'améliorer le service à la clientèle grâce à une meilleure adéquation entre l'offre et la demande, une plus grande régularité et une meilleure stabilité de l'offre.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Différentes mesures seront mises en place pour garantir la sécurité optimale des voyageurs. Les portes palières installées sur les quais constitueront une véritable séparation physique entre le quai et les voies du métro, empêchant les intrusions plutôt qu'en les détectant simplement. Les rames de métro seront équipées de systèmes de caméras et de télécommunication modernes.

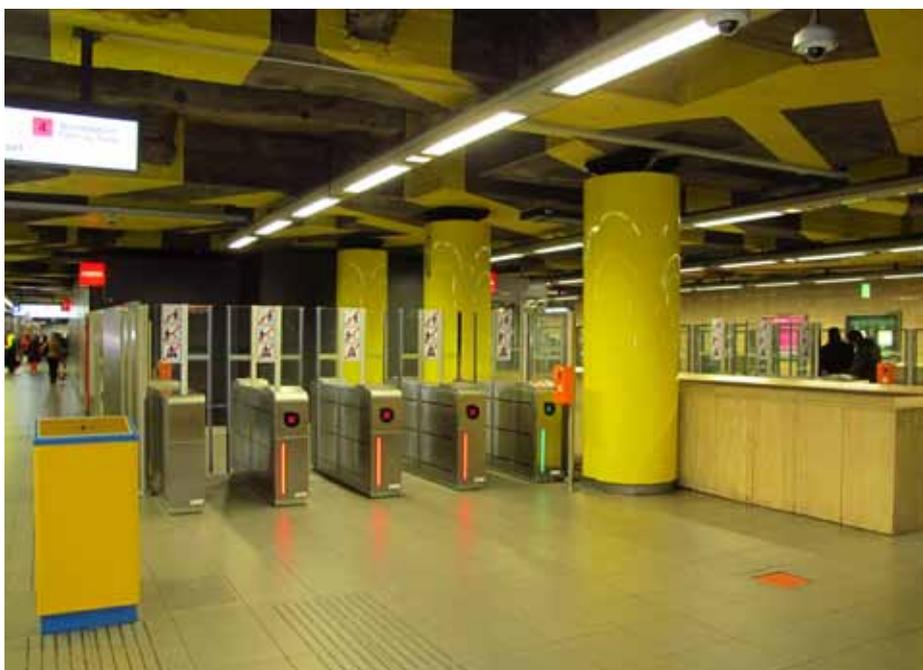
Par ailleurs, un métro automatisé ne signifie pas un métro déshumanisé, bien au contraire. Les conducteurs de métro actuellement en service sur les lignes 1 et 5 verront leur métier évoluer. La STIB s'est formellement engagée à ne licencier aucun conducteur de métro. En effet, les conducteurs continueront de conduire les métros des lignes 2 et 6, qui, dans un

DU MÉTRO MANUEL AU MÉTRO AUTOMATIQUE

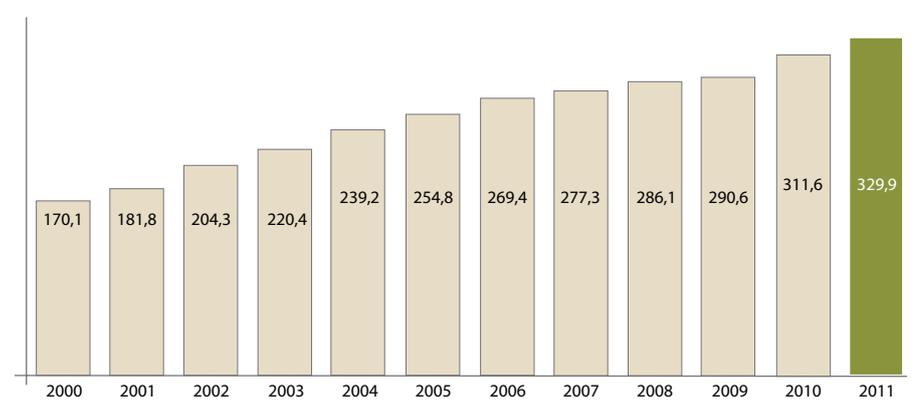
En 1983, la ville de Lille accueillait le premier métro automatique du monde. De nombreuses villes aux quatre coins du monde lui ont emboîté le pas. Aujourd'hui, l'automatisation est une tendance confirmée, mais que ce soit à Lyon, Singapour, Pékin, Copenhague, Nuremberg, Lausanne ou encore Vancouver, il s'agit toujours de nouvelles lignes de métro. A l'heure actuelle, seul le métro parisien a franchi le cap de la modernisation partielle de son métro dit « manuel » en un métro automatique.

Bruxelles est confrontée au même défi que la ville lumière. Automatiser une ligne de métro existante va de pair avec certaines difficultés d'ordre technique et opérationnel. À Bruxelles, le réseau de métro circule de 5h à 1h du matin. Par conséquent, et pour limiter au maximum les perturbations pour les voyageurs, cela signifie que les travaux de modernisation de la signalisation et d'installation des façades de quai notamment, doivent s'effectuer de nuit, en dehors des heures d'exploitation, c'est-à-dire entre 1h et 5h du matin.

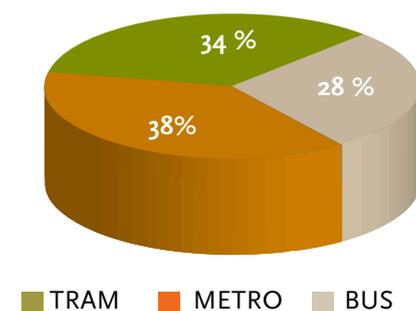
Le dépôt de métro Delta, construit il y a près de 40 ans, doit également être modernisé pour pouvoir accueillir les nouveaux métros automatiques. Ce dépôt sera chargé du stockage et de l'entretien « lourd » des rames de métro. Il continuera, par ailleurs, à assurer la maintenance des anciennes rames, tout comme le dépôt Jacques Brel. Un nouveau dépôt, situé à Erasme, verra également le jour. Ce dépôt accueillera uniquement les rames de métro automatique. Il sera également chargé de l'entretien « léger » de ces nouvelles rames.



Graphique 1 : Fréquentation du réseau de la STIB entre 2000 et 2011 (en millions de voyageurs)



Graphique 2 : Répartition des voyageurs sur le réseau de la STIB par mode de transport (données 2011)



premier temps, resteront inchangées. À terme, le personnel du métro accomplira également d'autres tâches, tant techniques que commerciales, en stations et dans les voitures. Les nouvelles technologies mèneront à la création de nouveaux emplois, polyvalents et variés.

LES PROCHAINES ÉTAPES

Cela fait déjà plusieurs années que la STIB planche activement sur le projet Pulsar. En 2013, les cahiers des charges pour la livraison de 43 rames de métro, et le renouvellement de la signalisation seront finalisés et remis aux candidats internationaux retenus sur base de leur expertise et de leurs capacités technique et financière. Le design des rames de

métro et des portes palières a été dessiné et fera partie intégrante de ces cahiers des charges.

À partir de mi-2017, les portes palières seront placées progressivement dans les 37 stations desservies par le métro automatique. Leur installation débutera depuis Erasme vers Herrmann-Debroux et Stockel.

Fin 2018, les voyageurs pourront monter à bord du premier métro automatique bruxellois.



Gaétane Verwilghen
 Communication & Relations Publiques
 verwilgheng@stib.irisnet.be - Web:
 www.stib.be – www.mivb.be

“ LE PORT DE BRUXELLES, ACTEUR DE LA DISTRIBUTION URBAINE ”



La mobilité ne se limite pas aux voitures, deux-roues et piétons, ni même au seul transport de personnes. Elle englobe l'ensemble des paramètres qui facilitent le déplacement des personnes et des marchandises, et est à ce titre un enjeu crucial pour la Région de Bruxelles-Capitale. Toutes les études confirment en effet la croissance galopante de la population bruxelloise dans les décennies à venir. Les pouvoirs publics mettent dès lors en place des stratégies pour la gérer au mieux, avec pour cible principale le logement. Parmi les autres besoins, qui vont croître proportionnellement à la croissance démographique, citons par exemple l'emploi, l'éducation, l'approvisionnement de la ville, la mobilité, etc.

Notons que, sur ce dernier point, des initiatives sont prises : plus de transports en commun, aménagement de pistes cyclables, Villo, Cambio, etc. Ces initiatives sont principalement orientées vers le transport de personnes. Cependant, Bruxelles est plus qu'un ensemble

d'individus devant se rendre d'un point A à un point B. Bruxelles mange, boit, construit, achète, jette,... Bref, Bruxelles consomme. Et en masse. Et, si Bruxelles est un centre de consommation majeur, la production y est par contre limitée. La plupart des produits consommés dans notre capitale doivent donc être « importés ». Tous ces flux entrants et sortants, principalement routiers, entravent lourdement la mobilité, et pèsent lourd sur la société et l'économie : nuisances sonores, dégradations des voiries, accidents, embouteillages, encombrements dus aux déchargements, pollution, etc.

Une approche multimodale est nécessaire. Avec d'autres acteurs comme Bruxelles Mobilité, c'est ce que prône le Port de Bruxelles, en transférant les trafics existants destinés à l'approvisionnement de Bruxelles, depuis la route vers la voie d'eau, reconnue par tous comme le moyen de transport le plus durable à l'heure actuelle. Objectif louable donc mais loin d'être simple.

En effet, le Port doit systématiquement démontrer la rentabilité économique du transfert modal de la route vers la voie d'eau, alors que les avantages en termes d'environnement et de mobilité pour la Région bruxelloise sont évidemment tout aussi importants que les aspects économiques. En outre, le Port de Bruxelles est un port Landlord, propriétaire de terrains, et doit compter sur des tiers pour jouer le rôle d'opérateurs. A cela s'ajoutent l'intégration urbaine nécessaire des activités portuaires, ou encore le syndrome de NIMBY¹ largement répandu au sein de la population. Il n'empêche, les marchandises actuellement « importées » dans la Région par la voie d'eau couvrent une gamme très large de produits, du sable aux bouteilles d'eau, en passant par la farine ou l'essence (de toutes les stations de Bruxelles!). Le Port de Bruxelles est donc déjà acteur de l'approvisionnement de la Région. Et son objectif est de renforcer encore ce rôle de facilitateur logistique.

1/ NIMBY = Not In My Back Yard (pas dans mon jardin). Le terme est utilisé pour décrire l'opposition à un projet d'intérêt général par quelqu'un qui refuse de supporter les éventuelles conséquences négatives du projet



Distribution urbaine par la voie d'eau : une réalité à Utrecht grâce au Bierboot

Les véhicules électriques 'Vert chez vous' peuvent être déchargés n'importe où en bord de Seine grâce au bateau équipé d'une grue.

Le Centre TIR du Port de Bruxelles, complexe logistique unique idéalement situé à proximité du centre ville et bientôt connecté à la voie d'eau

Le Port de Bruxelles est un partenaire privilégié dans le développement d'une logistique et d'une distribution urbaine durable. Le Plan stratégique pour le transport de marchandises le confirme d'ailleurs. Des projets dans d'autres villes portuaires confirment également la contribution essentielle d'un port urbain à une distribution urbaine durable. La distribution urbaine par la voie d'eau est ainsi déjà une réalité à Paris ou à Utrecht. C'est d'ailleurs ce qui a poussé le Port de Bruxelles à monter avec six autres ports intérieurs le projet européen Connecting Citizen Ports 21, afin d'échanger leurs expériences et de prôner ensemble une approche innovante du développement portuaire au service de la ville. Le fait que cette thématique bénéficie d'un financement européen, via le programme Interreg IVB, souligne son rôle clé dans l'approvisionnement durable des villes de demain.

Concrètement, le Port de Bruxelles souhaite créer un réseau de plateformes de

transbordement le long du canal, à des fins de distribution urbaine via la voie d'eau. Cela permettra d'assurer la livraison des marchandises au plus près de l'utilisateur final et d'ainsi réduire les coûts du last mile (post-acheminement, entre le dernier transbordement et la destination finale), qui reste généralement routier. Plus cette distance de post-acheminement est longue, plus la rentabilité économique impose de recourir à des véhicules de grande capacité. Au contraire, en réduisant ce last mile, on peut alors faire appel à des véhicules plus petits, plus écologiques et mieux adaptés à l'environnement urbain. Autre avantage, ces véhicules légers peuvent être déchargés directement depuis le bateau, qui est équipé d'une grue, comme c'est le cas dans le concept 'Vert Chez Vous' à Paris.

Le réseau de plateformes comptera deux hubs (en rouge sur la carte) situés au Bassin Vergote et au Bassin de Biestbroeck. Ces hubs occuperont

une surface de 2 à 3.000 m² et permettront le stockage temporaire des marchandises, ainsi que des activités complémentaires (groupage, reconditionnement, etc.). Ils accueilleront des produits de consommation (non-food FCMG, alimentation « sèche », boissons) des matériaux de construction, de la distribution de colis, etc. La plateforme du Bassin Vergote permettra en outre de connecter le Centre TIR² à la voie d'eau, ouvrant ainsi la porte à



2/ Centre de Transport Routier International : complexe logistique portuaire de 160.000 m² situé à proximité du site Tour & Taxis, le long de l'avenue du Port.



un nouveau potentiel pour ce complexe logistique. A terme, un troisième hub pourra voir le jour au nord de la Région.

Entre ces hubs, des points de transbordement (en vert sur la carte) permettront de décharger des marchandises au plus près de leur destination finale. Grâce à ce projet, le Port sera par ailleurs actif dans une zone où il ne possède pas de terrain (dans la zone du centre, entre les deux hubs). En effet, ces points de transbordement occuperont un espace limité (quelques dizaines de m²) qui serait partagé entre sa fonction urbaine actuelle (parking, espace vert et récréatif, promenade etc.) et des activités de transbordement ponctuelles, liées à l'approvisionnement des quartiers commerciaux avoisinants (distribution urbaine fine à hauteur de la rue Dansaert par exemple) et de chantiers proches, ou encore à la livraison de colis. N'importe quel espace non-bâti en bordure du canal pourrait potentiellement être utilisé puisqu'aucun engin de manutention n'est nécessaire à quai.

Ce projet a déjà commencé. Des études débutent en ce moment afin d'étudier plus en détails les flux existants qui pourraient être captés par ce nouveau moyen de desserte, de déterminer la localisation des points de déchargement et d'approfondir le schéma de fonctionnement des hubs. Le Port est également en contact avec des opérateurs potentiels, qui offrent des solutions innovantes en matière de bateaux auto-déchargeants.

Et la contribution du Port à une meilleure mobilité ne s'arrête pas là. Le Port a également été sollicité par Bruxelles Mobilité pour un projet pilote, dans le cadre d'un autre projet européen (LAMILO, LAst Mille LOGistics). Son rôle consiste ici à mettre à disposition des espaces logistiques dans son Centre TIR, afin d'y lancer un projet pilote de distribution urbaine. Des contacts ont déjà été pris avec certains logisticiens intéressés et un opérateur de distribution urbaine 100% verte! Le rôle du CDU (Centre de Distribution Urbaine) du Centre TIR semble se confirmer et le Port se réjouit de pouvoir rajouter cette corde à son arc. Ce type d'activité est clairement porteur pour son développement et également plus facilement conciliable avec le tissu urbain environnant. Pour mener à bien cette mission, il est toutefois indispensable que les activités portuaires soient maintenues au cœur même de la ville. Les éloigner de leur principal centre de consommation serait une erreur tactique à l'heure où de nombreuses régions d'Europe se tournent vers une industrialisation durable pour sortir par le haut de la grave crise économique que nous traversons.

Plusieurs paramètres influenceront le succès de ces projets. La collaboration de toutes les parties sera bien entendu nécessaire : décideurs politiques aux niveaux régional et communal, transporteurs et chargeurs privés. Le Port

peut compter sur le soutien de Bruxelles Mobilité et collabore avec de nombreux acteurs privés et publics au sein de la Région. Les défis sont à vrai dire moins techniques qu'idéologiques. Le potentiel de la voie d'eau est clairement sous-utilisé et celle-ci pourrait accueillir un trafic deux à trois fois plus important sans nécessiter d'investissement. En outre, les solutions techniques en matière de transport et de transbordement existent. Par contre, pour que ces nouveaux trafics voient le jour, tous les aspects de la croissance de Bruxelles devront être pris en compte. Ces défis impliquent également de prendre des décisions réfléchies dès aujourd'hui pour préparer demain, et d'adopter une attitude volontaire pour le développement du Port, afin d'accroître la part modale de la voie d'eau à Bruxelles. C'est sans doute là que réside le défi majeur du Port : poursuivre ses efforts d'intégration urbaine et, en parallèle, accroître ses activités de communication et de conscientisation, envers les riverains, les décideurs politiques et la population. Et les arguments ne manquent pas : quand on sait qu'en 2011, près de 2000 camions ont été évités chaque jour sur les routes bruxelloises grâce au port, on comprend alors que le développement du port profite directement à la Région et à sa mobilité.

Benoit Hellings
Président du Port de Bruxelles



“ LA RÉGION ENTRE EN GARE(S) ”

Quand on parle du ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale, il est intéressant de se rappeler une chose : la première liaison ferroviaire d'Europe continentale fut entre Bruxelles et Malines en 1835 ! Ce petit fait historique est toujours d'actualité : Bruxelles est au centre du réseau ferroviaire belge !

La place de Bruxelles dans le ferroviaire est triple : d'abord, Bruxelles est au cœur d'un réseau de trains à grande vitesse qui participe au rayonnement de Bruxelles en tant que région internationale. Ensuite, il suffit de regarder la carte ferroviaire nationale, Bruxelles est la pièce centrale du puzzle ferroviaire, avec pour point d'orgue la fameuse jonction Nord-Midi, qui accueille environ 1200 trains par jour, ce qui en fait l'ouvrage ferroviaire le plus utilisé au monde après celui de Tokyo ! Enfin, le ferroviaire peut et doit jouer un rôle urbain plus important dans un territoire qui offre une densité ferroviaire très importante, l'une des plus élevée d'Europe, et qui présente déjà à l'heure actuelle une trentaine de gares sur le territoire de la Région (voir carte 1 réseau ferré).

Et malgré cela, l'offre ferroviaire n'est pas suffisante ! En effet, si l'on veut faire face durablement à l'augmentation de la demande de mobilité, le rail doit faire partie de la solution et favoriser le report modal. D'ici à 2020-2030, l'offre devrait monter d'une centaine de trains

en heure de pointe actuellement à 150 trains en heure de pointe. Et rapidement, l'offre devrait monter à 170 trains en heure de pointe.

Cependant, dans l'immédiat, environ 90% de l'offre ferroviaire est concentrée dans la Jonction Nord-Midi, menacée de saturation. Toute la question est donc de savoir comment aménager l'infrastructure ferroviaire bruxelloise et comment répartir ces trains sur l'ensemble de cette infrastructure.

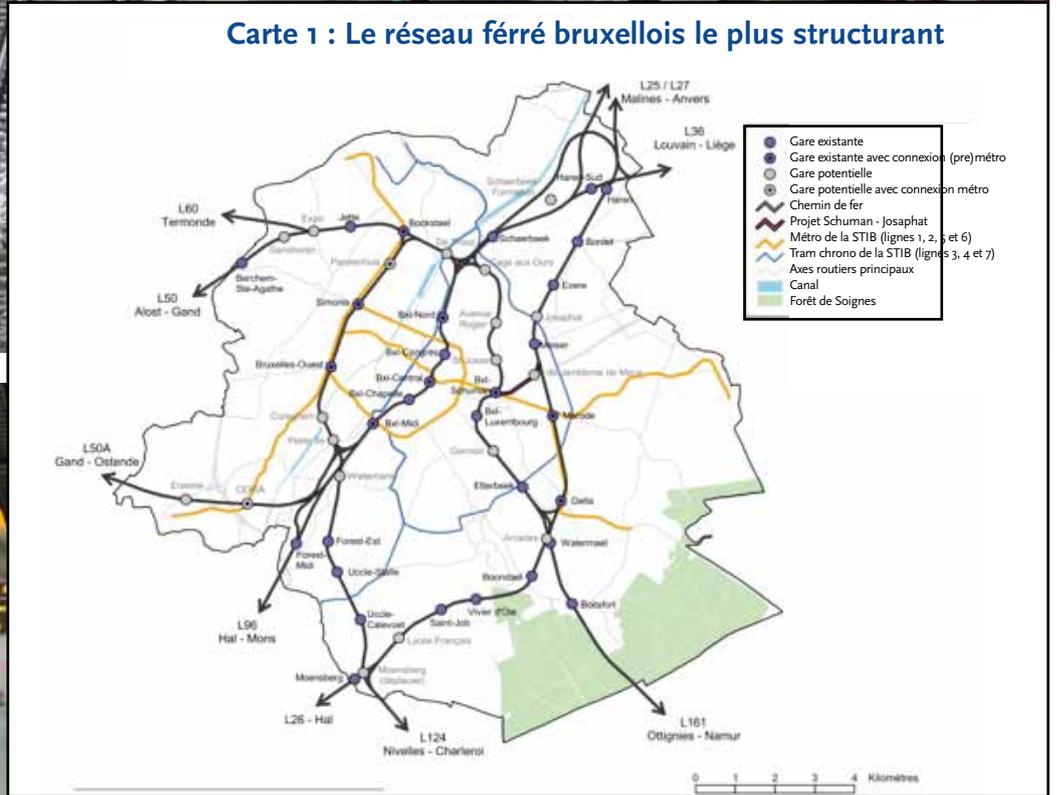
LA POSITION DE LA RÉGION

En mai 2012, le Gouvernement bruxellois a pris position sur les enjeux ferroviaires. Cette position propose une « ambition réaliste » qui articule d'une part les besoins nationaux d'entrée et de sortie en train de la Région, tout en s'inscrivant dans une perspective de développement territorial polycentrique, possible grâce à une infrastructure ferroviaire déjà disséminée sur le territoire bruxellois. La position du Gouvernement bruxellois est double :





Carte 1 : Le réseau ferré bruxellois le plus structurant



1. D'une part, il est possible d'augmenter l'offre de trains en valorisant l'ensemble de l'infrastructure bruxelloise. En effet, Bruxelles présente un potentiel bien plus important que la jonction Nord-Midi si l'on valorise les lignes 26, 28 et 161, et cela, pour un coût bien inférieur à la construction d'une seconde Jonction. (voir carte 2 options infra).
2. D'autre part, et étant donné le rôle central de Bruxelles dans la carte ferroviaire nationale, toute desserte ferroviaire supplémentaire doit également bénéficier aux Bruxellois, et en ce sens, irriguer la Région autrement que par la seule jonction Nord-Midi.

Bruxelles Mobilité porte cette position à différents niveaux. En interne bien en-

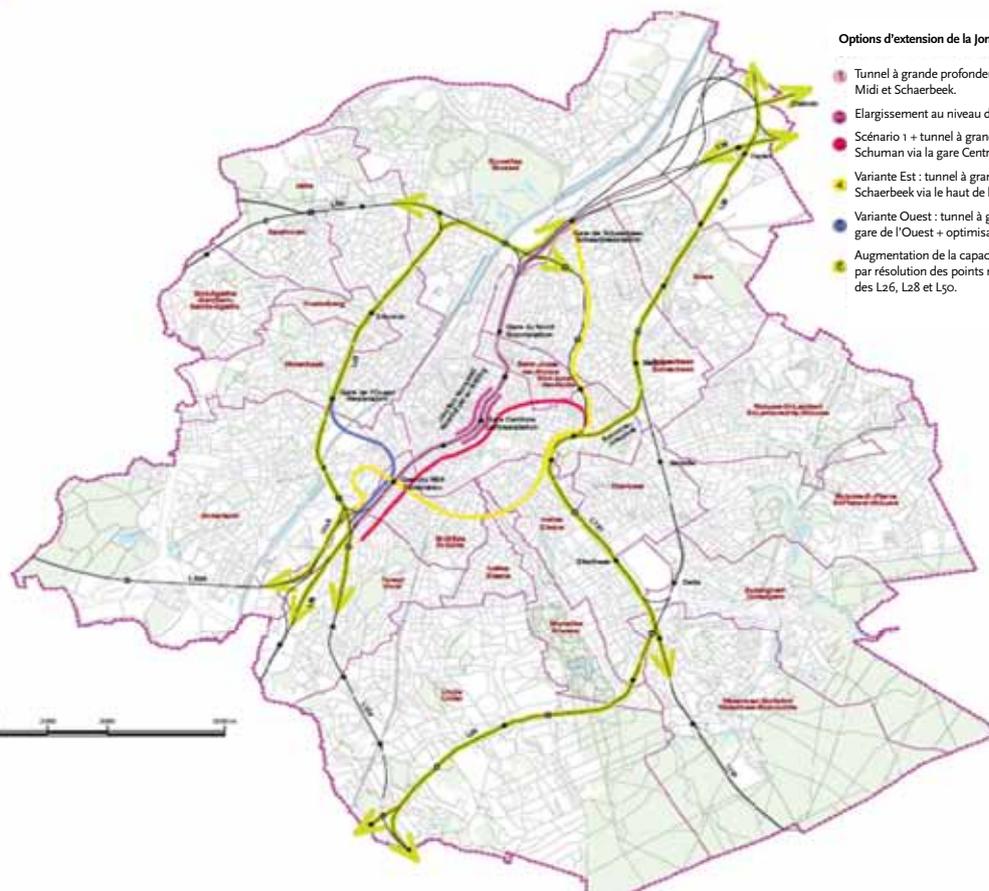
tendu, par le biais d'études spécifiques (sur la fréquentation des gares et le profil des utilisateurs, sur une vision à long terme de l'évolution ferroviaire, etc.), ou encore en travaillant avec tous les acteurs bruxellois, les cabinets, l'administration et la STIB. Ensuite en développant des relations plus étroites avec le groupe SNCB, que cela soit au sein du Comité de concertation, se réunissant tous les six mois pour évoquer tous les dossiers, ou encore en explorant les options techniques avec les différents experts d'Infrabel et de SNCB Mobility. L'ambition de la Région de Bruxelles-Capitale est double : mettre en place un dialogue constructif et élaborer en commun les solutions de mobilité ferroviaire de demain. Enfin, il faut également préparer la réforme de l'Etat, qui prévoit de faire entrer les Régions dans les Conseils

d'administration du Groupe SNCB, ce qui donnera plus d'opportunités et de responsabilités à la Région de Bruxelles-Capitale.

L'ACTUALITÉ DU DOSSIER RER

En mai 2012, les ministres de la mobilité de tous les niveaux de pouvoirs, régional et fédéral, ont également rappelé l'importance du projet RER. Ils ont défini un scénario d'exploitation, un horizon de temps (2018) et ont demandé à chaque opérateur de transport de proposer un plan de transport sur l'ensemble de la zone RER. Cet engagement politique doit maintenant être traduit dans le plan d'investissements 2013-2025 du groupe SNCB, pour lequel la Région de Bruxelles-Capitale sera consultée. Cette consultation se fera dans un contexte budgétaire difficile et il sera essentiel

Carte 2 : Les options ferroviaires en RBC



Options d'extension de la Jonction Nord-Midi étudiées par les experts:

- Tunnel à grande profondeur sous la JNM existante entre la gare du Midi et Schaerbeek.
- Elargissement au niveau des six quais existants à la gare Centrale.
- Scénario 1 + tunnel à grande profondeur entre la gare du Midi et Schuman via la gare Centrale.
- Variante Est : tunnel à grande profondeur entre la gare du Midi et Schaerbeek via le haut de la ville et Schuman.
- Variante Ouest : tunnel à grande profondeur entre la gare du Midi et la gare de l'Ouest + optimisation et/ou extension de la L28.
- Augmentation de la capacité de toutes les lignes existantes Nord-Sud par résolution des points noirs et mise à 4 voies de certains tronçons des L26, L28 et L50.

de rappeler l'importance du projet RER ainsi que son agenda, car la demande en mobilité n'attend pas. Si l'on veut lutter contre la congestion des routes, améliorer le cadre de vie des citoyens et dynamiser l'économie de nos territoires, une offre ferroviaire efficace, qui utilise l'ensemble de l'infrastructure disponible et qui soit bien articulée avec le réseau STIB, est un levier majeur.

Eric Cooremans

Bruxelles Mobilité - Direction Stratégie
Coordination Cellule Interrégionale
ECooremans@mrbc.irisnet.be





TARIFICATION DES VÉHICULES :

“ OÙ EN SOMMES-NOUS ? ”

La tarification des déplacements automobiles fait partie de la stratégie du plan IRIS 2 en vue d'aboutir à un transfert modal et à une utilisation rationnelle de la voiture. À cet effet, le plan IRIS 2 prévoit d'une part un projet pilote interrégional avec taxation au kilomètre pour les poids lourds et d'autre part, le lancement d'une étude relative à une tarification propre à Bruxelles. Où en sommes-nous maintenant avec ces objectifs issus du plan de mobilité pour les poids lourds et les véhicules légers ?

Alors que le Gouvernement s'était 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, les négociations tri-régionales ont abouti à un accord politique bien plus avancé. En effet, le projet pilote pour les poids lourds a dès lors évolué vers l'instauration d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds dans les trois Régions, jusqu'aux frontières nationales.

Les trois Régions ont conclu cet accord politique le 21 janvier 2011 prévoyant plusieurs dispositions sur la tarification des véhicules dont : l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds en remplacement de l'Euro-vignette, l'introduction coordonnée d'un droit d'usage à la durée des infrastructures routières applicable aux véhicules légers, une réforme de la fiscalité routière (Taxe de Circulation et Taxe de Mise en Circulation) tenant compte de paramètres environnementaux

et enfin, la réalisation des études nécessaires permettant de déterminer les conditions d'introduction d'un prélèvement kilométrique pour véhicules légers ainsi que la mise en œuvre d'un projet pilote portant sur cette dernière mesure sur la zone RER. Cet accord a lancé le « projet Fairway », dans le cadre duquel un consultant a été nommé pour effectuer un travail avec les trois Régions qui, en 2016, aboutira au lancement d'un prélèvement kilométrique pour tous les poids lourds. De cette manière, la Belgique et les trois Régions s'alignent sur des pays tels que la France et l'Allemagne qui possèdent ou préparent déjà une taxation au kilomètre pour les poids lourds. La Commission européenne stimule cette dynamique d'internalisation des coûts externes via une « user charge ».

Au premier semestre de 2013, les trois Régions travaillent à la création d'une agence interrégionale de tarification routière qui désignera au deuxième semestre 2013 un partenaire privé pour l'exploitation du système. Le partenaire privé veillera à ce que tous les composants du système soient prêts à l'emploi en 2016 : les appareils (on-board unit ou

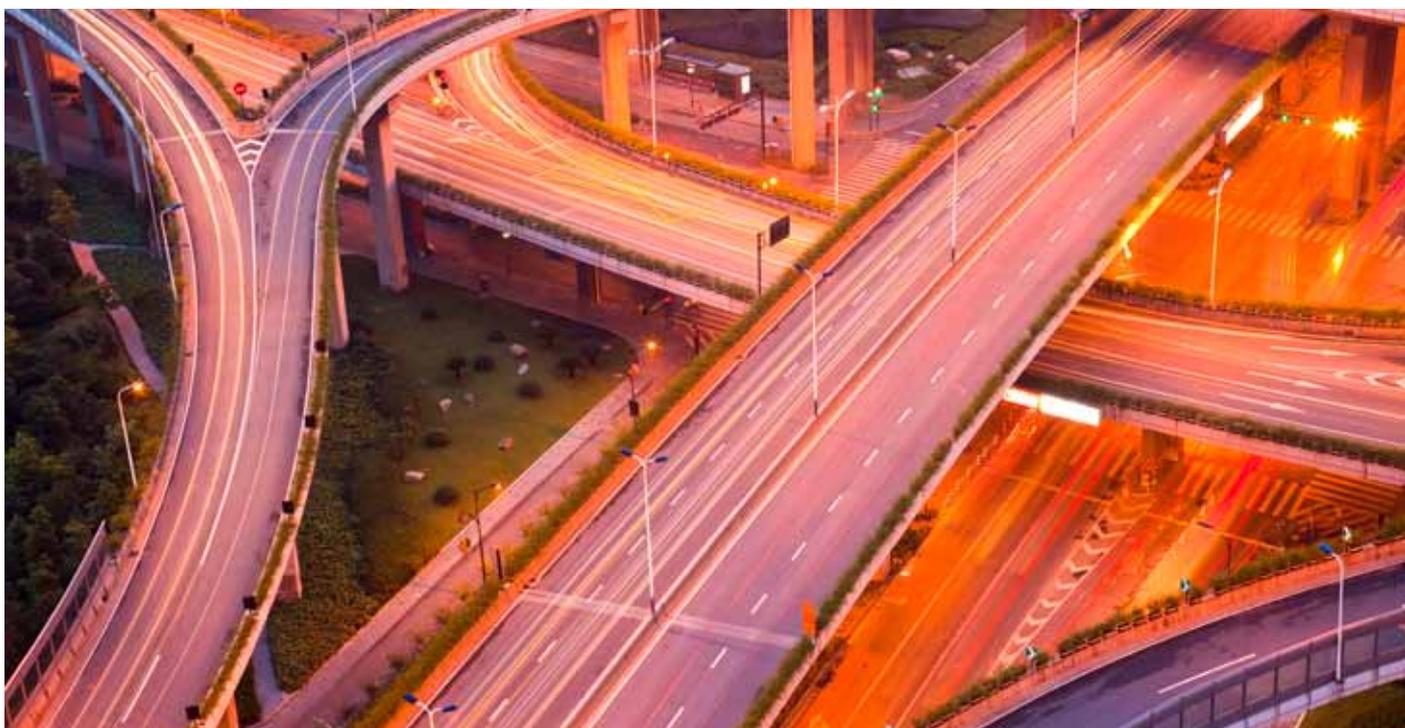
OBU) qui se branchent sur l'allume-cigare pour enregistrer les kilomètres parcourus, le back-office pour la facturation et le dispositif de contrôle.

Dans le courant de 2013, un accord de coopération sera également conclu entre les Régions comprenant des conventions sur les tarifs et sur le contrôle.

QUELLES SONT LES PERSPECTIVES POUR BRUXELLES ?

Du côté des poids lourds

Contrairement aux autres Régions, le Gouvernement bruxellois prévoit, en Région de Bruxelles-Capitale, de soumettre toutes les routes au prélèvement kilométrique afin d'éviter que les poids lourds n'essaient d'échapper à la taxe via les routes communales. Le but est, à terme, d'appliquer une vaste différenciation tarifaire afin que les tarifs sur les routes locales soient supérieurs aux tarifs des routes régionales. L'évolution de la technologie et l'arrivée du réseau de satellites Galiléo permettront une tarification toujours plus affinée, correspondant à la hiérarchie des voiries.

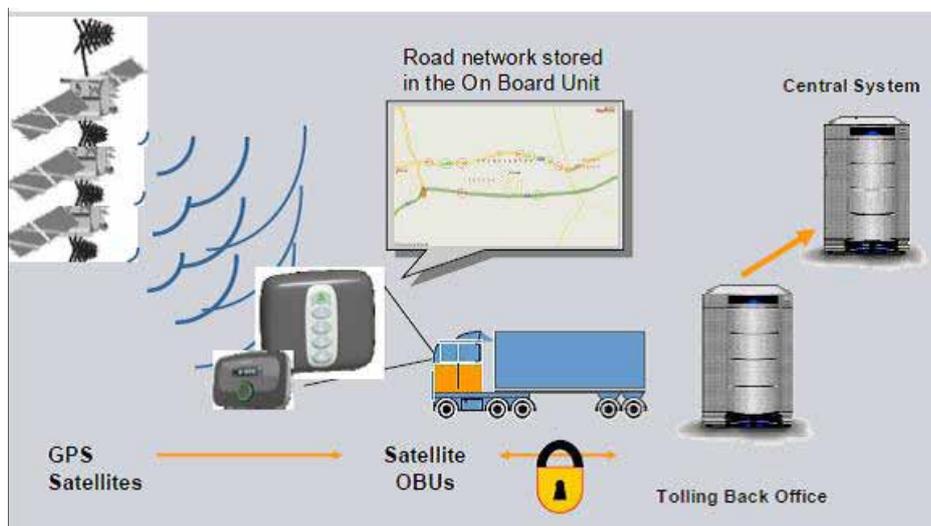


Les tarifs seront probablement plus élevés à Bruxelles que dans les autres Régions, et ce, parce que des études ont démontré que les coûts d'infrastructure qui sont à la base des calculs de la tarification sont plus élevés dans une zone urbaine telle que Bruxelles. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne permet également une taxation plus élevée dans les villes. Ce sera toutefois déterminé en concertation avec les autres Régions afin d'éviter toute distorsion de la concurrence.

L'objectif est que le prélèvement kilométrique soit instauré comme un impôt (non proprement) régional. Des équipes régionales seront chargées de contrôler si les véhicules sont réellement équipés d'un « on-board unit ». Les premières analyses financières démontrent que le système devrait être rentable. Il engendra dès lors des revenus supplémentaires que la Région pourra notamment investir dans une amélioration de la mobilité. Toutefois, au vu du nombre limité de kilomètres parcourus par les poids lourds à Bruxelles, ces revenus supplémentaires devraient rester relativement peu élevés.

Des poids lourds aux véhicules légers

Pour le Gouvernement bruxellois, il était essentiel, dans le cadre du plan IRIS 2, que le prélèvement kilométrique pour les poids lourds rende possible un futur système similaire pour les véhicules légers. Le prin-

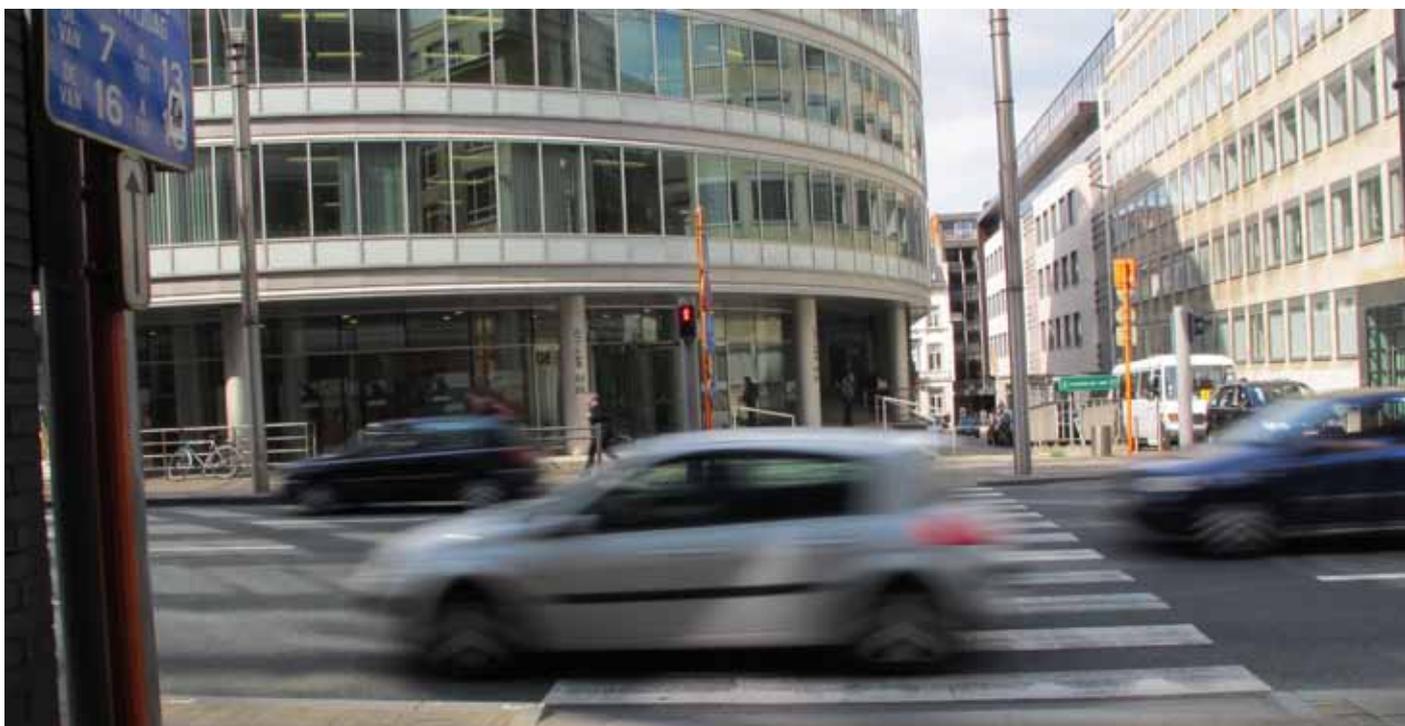


cipe d'extension possible aux véhicules légers est par conséquent inscrit dans les cahiers des charges. L'accord politique du 21 janvier 2011 prévoit également un projet pilote pour les véhicules légers dans la zone du RER. Dans ce cadre, la technologie du prélèvement kilométrique serait testée sur un échantillonnage suffisamment grand de conducteurs particuliers.

En ce début 2013, les trois Régions négocient sur les modalités précises de ce test. Il porterait sur plus de mille conducteurs qui, pendant quelques mois, rouleraient avec un OBU et seraient suivis d'une manière scientifique pour mesurer les effets de la tarification sur leur comportement. Le but est que ce test se déroule encore

au second semestre de 2013 afin de porter ses fruits en 2014. Le prochain Gouvernement régional disposera ainsi de suffisamment d'éléments pour prendre une décision quant à l'instauration d'un éventuel système bruxellois de prélèvement kilométrique des véhicules légers.

De plus, afin de fournir au Gouvernement bruxellois tous les éléments nécessaires sur ce sujet, une étude « Instauration d'une tarification de l'utilisation de la voiture en Région de Bruxelles-Capitale » est également en cours. Cette étude réalisée par le bureau d'études Stratec compare les possibilités d'une « congestion charge » comme à Londres avec celles d'une extension d'un prélèvement kilo-



métrique aux véhicules légers. Les éléments vérifiés sont les revenus supplémentaires pour la Région, les effets sur l'environnement et les conséquences pour l'économie.

D'ici 2014, grâce au test relatif au prélèvement kilométrique pour les véhicules légers et à l'étude Stratec, tous les éléments seront donc réunis pour décider des démarches que Bruxelles souhaite entreprendre à côté du prélèvement kilométrique pour les poids lourds.

LA VIGNETTE AUTOMOBILE VERRA-T-ELLE LE JOUR EN BELGIQUE ?

Concernant les véhicules légers, l'accord politique de 2011 a en tout cas déjà prévu

une vignette électronique. Dans ce cadre, l'utilisateur de la voie publique a l'obligation d'acheter une vignette annuelle ou une vignette couvrant une durée plus courte. Cette mesure politique a déjà été largement commentée dans les médias. L'une des critiques faisait état du fait qu'elle ne favorise pas vraiment la gestion de la mobilité et n'incite guère au transfert modal. Dans l'accord politique, la vignette électronique n'était en effet pas une demande de la Région de Bruxelles-Capitale, mais faisait partie d'un compromis.

En ce début 2013, nous ne savons toutefois pas encore clairement si la vignette électronique verra réellement le jour. La Commission européenne a exprimé des objections fondamentales contre le premier projet de vignette électronique transmis par les trois Régions. Ainsi, l'obligation pour les Belges d'acheter une vignette annuelle et l'application de la vignette à l'ensemble du réseau routier ont été considérées comme contraires au principe de la « user charge ». Actuellement, les trois Régions retravaillent l'architecture de la vignette électronique. La question fondamentale demeure de savoir si la vignette sera encore suffisamment rentable suite à l'adaptation du système aux exigences de la Commission européenne. Il n'est pas exclu que le projet d'introduction de la vignette électronique soit mis entre parenthèses dans le courant de 2013.

DES DÉCISIONS IMPORTANTES POUR LA MOBILITÉ À BRUXELLES

En cas d'avortement de la vignette électronique, la question « qu'en est-il de la tarification des véhicules légers ? » sera encore plus qu'aujourd'hui une question pertinente pour le Gouvernement bruxellois. Misera-t-on uniquement sur le long terme via l'extension du système destiné aux poids lourds qui débutera en 2016 ou envisagera-t-on, en tant que solution intermédiaire, des systèmes « légers » tels que la « congestion charge » de Londres qui pourraient, moyennant des investissements relativement restreints, engendrer de nouvelles recettes non négligeables pour la Région tout en participant à la réduction du trafic routier ?

La tarification routière et le plan IRIS 2 deviendront de plus en plus concrets dans les années à venir, y compris pour les citoyens et les communes bruxelloises. Ces dernières ont été associées, via des organes consultatifs tels que la Commission régionale de la mobilité, à l'évolution de ces projets et resteront impliquées via ces organes de concertation.

Chris Ceustermans
 cceustermans@mbhg.irisnet.be
 Direction Stratégie
 Bruxelles Mobilité

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Vandeputte Henri	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	henri.vandeputte@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Service Mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse email à laquelle nous devrions l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante :

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

C'EST ÉCOLOGIQUE

Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante :

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

Oui, un collègue souhaiterait obtenir le Moniteur de la Mobilité. Voici ses coordonnées :

Fonction.....
 Prénom.....
 Téléphone.....
 Organisation.....
 Fax.....
 E-mail.....
 Nom.....
 Adresse.....

Oui, je dispose d'une adresse e-mail et vous pouvez m'envoyer le Moniteur de la Mobilité à cette adresse :

Nom.....
 Prénom.....
 E-mail.....

BON À Renvoyer à la cellule MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE