

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

Quelle politique
à Bruxelles en matière
de parking de dissuasion
(P + R)

TRIMESTRIEL N°40 | ÉTÉ | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- La mobilité quotidienne dans la Région
- Une ordonnance mobilité
- Un plan stratégique pour le transport de marchandises

>> BONNES PRATIQUES

- AVANTI, pour un réseau bruxellois de transports en commun à la pointe

ÉDITORIAL	03
LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE À BRUXELLES : DÉFIS, OUTILS ET CHANTIERS PRIORITAIRES	04
UNE ORDONNANCE POUR UN PROJET DE MOBILITÉ FÉDÉRATEUR EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	06
LE PLAN STRATÉGIQUE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	08
AVANTI, POUR UN RÉSEAU BRUXELLOIS DE TRANSPORTS EN COMMUN À LA POINTE	10
DOSSIER QUELLE POLITIQUE À BRUXELLES EN MATIÈRE DE PARKING DE DISSUASION (P + R) ?	14

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

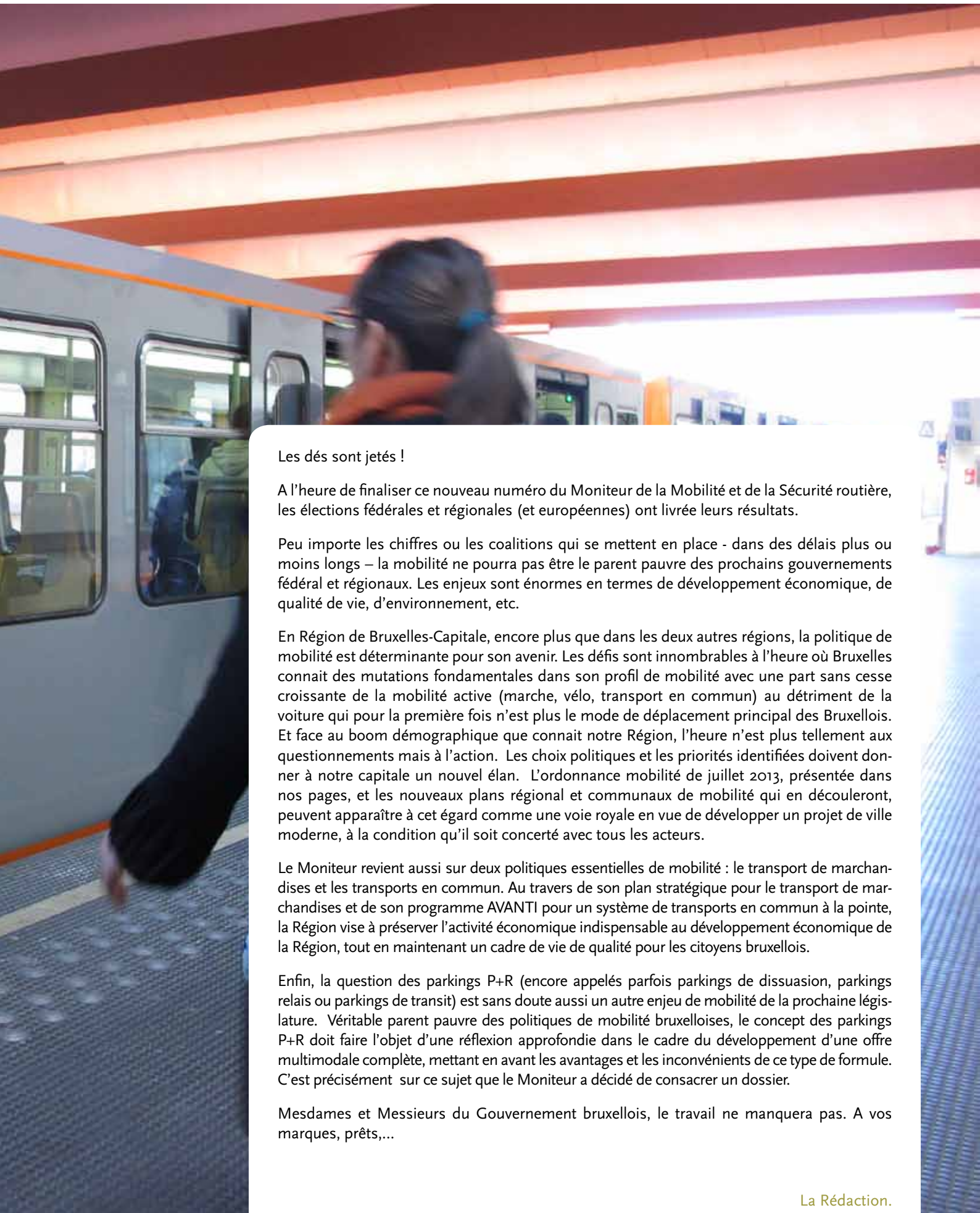


DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen
RÉDACTION : Bertrand Pierre-Jean - David Tim - Hubert Michel - Schollaert Jan - Tackoen Xavier - Thys Marianne
TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom
COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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-vsbg.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ
Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - Tél: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be





Les dés sont jetés !

A l'heure de finaliser ce nouveau numéro du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, les élections fédérales et régionales (et européennes) ont livré leurs résultats.

Peu importe les chiffres ou les coalitions qui se mettent en place - dans des délais plus ou moins longs – la mobilité ne pourra pas être le parent pauvre des prochains gouvernements fédéral et régionaux. Les enjeux sont énormes en termes de développement économique, de qualité de vie, d'environnement, etc.

En Région de Bruxelles-Capitale, encore plus que dans les deux autres régions, la politique de mobilité est déterminante pour son avenir. Les défis sont innombrables à l'heure où Bruxelles connaît des mutations fondamentales dans son profil de mobilité avec une part sans cesse croissante de la mobilité active (marche, vélo, transport en commun) au détriment de la voiture qui pour la première fois n'est plus le mode de déplacement principal des Bruxellois. Et face au boom démographique que connaît notre Région, l'heure n'est plus tellement aux questionnements mais à l'action. Les choix politiques et les priorités identifiées doivent donner à notre capitale un nouvel élan. L'ordonnance mobilité de juillet 2013, présentée dans nos pages, et les nouveaux plans régional et communaux de mobilité qui en découleront, peuvent apparaître à cet égard comme une voie royale en vue de développer un projet de ville moderne, à la condition qu'il soit concerté avec tous les acteurs.

Le Moniteur revient aussi sur deux politiques essentielles de mobilité : le transport de marchandises et les transports en commun. Au travers de son plan stratégique pour le transport de marchandises et de son programme AVANTI pour un système de transports en commun à la pointe, la Région vise à préserver l'activité économique indispensable au développement économique de la Région, tout en maintenant un cadre de vie de qualité pour les citoyens bruxellois.

Enfin, la question des parkings P+R (encore appelés parfois parkings de dissuasion, parkings relais ou parkings de transit) est sans doute aussi un autre enjeu de mobilité de la prochaine législature. Véritable parent pauvre des politiques de mobilité bruxelloises, le concept des parkings P+R doit faire l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre du développement d'une offre multimodale complète, mettant en avant les avantages et les inconvénients de ce type de formule. C'est précisément sur ce sujet que le Moniteur a décidé de consacrer un dossier.

Mesdames et Messieurs du Gouvernement bruxellois, le travail ne manquera pas. A vos marques, prêts,...

La Rédaction.

“ LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE À BRUXELLES : DÉFIS, OUTILS ET CHANTIERS PRIORITAIRES ”

« Là où on n'a pas été assez bons, c'est en matière de mobilité. Les problèmes sont encore aigus. On n'a pas vraiment su les maîtriser ». Ce constat de Charles Picqué dans l'Écho du 6 avril 2013, à un mois de son départ de la présidence de la Région de Bruxelles-Capitale rejoint un sentiment souvent évoqué. Bruxelles n'est-elle pas présentée comme la « capitale européenne des bouchons » dans les classements établis par les fournisseurs de données pour GPS ?

Sujet aussi complexe, polémique que quotidien, la mobilité des personnes à, de et vers Bruxelles méritait que le Brussels Studies Institute y consacre sa deuxième note de synthèse. Il s'agit de faire un état des lieux complet, mais surtout nuancé, de cette matière au cœur des compétences et des dépenses régionales. Quatre universitaires bruxellois ont rédigé cette nouvelle synthèse.

Tirant profit des données et analyses rassemblées dans les deux premiers Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, cette note de synthèse actualise et développe considérablement la note des États généraux de Bruxelles parue sur le même sujet en 2009. La première partie présente les principaux défis auxquels Bruxelles doit faire face. Ensuite, elle aborde les outils et enjeux institutionnels, avant de terminer par une analyse des convergences et divergences qui entourent deux chantiers que beaucoup s'accordent à considérer comme prioritaires pour Bruxelles : le développement du réseau ferré de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois (STIB) et l'exploitation du futur RER.

Les quatre auteurs constatent que les pratiques de déplacement ont fortement évolué au cours des années 2000. L'usage des transports publics a très nettement augmenté, davantage pour les déplacements entrants à et sortants de Bruxelles (qui sont passés de 15% en 1999 à 32% en 2010) que pour les déplacements internes (passés de 15 à 25%). La marche est devenue le premier mode pour les déplacements internes à la Région (37%), l'usage du vélo y a triplé en dix ans et la part de la voiture a chuté (de 50 à 32% du total des déplacements), ce qui est moins vrai pour les déplacements entrants et sortants (où la voiture reste utilisée dans 63% des cas). Ceci va de pair avec le fait que moins de ménages bruxellois disposaient d'une voiture personnelle en 2010 par rapport à 1999.

Le boom démographique et l'augmentation du volume des déplacements qu'il induit auraient pu engendrer, à situation inchangée, une dégradation beaucoup plus marquée de la circulation à Bruxelles la congestion se concentrant essentiellement aux entrées de ville et sur le ring. Autrement dit, le report modal de la voiture vers les autres modes, observé au cours de la première décennie du siècle, a permis de limiter les dégâts. Mais du point de vue de l'utilisateur, cela donne l'impression que la situation ne s'améliore pas, voire qu'elle empire, notamment en termes de temps de parcours.

La majorité des Bruxellois sont devenus, par choix ou par nécessité, multimodaux, surtout pour leurs déplacements internes à la Région. Un changement de paradigme est dès lors possible. Même le rapport à la propriété de moyens de transport et la valeur symbolique de l'automobile tendent à évoluer, comme en témoigne le développement de l'autopartage. Il est dès lors envisageable que la majorité des habitants de la Région se considèrent à terme comme des piétons dont la capacité de mobilité est « augmentée » par le recours tantôt au transport public, tantôt au vélo (personnel ou partagé), tantôt au taxi (individuel ou collectif), tantôt à la voiture (individuelle ou partagée). Cela implique évidemment un regard neuf sur les politiques de mobilité, mettant au cœur de la réflexion non seulement les infrastructures et la place laissée à chaque mode de transport dans l'espace public mais prenant en compte également les conditions d'usage (prix, horaires, information, confort, régulation du trafic) permettant de passer de manière fluide d'un mode de transport à l'autre selon les circonstances.

Cette vision orientée services ne doit cependant pas faire oublier le besoin de hiérarchiser les modes de transport à privilégier en fonction de leur bénéfice pour l'environnement et la



qualité de vie en ville. La diminution non seulement de l'usage mais aussi de la possession de la voiture est ainsi un enjeu crucial pour l'aménagement des espaces publics. En effet, avec aux mains des Bruxellois entre 360.000 et 380.000 automobiles (estimation 2010), qui sont en stationnement (essentiellement au domicile) durant environ 95% de leur durée de vie, la saturation des places de stationnement est palpable dans beaucoup de quartiers. La création d'emplacements supplémentaires hors voirie atteindra vite ses limites physiques ou économiques. Ceci dans un contexte où la tendance à la réduction de la taille des logements et l'exigence d'une meilleure qualité de vie donnent lieu à l'émergence d'une demande en faveur d'espaces publics libérés des voitures, de meilleure qualité et multifonctionnels.

Le transport public reste toutefois la pierre d'angle de la politique de mobilité bruxelloise. Si le Plan régional des déplacements (Iris 2) signe le retour des grandes ambitions pour le métro à Bruxelles, la question du financement de cet ambitieux projet reste clairement posée, ainsi que son poids dans le total des investissements en matière de transport mais aussi vis-à-vis des autres urgences régionales (écoles, etc.). Étant donné la congestion croissante aux entrées de Bruxelles, le RER est, de son côté, attendu depuis de trop nombreuses années. Mais si ce futur service ferroviaire est avant tout calibré pour satisfaire les besoins des navetteurs, il pourrait aussi jouer, au sein de la ville, un rôle complémentaire à celui de la STIB. Pour autant que les horaires, les fréquences et les modalités pratiques d'accès s'y prêtent.

Cette vision d'ensemble, vers laquelle l'ensemble des acteurs (régionaux et communaux) de la Région est appelé à tendre, sera évidemment vite confrontée au contexte institutionnel. Dans une Belgique moins guidée aujourd'hui par la coopération entre entités fédérées que par la concurrence, la Région de Bruxelles-Capitale est fortement dépendante de la politique que voudront bien mener la Flandre et la Wallonie pour renforcer, elles aussi, les polarités autour des nœuds de transport public, plutôt que le mitage du territoire, propice à la dépendance automobile. Une coordination à l'échelle métropolitaine sera également nécessaire entre tous les acteurs pour améliorer l'offre en transport public (RER, Brabantnet...) et réduire drastiquement l'usage de la voiture pour les déplacements entrants et sortants, véritable frein au développement régional.

Mais cette nouvelle donne nécessite aussi un déplacement du centre de gravité de l'action publique vers l'Administration régionale, en particulier la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, qui, avec la maîtrise de la planification, tente aujourd'hui de jouer pleinement son rôle d'« Autorité organisatrice ». D'autres instances, au sein du même ministère régional, de la STIB, des TEC ou de De Lijn pour les autres Régions, ou de Beliris et de la SNCB au fédéral prétendent toutefois chacune, à leur manière et parfois en ordre dispersé, orienter l'organisation des transports à Bruxelles. À nouveau, les leviers d'action sont particulièrement complexes à Bruxelles et les rapports de forces entre acteurs puissants. Ce qui en sortira concrètement au quotidien pour maîtriser les problèmes reste dès lors incertain.

plus d'infos :

HUBERT M., LEBRUN K., HUYNEN P., DOBRUSZKES F., 2013, "Note de synthèse BSI. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires", Brussels Studies, 71, 28 p., téléchargeable sur www.brusselsstudies.be



“ UNE ORDONNANCE POUR UN PROJET DE MOBILITÉ FÉDÉRATEUR EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ”

La Région a connu deux Plans Régionaux de Développement (PRD) dont les volets mobilité se sont concrétisés dans les plans successifs IRIS 1 et 2 lesquels, contrairement au PRD, n'avaient pas de valeur réglementaire. L'ordonnance mobilité n'est donc que le fruit d'une longue histoire.

En 2001, pour mettre en œuvre localement les plans IRIS au niveau des communes, la Convention cadre de mobilité leur fut proposée. Celle-ci prévoyait la réalisation d'un plan communal de mobilité cofinancé par la Région. Cette démarche fut très positive pour les communes les plus volontaristes mais comportait plusieurs écueils :

- certaines communes n'ont pas réussi à faire aboutir un plan communal, ce dernier restant bloqué à l'une ou l'autre étape du processus en raison parfois de la difficulté à appliquer le plan IRIS et à l'intégrer dans les plans locaux ;
- le plan communal de mobilité n'est ni obligatoire ni contraignant.

UNE ORDONNANCE POUR UN PROJET GLOBAL DE MOBILITÉ MULTI-NIVEAUX

Lors de la sixième réforme de l'Etat, les négociateurs ont constaté l'inexistence d'un projet de mobilité fort pour la Région et ayant valeur réglementaire.

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de mobilité vient répondre à cette carence. Elle prévoit que le Gouvernement adopte un Plan Régional de Mobilité et qu'à la suite de celui-ci les communes adoptent à leur tour des plans communaux de mobilité adaptés à leurs problématiques locales tout en respectant strictement le plan régional.

C'est un projet de mobilité pour la ville que doit porter le plan régional de mobilité en réponse au projet de ville du futur

inscrit dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Ce projet n'est pas établi unilatéralement car le Gouvernement doit consulter les communes avant d'élaborer son propre Plan Régional de Mobilité.

Les autorités régionales devront prévoir tous les travaux qui sont indispensables pour réaliser ce projet de mobilité régional; il en ira de même au niveau des communes pour leurs projets locaux afin que toutes les conditions de réalisations soient réunies dans une programmation globale et convergente.

Le Plan Régional de Mobilité peut prévoir que certains projets sont d'intérêt régional et déterminer le type d'aménagement qui doit être réalisé pour tout le projet, qu'il se situe sur voirie communale ou régionale.



DES ADAPTATIONS EN CASCADE POUR LE RESPECT DE PLANS RÉGIONAL ET COMMUNAL

Cette ordonnance apporte également des adaptations à la législation des travaux subsidiés. En effet, Bruxelles Mobilité pourra vérifier que les projets de voiries ou d'espaces publics soient bien conformes au plan régional et communal de mobilité. Si tel n'est pas le cas, tout subside sera logiquement exclu.

Le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (COBAT) est aussi adapté. Tout demandeur d'un permis d'urbanisme pour une voirie ou un espace public doit introduire un projet qui est bien conforme au plan régional et communal de mobilité. Bruxelles Mobilité est chargée de vérifier cette conformité. Le fonctionnaire délégué peut refuser un permis pour non-conformité si l'avis de Bruxelles Mobilité est négatif.

Les travaux de minime importance devront faire l'objet d'une demande de confirmation précisant qu'ils ne doivent pas être soumis à permis. Cette demande sera refusée si les travaux ne sont pas

conformes au plan régional de mobilité. Parmi les autres nouveautés, notons que Bruxelles Mobilité fait dorénavant partie des commissions de concertation.

Tout ce dispositif doit favoriser une action fédératrice pour garantir l'émergence d'un projet de mobilité pour la Région et permettre à chacun d'être un acteur de la démarche tout en empêchant ceux qui ne choisissent pas la solidarité de mettre en péril la réalisation d'une vision globale de mobilité durable.

Le défi à relever est énorme mais atteignable puisque aujourd'hui l'outil existe pour le mettre en œuvre.

PHASE TRANSITOIRE ET CONSULTATION

Dans une phase transitoire et en attendant l'approbation du premier Plan Régional de Mobilité, l'ordonnance prévoit que l'actuel plan IRIS 2 tient lieu de Plan Régional de Mobilité.

Malheureusement ce texte (IRIS 2) n'est pas rédigé de manière réglementaire et est difficilement applicable tel quel. On notera cependant que les actuels Plans Communaux de Mobilité y sont

conformes. Il est donc urgent que le futur Gouvernement s'attelle à la préparation de ce premier Plan Régional de Mobilité, établi conformément au prescrit de l'ordonnance, pour garantir la mise en route d'un projet de mobilité durable pour la Région.

De leur côté, les communes sont d'ores et déjà invitées à faire le bilan de leur Plan Communal de Mobilité en vue de rassembler des idées en prévision des consultations qui seront menées dans le cadre des travaux préparatoires du Plan Régional de Mobilité. Certaines communes pourront d'ailleurs utiliser le fruit de leur participation au projet européen Advance, qui avait précisément pour objet d'évaluer leur Plan Communal de Mobilité.

Cette ordonnance doit être l'occasion d'une meilleure collaboration entre les institutions pour développer un projet de ville en matière de mobilité et doit être perçu par tous comme un atout.

Pierre-Jean BERTRAND
Direction Stratégie
Bruxelles Mobilité
pjbertrand@sprb.irisnet.be

“ LE PLAN STRATÉGIQUE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ”

Le transport de marchandises, en constante augmentation, est un secteur vital pour la Région de Bruxelles-Capitale. L'analyse de la situation actuelle et les projections établies en matière de croissance démographique et de flux de marchandises montrent que la situation n'est pas tenable à terme. Cette croissance est positive pour l'économie mais elle a aussi des effets négatifs sur l'accessibilité de la Région (congestion, double file), la qualité de vie (nuisances sonores, gêne visuelle) et l'environnement (émissions de polluants et de gaz à effet de serre).



Le transport de marchandises représente un nouveau défi de la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. L'augmentation du trafic de marchandises en ville est proportionnellement plus grande que celle du transport de personnes en véhicules particuliers motorisés. Cela s'explique notamment par l'augmentation des besoins liés à la croissance démographique et par les nouvelles pratiques de commerce et de logistique. Si rien n'est entrepris pour améliorer l'efficacité du transport de marchandises, celui-ci mettra en péril le développement des autres politiques de mobilité développées par la Région : marche, vélos, transports publics et voitures, tous seront pénalisés par une augmentation de la congestion. Améliorer l'efficacité du transport de marchandises en ville est essentiel pour une bonne qualité de vie et un développement urbain durable.

UNE VISION À LONG TERME

La Région a élaboré un plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale : ce document définit les grandes orientations stratégiques à mener à Bruxelles en matière de transport de marchandises à l'horizon

2020. Elaboré avec l'aide de consultants spécialisés, dans le cadre d'une large concertation rassemblant des acteurs publics et privés, et enrichi par la participation au projet européen SUGAR¹, le plan régional entend faire de la Région un modèle en matière de distribution urbaine efficace et durable. Il s'agit donc de concevoir une politique qui vise à :

- réduire et optimiser les mouvements de véhicules transportant des marchandises, dans et vers la ville ;
- réduire la part de la route pour le transport de marchandises de longue distance, au profit des voies fluviales et ferroviaires, et de privilégier des véhicules plus respectueux de l'environnement pour la fin du trajet (le « dernier kilomètre ») ;
- améliorer les conditions et l'efficacité des livraisons en ville.

Le plan comprend 36 actions concrètes qui répondent à 5 priorités, identifiées lors d'ateliers participatifs :

1. organiser la structure de la distribution urbaine, un cadre permettant de grouper les marchandises et de les transporter de manière plus efficace et plus propre ;
2. intégrer la distribution urbaine dans la conception et la planification du territoire régional ;
3. améliorer rapidement l'efficacité des livraisons urbaines et réduire les nuisances ;
4. encourager la recherche et l'innovation et récolter des données régionales ;
5. développer un cadre régional favorable à une distribution urbaine efficace et durable.



Ce Plan sera actualisé tous les 2 ans.

Dans sa mise en œuvre comme pour son élaboration, la Région de Bruxelles-Capitale veut inscrire son action dans une logique de coopération avec tous les acteurs de la chaîne logistique. Les 19 communes de la Région joueront également un rôle clé dans la mise en œuvre de ce plan.

Pour parvenir à un approvisionnement plus intelligent et plus respectueux de l'environnement, deux grandes orientations stratégiques ont été définies :

- améliorer la qualité du transport de marchandises, dans une démarche mutuellement profitable pour l'ensemble des professionnels du secteur : gagner en efficacité de gestion, en fiabilité des livraisons et en confort de travail pour les chauffeurs ;
- limiter les impacts sur l'environnement et le cadre de vie, en réduisant la consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances pour tous les usagers de la route.

CONCERTATION ET PARTENARIAT AU CŒUR DU PLAN

La concertation qui s'est déroulée début 2013 sur le projet de plan a rencontré un réel intérêt des acteurs. Tous ont souligné la nécessité d'une réflexion stratégique et ont accueilli positivement la vision développée et le parti pris d'un travail basé sur des partenariats. La nécessité de disposer de plus de données et les difficultés rencontrées notamment pour les livraisons ont aussi été mises en évidence. La concertation a de plus permis d'améliorer la définition de certaines actions, comme le besoin d'une plus grande concertation avec les deux autres régions, le renforcement du rôle du vélo dans la chaîne logistique ou encore des approches plus itératives, basées sur des mesures de sensibilisation avant des mesures réglementaires, notamment en matière de transport de matériaux de construction.

TROIS GRANDS AXES POUR 2014

Première priorité, la participation au projet européen Lamilo (Last mile logistics) est le catalyseur d'actions visant à mettre en place à Bruxelles une structure de distribution urbaine plus efficace et plus propre. Il s'agit d'un programme Interreg IVC qui assure un cofinancement à 50 % des actions : étude des flux, business case et un projet pilote de centre de distribution urbaine en sont les éléments essentiels.

Deuxième priorité, directement liée à la structure de distribution urbaine, le transport de marchandises et la logistique seront mieux intégrés aux différents processus planologiques en cours comme le Plan Régional de Développement Durable et le Plan Canal.

Enfin, troisième priorité, l'amélioration des conditions de livraisons est indispensable. Différentes voies d'améliorations seront explorées : contrôle de la disponibilité des aires en voirie, développement d'un nouveau projet pilote comme celui mené au Goulet Louise, test avec les grandes surfaces commerciales de livraisons à horaires décalés (en soirée, tôt le matin ou la nuit) et encore la mise en place de plans de livraison au niveau de deux entreprises pilotes.

Ambitieux, le succès du plan ne sera possible que grâce à une forte implication de l'ensemble des partenaires publics et privés. Information, sensibilisation et concertation sont les fils directeurs du plan. Evaluation régulière et feedback seront mis en place pour adapter le programme aux expériences et aux évolutions du secteur.

Marianne THYS
 Direction Stratégie
 Bruxelles Mobilité
 MThys@sprb.irisnet.be



**“ AVANTI, POUR UN RÉSEAU
BRUXELLOIS DE TRANSPORTS
EN COMMUN À LA POINTE ”**

Le programme « AVANTI » est développé en Région de Bruxelles-Capitale depuis les années '90. Initialement intitulé « VICOM », abréviation de « Vitesse COMmerciale », son objectif était à l'origine d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun de surface à Bruxelles. Aujourd'hui, passant de VICOM à AVANTI, le programme s'ouvre sur d'autres aspects tout aussi importants dans le développement des transports en commun.

Lors de la signature du dernier contrat de Gestion entre la STIB et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le nom a changé et dorénavant le programme AVANTI englobe également d'autres aspects que la vitesse commerciale. En effet, le programme AVANTI prend en compte également l'amélioration de la régularité, le confort et la sécurité aux arrêts, la constance du temps de parcours (heure de pointe par rapport aux heures creuses) et de façon générale tend à une meilleure intégration dans l'espace public. Les infrastructures proposées visent non seulement des améliorations pour les transports en commun mais permettent également d'améliorer la situation pour les autres types d'utilisateurs, notamment les cyclistes, mais également les piétons.

POURQUOI UN PROGRAMME AVANTI EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ?

Augmenter la vitesse commerciale des bus et trams n'est évidemment pas un but en soi. Il s'agit d'optimiser le service aux voyageurs tout en réduisant les coûts d'exploitation pour la STIB.

Depuis les années '80, les problèmes de mobilité n'ont fait que croître ; le cycle du déclin urbain (figure 1) montre très bien les effets très négatifs pour les transports en commun.

Depuis des années, la STIB, comme d'autres sociétés de transports en commun, constate une augmentation des temps de parcours. La perte de vitesse commerciale (et de la régularité) est principalement causée par l'augmentation massive de la circulation motorisée privée :

- des heures de pointes de plus en plus longues ;

- un réseau routier saturé tout au long de la journée avec des problèmes d'embouteillage au moindre événement (accident, manifestation, livraison, déménagement, ...) ;
- le stationnement en double file presque érigé au rang d'habitude, ce qui a un impact important sur la fluidité de la circulation.

Pour contrer cette évolution, la Région a mis sur pied le programme AVANTI (anciennement VICOM). En 2001, le Ministre chargé de Mobilité, Jos Chabert, décide d'installer une Task Force VICOM destinée à améliorer la vitesse commerciale des transports publics. Au travers des contrats de gestion, signés entre la STIB et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les aspects VICOM ont gagné encore en importance et pris une place spécifique.

LES OBJECTIFS DU PROGRAMME AVANTI

Les trois principaux objectifs du programme peuvent être identifiés comme suit :

- L'augmentation des performances des transports en commun de surface à Bruxelles. Cette amélioration est en premier lieu au profit des voyageurs. Une meilleure qualité de service de transports publics ne fait qu'augmenter la qualité de vie en ville ; c'est également un élément important pour atteindre le modal shift visé dans le plan Iris 2.
- La réduction de frais d'exploitation : le but est d'offrir un meilleur service (fréquence, régularité, ponctualité) sans faire exploser le budget d'exploitation. Les gains économiques obtenus grâce aux investissements AVANTI sont réinjectés dans le réseau.

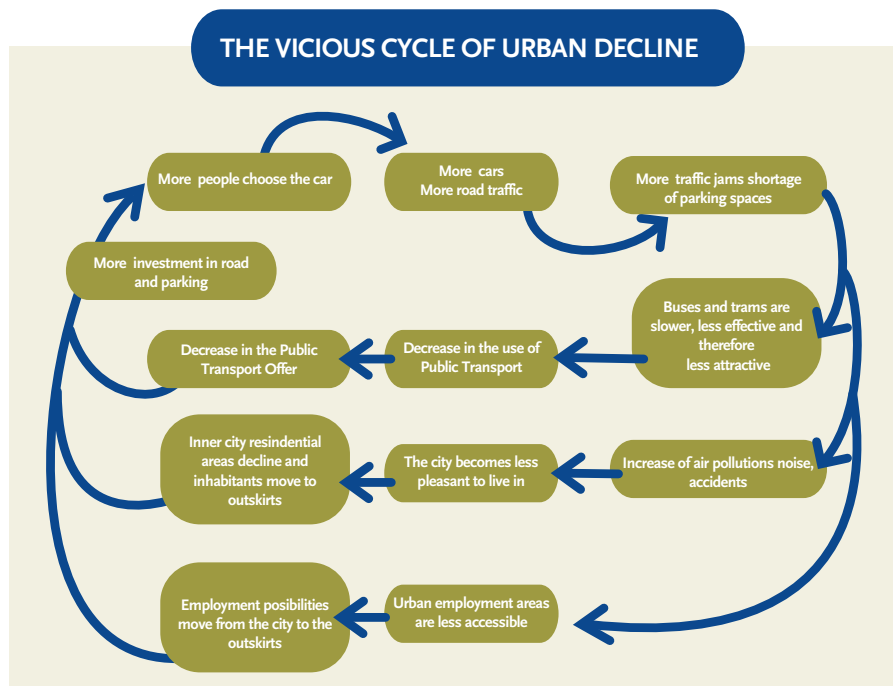


Figure 1 – Le cercle du déclin urbain (Source : plan Iris)



c) L'augmentation de la capacité du réseau : la demande de déplacements en Région de Bruxelles-Capitale a fortement augmenté et continue toujours à augmenter. Pour faire face à cette demande, des infrastructures lourdes, telle que l'extension du métro, sont prévues. La réalisation de ces infrastructures prend malheureusement longtemps tandis que l'augmentation de la demande se fait sentir déjà aujourd'hui sur le terrain. Le programme AVANTI vise donc à une optimisation des infrastructures de surfaces existantes afin d'augmenter la capacité là où c'est nécessaire.

LA TASK FORCE AVANTI

Conformément à l'arrêté ministériel de 2001 (et ses adaptations ultérieures) et au Contrat de Gestion, une Task Force AVANTI a été constituée. Il s'agit d'un groupe de travail avec des délégués de différentes administrations (Bruxelles Mobilité, Bruxelles Développement Urbain et STIB), présidé par le Coordinateur Général AVANTI.

La Task Force traite l'ensemble des projets qui visent une amélioration des transports en commun :

- des projets proposés par la STIB sur base d'un monitoring permanent des points noirs VICOM sur le réseau ;
- les projets qui se présentent avec des opportunités d'intervention au niveau AVANTI ;
- une liste de projets repris en annexe 5 au Contrat de Gestion ;
- les diverses propositions des communes.

Pour réaliser les projets AVANTI, un budget spécifique est alloué annuellement au programme. Ce budget est décidé par le Ministre des Transports et est géré par le Coordinateur Général AVANTI au sein de Bruxelles Mobilité. Ces dernières années, le budget tournait autour de 20 millions d'euros par an. Ce budget peut paraître important à première vue mais il faut rappeler que les aménagements qui sont réalisés prennent souvent une

ampleur très importante en intégrant l'ensemble des problématiques. Un projet AVANTI qui intègre toutes les demandes relatives à l'espace public urbain peut dès lors rapidement devenir très coûteux.

Différentes approches aux problèmes AVANTI peuvent se faire. Evidemment les solutions les moins chères (uniquement du marquage et de la signalisation) sont plus difficiles politiquement à conclure que les solutions nettement plus chères (réaménagement complet de l'espace public). Il est donc important de signaler qu'en définitive un réaménagement complet est parfois envisagé... pour réaliser une 'simple' bande bus. Malgré ces coûts élevés, les investissements AVANTI sont indispensables. La STIB a estimé la valeur d'une différence de vitesse commerciale de 1 km/h sur le réseau bus à environ 4 millions d'euros par an.

Il est bien sûr très difficile d'estimer comment la vitesse commerciale aurait évolué sans aucune intervention de type AVANTI, mais sur base d'une



extrapolation et de simulation on estime que la différence est de plus de 3 km/h, ce qui représente selon l'estimation de la STIB, des gains de plusieurs millions par an, uniquement en exploitation.

LE FUTUR « AVANTI » ?

L'augmentation très importante du nombre de voyageurs sur les réseaux des transports publics, la prise de conscience du besoin de réagir de manière forte en termes de mobilité, la nécessité de trouver des compromis avec les autres modes de transports dans un contexte urbain et les engagements pris dans le contrat de Gestion de la STIB nécessitent la poursuite, voire l'intensification, et une « transversalisation » plus poussée encore du programme AVANTI.

L'ensemble des acteurs, qu'ils soient régionaux ou communaux, doit collaborer pour trouver des solutions qui répondent aux besoins du système de transports en commun tout en ne perdant pas de vue les souhaits (locaux) et la qualité de vie des riverains. Il est



crucial dans cette optique de concentrer les moyens (humains et financiers) au sein d'une Task Force qui peut répondre à ces besoins de façon flexible et pragmatique. Une Task Force qui fait le pont entre la STIB, les communes et leurs riverains, et les administrations régionales, principalement Bruxelles Mobilité et Bruxelles Développement Urbain.

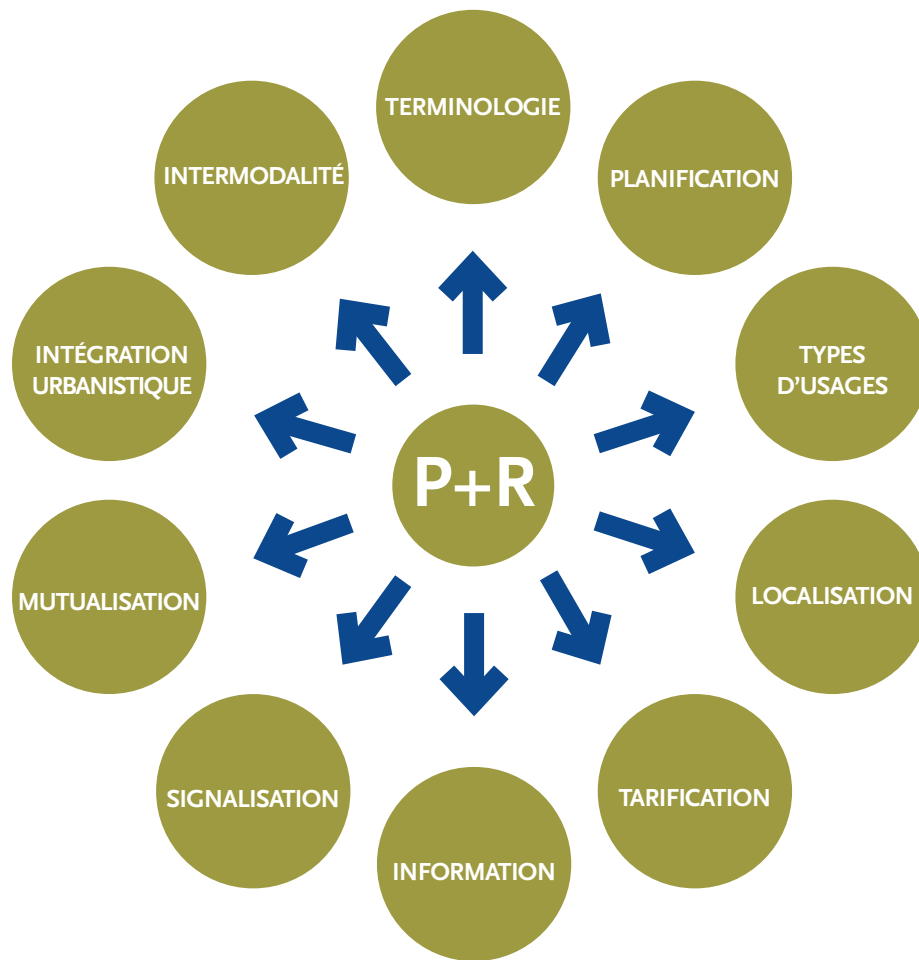
Il est aussi crucial de ne pas diminuer les investissements dans l'espace public au profit des investissements dans le métro. Les deux devront se faire afin de créer un réseau de transports en commun digne de ce nom pour une ville qui se veut durable et qui met la qualité de vie de ses riverains au premier plan.

Jan Schollaert
Bruxelles Mobilité
jschollaert@sprb.irisnet.be

“QUELLE POLITIQUE À BRUXELLES EN MATIÈRE DE P+R?”



« Laisser sa voiture dans un parking de dissuasion (P+R) pour prendre ensuite le train, le métro ou le tram ». Ce concept n'est pas neuf et est largement plébiscité par l'opinion publique comme un levier important pour favoriser le report modal de la voiture vers le transport public, en particulier pour les personnes habitant en périphérie bruxelloise et devant se rendre à Bruxelles. Pourtant, le rabattement vers les transports publics par le biais d'un P+R est une politique de mobilité bien plus complexe qu'il n'y paraît.



En effet, les comportements de mobilité sont souvent difficiles à anticiper et la mise en œuvre d'un P+R peut avoir des effets parfois contradictoires par rapport aux objectifs initiaux. Des analyses menées dans d'autres régions urbaines ont mis en évidence les effets suivants :

- certains usagers choisissent désormais de se rendre dans un P+R plus proche du centre-ville alors qu'ils se stationnaient précédemment dans une gare plus en amont ;
- certains usagers qui se rendaient à la gare ou à la station de métro/tram à pied ou en vélo, optent désormais pour leur voiture ;
- les places de stationnement nouvellement créées sont utilisées davantage par des riverains et des personnes travaillant à proximité.

Le succès d'un P+R est donc souvent à nuancer et le seul critère du taux d'occupation du parking n'est pas suffisant pour bien se rendre compte de son utilité sociétale.

A Bruxelles, la politique en matière de P+R a été l'un des parents pauvres des dernières législatures. Hormis les actions préconisées par le plan IRIS II, la Région bruxelloise ne semble pas disposer d'un plan d'actions bien défini en matière de P+R. Force est de constater également que la politique des

deux autres régions est peu claire et que peu de concertation a lieu entre les acteurs de la mobilité (autorités, opérateurs de transport) pour développer une vision globale des besoins en matière de stationnement à proximité des nœuds de transport. De plus, la Région bruxelloise semble craindre un effet d'appel important en cas de création de nouveaux parkings, ce qui retarde encore davantage la prise de décision.

Une concertation accrue est préconisée par la note de gouvernement de mars 2013 mais tarde à se mettre en œuvre. Le débat se focalise le plus souvent sur l'intérêt ou non de localiser ce type d'infrastructures, fortement consommatrices d'espace et de budget, sur le territoire régional et de définir qui se chargera de son financement et de sa gestion. La création récente de l'Agence régionale du stationnement est une opportunité à saisir et la définition d'un schéma directeur des P+R, assorti d'un vade-mecum pour la mise en œuvre de P+R, est sans doute une action indispensable pour la prochaine législature.

Au travers d'une analyse de la situation existante à Bruxelles et d'une approche thématique, cet article vise à soumettre quelques pistes de réflexion pour l'élaboration d'une politique globale de création et de promotion des P+R en région bruxelloise.



TERMINOLOGIE

Un P+R peut se définir comme une installation qui vise à encourager des pratiques multimodales en favorisant le passage d'un mode de transport individuel (voiture, moto, vélo) à un mode de transport collectif. Il est par nature en relation avec un ou plusieurs réseaux de transport en commun urbain ou périurbain. En Europe, le choix de l'expression francophone « parc relais » résulte d'un souhait de recherche d'homonymie avec le sigle international « P+R » (« park and ride » en anglais ; « parken und reisen » en allemand) pour obtenir une signalétique routière homogène au niveau national et international. Dans le langage courant, les termes « parking relais », « parking de persuasion/dissuasion » et « parking de transit » sont fréquemment utilisés. Il ne semble toutefois pas y avoir de consensus entre les régions pour le choix d'une appellation spécifique qui devrait être à tout le moins bilingue sinon trilingue. Dans cet article, nous parlerons délibérément de P+R, terme déjà utilisé en Flandre et en Wallonie et qui a le mérite d'être identique dans toutes les langues.

PLANIFICATION

La création de P+R est monnaie courante dans d'autres régions urbaines à travers l'Europe mais leur développement est resté relativement limité en Région bruxelloise. Celui-ci était pourtant au cœur des plans successifs de mobilité IRIS I et IRIS II et du Plan régional de Développement (PRD). Celui-ci a distingué deux familles de P+R :

- Les P+R situés en dehors de la Région, en liaison avec le RER et situés le plus possible en amont des files quotidiennes vers Bruxelles;
- Les P+R dans la Région qui constituent un ultime levier de sécurité pour encourager le report modal.

Sur base d'un relevé effectué en juin 2012, on recense quelque 1.860 places sur le territoire régional, soit celles relevant de la seconde catégorie (tableau 1).

TABLEAU 1 :

Capacité de stationnement dans les P+R bruxellois, juin 2012, Région de Bruxelles-Capitale

NOM	CAPACITE
CERIA	200
Delta	350
Hermann-Debroux ¹	200
Kraainem	190
Lennik-Erasme	100
Reyers	270
Roodebeek	200
Stalle	350
TOTAL	1860

^{1/} Il s'agit ici des places de stationnement situées sous le viaduc Hermann-Debroux et qui ne constituent pas à proprement parler un parking de transit. projet du Grand Paris, SARECO, juillet 2010.



2/ Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du Grand Paris, SARECO, juillet 2010.

Définir la capacité idéale de l'offre de stationnement dans des P+R est une analyse complexe à l'échelle d'une agglomération telle que Bruxelles. La part d'usagers effectuant un rabattement vers un P+R dépend fortement du contexte local, de l'offre en transport public, de la politique de stationnement dans l'agglomération et de la tarification d'usage du P+R. Ces différents facteurs

sont en pleine évolution à Bruxelles.

Le retour d'expérience de la politique menée en Suisse et en France² montre que seulement 3% à 5% des personnes qui ont recours à un pôle d'échange (gare, station de métro, arrêt de tram) sont des automobilistes qui effectuent un rabattement en voiture. D'après les modélisations réalisées dans le

cadre du plan IRIS II, le scénario idéal consistait en la mise à disposition de pas moins de 28.000 places. Comparé aux 1.860 places actuelles, cela nécessiterait des investissements très conséquents pour augmenter l'offre en stationnement. Sur base d'un taux de captation de 5% du trafic journalier entrant, cela équivaldrait à la captation du potentiel de plus de 500.000

TABLEAU 2 : Capacité de stationnement dans les P+R d'autres villes européennes, avril 2014

VILLE	NOMBRE DE PARKINGS	CAPACITE TOTALE	SITE WEB
Amsterdam	7	1664	http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride
Lyon	16	6010	http://www.lyon-en-lignes.org/index.php/parcs-relais-plusloin-54
Genève	21	1979	https://www.ge.ch/parkings/parkings/parkings-parc-relais.asp

automobilistes (560.000 x 5% = 25.000) souhaitant rejoindre Bruxelles, et ce seulement sur les P+R bruxellois, c'est-à-dire sans compter sur les parkings à proximité des gares et haltes ferroviaires dans les deux autres régions (zone RER). L'objectif de création de 28.000 places pose également question au regard de la capacité de stationnement mise en œuvre dans d'autres villes européennes comme en témoigne le tableau 2.

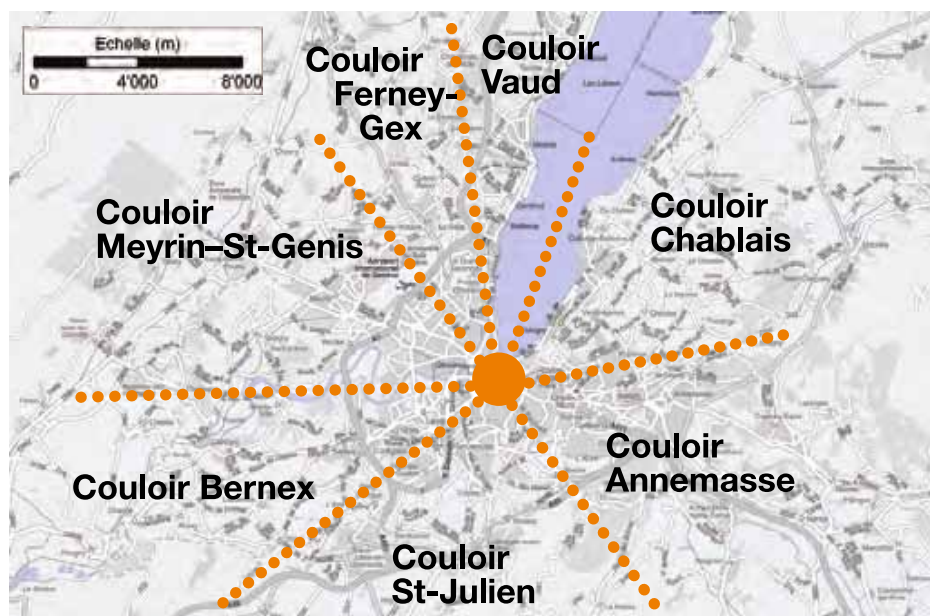
Une estimation fine de l'offre globale en matière de P+R semble donc nécessaire au regard du contexte de la mobilité à Bruxelles et des projets de transport public envisagés afin de définir un objectif crédible en matière de création de P+R. Une analyse par couloir sur base du trafic journalier entrant est recommandée (exemple en figure 1).

L'extension de certains parkings a déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité, notamment à Delta, CERIA, Roodebeek et Kraainem. Une demande de permis et une étude d'incidence sont en cours pour la création d'un parking étagé sur le site de CERIA tandis que la demande de permis a été refusée pour Roodebeek et doit être réintroduite. En ce qui concerne Delta, les incertitudes quant au développement de la zone n'ont pas encore permis de prendre une décision ferme sur l'avenir du P+R.

Pour la création de nouveaux parkings, la Région a retenu les localisations suivantes :

- **Bordet** : accessible depuis l'A201
- **Berchem** : accessible depuis l'E40
- **Heysel** : accessible depuis le Ring
- **Reyers** : accessible depuis l'E40
- **Forest-Midi** : proche du Ring

FIGURE 1 : Analyse des nouvelles places de P+R à créer autour de Genève, Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014, Canton de Genève



Nouvelles places P+R à réaliser à l'horizon 2020 par couloir, en prenant en compte les P+R qui seront réalisés sur la période 2011/2014

- **Gare de l'Ouest-Beekant** : en fonction du schéma directeur
- **Moensberg** : intersection de deux lignes ferroviaires

Aucun des projets mentionnés n'a connu de réelles avancées au cours des dernières années et l'on notera qu'une partie du parking de Reyers va disparaître suite à la décision régionale d'y construire du logement. Le site de Forest-Midi semble quant à lui illusoire de par la complexité d'accès et le peu de disponibilités foncières.

TYPE D'USAGE

Le type d'usage des parkings doit également être défini. Un P+R peut servir non seulement à des navetteurs souhaitant rejoindre leur lieu de travail mais peut également servir des automobilistes désireux de se rendre en ville pour les

achats ou les loisirs ou servir ponctuellement lors de l'organisation d'événements. Le parking peut également être conçu pour servir de poche de stationnement pour les riverains ou comme zone de covoiturage afin de permettre à des personnes de se regrouper dans une voiture pour rejoindre leur destination finale (tant vers Bruxelles que depuis Bruxelles vers d'autres destinations).

L'analyse de l'utilisation des P+R existants est peu développée en Région bruxelloise. Il est vrai que cela requiert des moyens d'enquête importants. Une bonne connaissance des comportements de mobilité est pourtant cruciale pour élaborer une politique globale de déplacements, voir comment faire évoluer les parkings existants, déterminer les besoins en matière de nouveaux parkings et sélectionner les usages pour lesquels la mise à disposition de P+R est recommandée.



Dans le cadre du projet de recherche MobiCity financé par Innovative Brussels et qui visait notamment à évaluer les incidences des P+R existants en Région bruxelloise, des enquêtes de terrain ont été réalisées afin de déterminer l'origine et la destination exacte des usagers du parking³. Les résultats de ces enquêtes montrent que l'utilisation des P+R ne répond généralement pas aux objectifs recherchés.

- **Stalle** : le taux de remplissage était très faible à la pointe du matin tandis que le parking est rempli le soir par des personnes se rendant au pôle de Bruxelles-Formation.
- **Reyers** : le parking est utilisé principalement par des personnes qui travaillent dans les entreprises situées à proximité de la rue Colonel Bourg.
- **Delta** : une part majoritaire des utilisateurs du parking sont des riverains provenant de Watermael-Boitsfort tandis qu'une partie minoritaire sont des travailleurs issus des entreprises localisées à proximité.
- **Roodebeek (à titre d'exemple, voir figures 2 et 3)**: les usagers de ce parking proviennent en grande partie de Woluwe-Saint-Lambert ainsi que des communes de la périphérie bruxelloise les plus proches. Le trajet moyen effectué en voiture est de +/- 5,5 kilomètres. Les destinations concernent principalement les pôles d'emploi de l'hypercentre bruxellois. Le trajet moyen effectué en transport public est de 7 kilomètres.
- **Erasmus (à titre d'exemple, voir figures 4 et 5)**: Les enquêtes de terrain ont permis de constater que le bassin d'origine d'Erasmus était très étendu, puisque 20% des personnes interrogées proviennent du Nord du Brabant Flamand et 20% du Brabant Wallon et

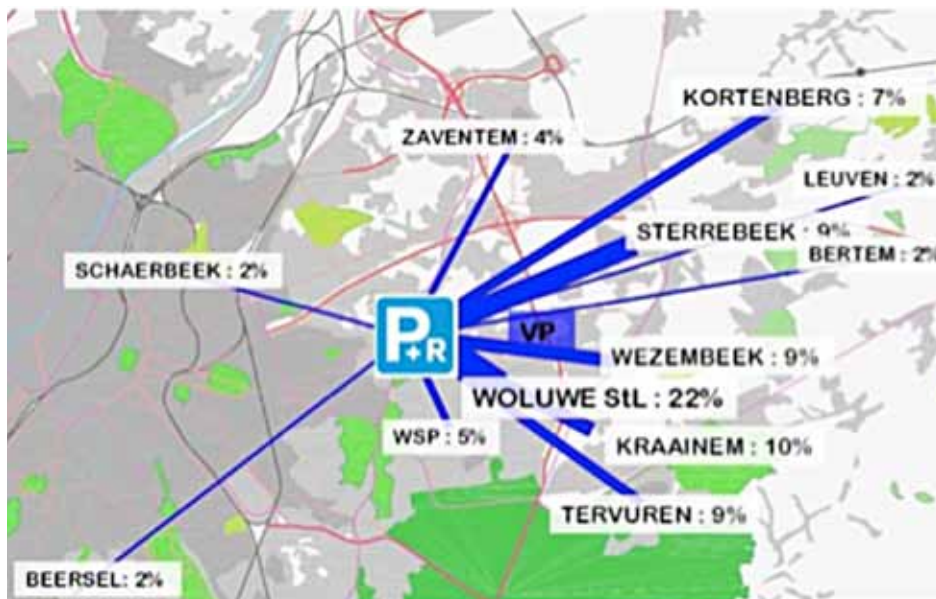


FIGURE 2 : Bassin d'origine du P+R de Roodebeek. (Source : S. Goethals, Prospective Research for Brussels, 2010)

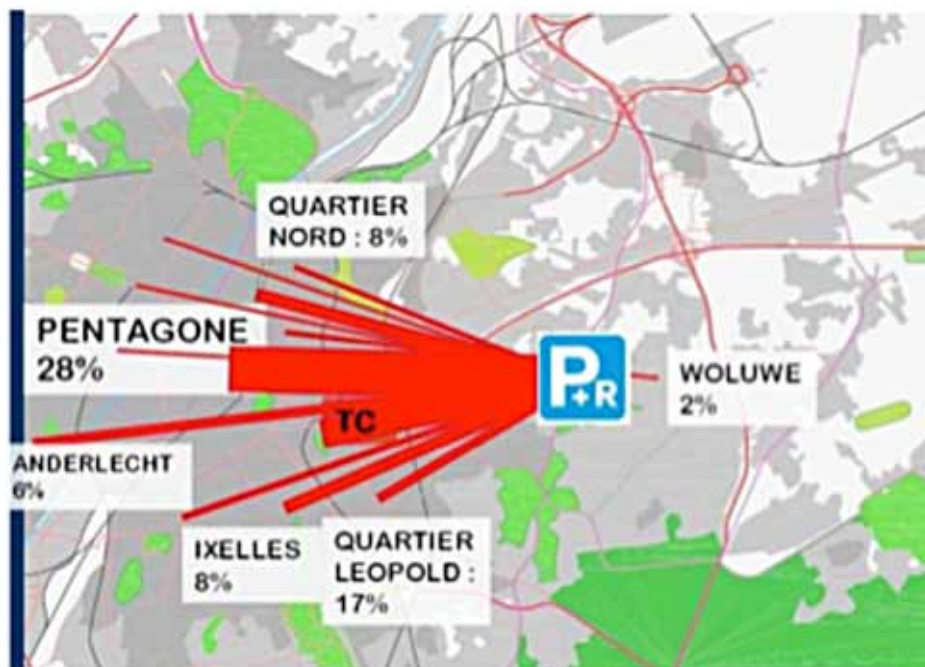


FIGURE 3 : Bassin de destination du P+R de Roodebeek. (Source : S. Goethals, Prospective Research for Brussels, 2010)

3/ Des enquêtes ont été menées entre 6h et 9h30 le matin en semaine auprès d'un échantillon d'une centaine de personnes à la sortie du parking.

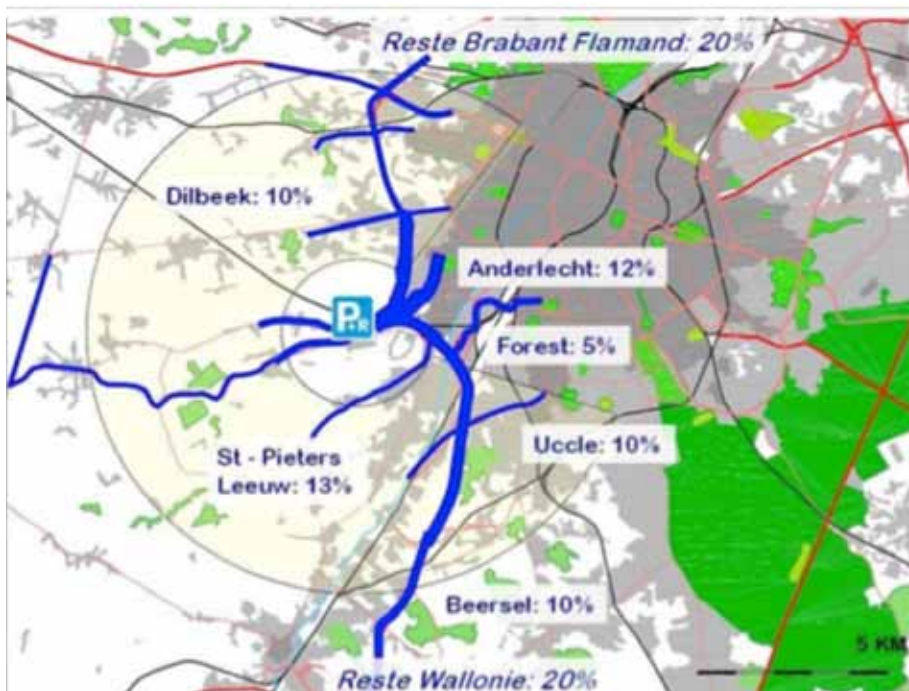


FIGURE 4 : Bassin d'origine du P+R d'Erasmepark. (Source : S. Goethals, *Prospective Research for Brussels*, 2010)



FIGURE 5 : Bassin de destination du P+R d'Erasmepark. (Source : S. Goethals, *Prospective Research for Brussels*, 2010)

du Hainaut. Par contre, le bassin de destination est extrêmement limité, puisque 80% des personnes interrogées sont des personnes travaillant à l'Hôpital Erasme ou à proximité. Seuls 12% se rendent vers l'hypercentre bruxellois en transport public.

LOCALISATION

La localisation des P+R est une question centrale dès lors que celle-ci conditionnera la faisabilité technique, l'acceptabilité politique et civile et l'utilisation par les usagers potentiels en vue d'un rabattement vers le réseau de transport public. La Région bruxelloise est à un tournant important en matière d'extension de son réseau de transport public avec la création d'un métro vers le Nord de l'agglomération, la création d'une nouvelle ligne de tram vers le haut de Jette, les discussions pour la mise en œuvre de trams interrégionaux sans oublier la montée en puissance de l'offre ferroviaire avec l'arrivée progressive du RER. Face à ce contexte en pleine évolution, de nouvelles opportunités de P+R doivent sans doute être analysées et nécessiteront de sortir du cloisonnement actuel entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Une première analyse, loin d'être exhaustive, nous porte à croire que les sites suivants revêtent un intérêt particulier :

- **Bordet et Haren**: Dans le cadre du projet de Métro-Nord, les sites de Bordet et Haren (en cas de prolongement) revêtent un intérêt particulier pour l'implantation d'un P+R. Des analyses doivent être intégrées dans les études relatives à cette nouvelle ligne de métro.
- **Grand-Bigard** : le terminus de la ligne du tram 19 se situe à proximité immédiate de la gare de Grand-Bigard et est très facilement accessible depuis le Ring (sortie n°11). Ce nœud de transport est très bien desservi

avec des fréquences de 3 minutes en heure de pointe et plusieurs connexions ferroviaires intéressantes pour rejoindre le centre-ville ou le quartier européen. Un projet de P+R pourrait sans doute voir le jour dans cette zone qui dispose encore de réserves foncières jouxtant l'autoroute et donc peu propice au développement de la fonction résidentielle. Il est à noter également la présence du vaste parking du Karting de Grand-Bigard qui longe les voies ferrées et offre une capacité de stationnement très importante. Moyennant un éventuel nouvel accès routier depuis la sortie 21 de l'E40, ce site pourrait certainement offrir des opportunités de rabattement vers le train et pourquoi pas vers le tram 19 à hauteur de l'arrêt Hunderenveld.

- **Avenue de l'Exposition** : le projet de création d'une nouvelle ligne de tram 9 vers le haut de Jette ne semble pas prévoir l'implantation d'un P+R à proximité de la ligne de tram et de

la sortie 9 du Ring. L'avenue de l'Exposition constitue pourtant un axe de pénétration important dans la Région. Ce site peut également permettre des connexions avec les bus en rocade de De Lijn qui empruntent la Chaussée Romaine.

- **Esplanade (voir figure 6)** : une proposition de P+R a été esquissée dans le cadre du PCM de la Ville de Bruxelles sur le terre-plein central de l'A12 à hauteur de l'arrêt de tram Esplanade et du rond-point du Gros Tilleul. Ce P+R serait connecté aux lignes de tram 3, 7 et 19 ainsi qu'à plusieurs lignes de bus de De Lijn voire au futur tram interrégional prévu sur l'A12 (figure 6).

Un workshop regroupant les communes bruxelloises, les communes flamandes de la proche périphérie de même que les Régions flamande et bruxelloise, la STIB et De Lijn pourrait permettre de dégager des sites potentiels pour l'implantation de nouveaux P+R et alimenter un futur schéma directeur.

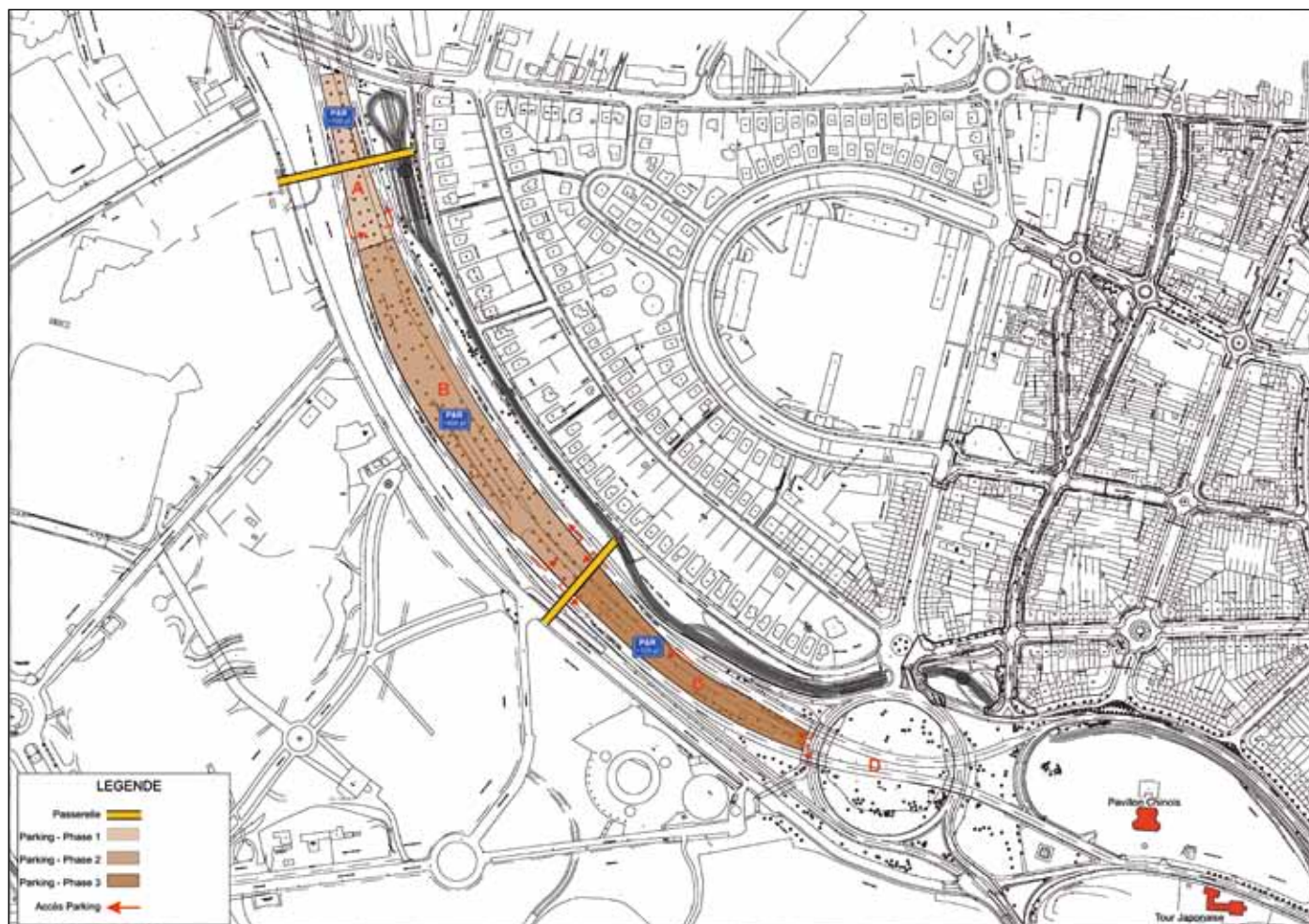


FIGURE 6 : Schéma d'implantation d'un P+R sur le terre-plein central de l'A12, (Source : PCM de la Ville de Bruxelles)

INTÉGRATION URBANISTIQUE

Un parking de plusieurs centaines de places est une infrastructure de taille qui ne s'intègre pas forcément bien dans un cadre bâti existant. Etant donné les difficultés rencontrées par la Région pour mettre en œuvre des P+R, des réflexions doivent être menées avec des urbanistes et des architectes pour voir de quelle manière ceux-ci peuvent s'insérer plus harmonieusement sur le plan urbanistique. Les exemples étrangers (voir figures 7, 8 et 9) sont nombreux pour une meilleure intégration au contexte environnant. Bien que cette recherche architecturale entraînera des surcoûts par rapport à un projet plus traditionnel, elle peut également faciliter l'acceptation politique et civile du projet et ainsi éviter des délais de réalisation plus importants, notamment en associant les riverains dès le départ.

Outre l'apparence du parking, des pistes peuvent également être creusées pour voir de quelle manière un P+R peut être mutualisé avec d'autres types d'infrastructures : terrain de sport, centre de loisirs, musée, dépôt de transport public, etc.

FINANCEMENT ET TARIFICATION

Un dilemme majeur concernant les P+R concerne les coûts d'investissement et d'exploitation très élevés pour des recettes souvent faibles. On estime que la création d'une place de stationnement dans un parking souterrain coûte entre 20.000€ et 35.000€, entre 10.000 € et 15.000€ pour un parking en silo et entre 2.500€ et 3.000€ pour un parking au sol. Les frais d'exploitation et d'entretien reviennent de l'ordre de 250€/place/an pour les parkings souterrains et en silo et à 100€ pour les parkings au sol. A ces frais peuvent encore se rajouter des frais de personnel si le parking doit être



FIGURE 7 : P+R de 300 places, Ville de Saint-Louis, France (Source : Barthélémy-Griño Architectes)



FIGURE 8 : Parking doté d'un terrain de sport sur la toiture, Pomona College, Californie (Source : Pomona College)



FIGURE 9 : Dépôt de tram avec un P+R de 500 places, Rotterdam, Pays-Bas (Source : RET)



FIGURE 10 : Politique de tarification des P+R dans l'agglomération munichoise
(Source : MVV)



Legende: ● P+R kostenlos ● 0,50 €/Tag
● 1,00 €/Tag ● 1,50 €/Tag
● Bahnhof ohne P+R-Anlage

Fahrzeuge dürfen nicht über mehrere Tage abgestellt werden. Es gelten die an den Anlagen ausgehängten Einstellbedingungen. Im Stadtgebiet München sind nicht alle Bahnhöfe dargestellt.

gardé. La création de 10.000 nouvelles places de stationnement sur le territoire régional équivaldrait à un budget de 150 à 250 millions d'euros ...

Ces coûts importants peuvent très difficilement être compensés par les tarifs demandés aux usagers. En effet, un P+R s'inscrit dans une politique de promotion du transport public et il faut que le tarif reste incitatif. L'expérience française montre qu'il n'est pas conseillé de dépasser un tarif mensuel de l'ordre de 40 à 50€. Cela étant, le bilan financier de ce type d'infrastructure est souvent négatif, en particulier s'il y a des frais de personnel liés à l'exploitation du parking. La tarification doit également être progressive à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération, ceci afin d'encourager les automobilistes à laisser leur voiture le plus en amont (exemple figure 10).

L'intégration tarifaire avec l'abonnement de transport public est une requête récurrente des usagers qui recherchent

une formule simple et un seul point de contact pour l'organisation de leurs déplacements. Cette intégration tarifaire est inexistante actuellement à Bruxelles dès lors que les P+R ne sont pas payants et qu'aucune formule d'abonnement de la STIB ne prévoit cette option. Etant donné l'ambition de la Région de rendre ces parkings payants, une collaboration doit être menée avec les opérateurs de transport, en particulier la STIB, pour l'intégration billettique avec la carte Mobib et le développement d'autres solutions tarifaires pour les clients occasionnels (paiement par sms, ticket aller-retour combiné, etc.). Des mesures d'accompagnement doivent également être prises par l'Agence régionale de stationnement pour éviter la diffusion du stationnement de longue durée à proximité des P+R.

INTERMODALITÉ ET SERVICES

En matière d'intermodalité, les futurs P+R devront tenir compte de l'évolution des services de mobilité et permettre notamment le stationnement sécurisé des vélos, la location de vélos (Villo ou Point vélo), la recharge de véhicules électriques, etc. Une réflexion doit être menée en matière de covoiturage afin d'inciter les usagers à covoiturer (places réservées au covoiturage à proximité des entrées) vers le P+R. On observe également le développement de services connexes tels que des consignes automatisées pour récupérer des achats, des systèmes de livraison à la sortie du réseau de transport public, etc.

INFORMATION AUX USAGERS

L'information aux usagers est primordiale pour la promotion des P+R. Cependant, l'information actuelle est très parcellaire sur le site de Bruxelles-Mobilité et la STIB n'en fait plus mention depuis la refonte récente de son site. Une attention particulière doit être apportée à l'avenir pour disposer

FIGURE 11 : Calculateur d'itinéraire intégrant les P+R (Source : De Lijn)

De Lijn a mis en place un calculateur d'itinéraire multimodal qui permet à tout usager de visualiser le meilleur trajet pour se rendre à sa destination finale en ayant recours aux P+R localisés en périphérie des différentes agglomérations. Plus d'infos: <http://www.delijn.be/reisinformatie/randparking/index.htm>



Transport for London a développé un partenariat avec plusieurs enseignes pour permettre aux utilisateurs du métro londonien de récupérer leurs achats à la sortie du métro dans des consignes automatisées. Toute commande passée sur internet avant midi est mise à disposition des clients dès 16h, notamment dans le P+R de leur choix.

FIGURE 12 : Infographie sur le fonctionnement des P+R à Amsterdam (Source : Stad Amsterdam)

How does P+R work?



La Ville d'Amsterdam a développé une information très détaillée des possibilités de stationnement à proximité des nœuds de transport, en particulier pour les visiteurs (voir figure 12). Le paiement du P+R offre une réduction sur l'achat de la carte de transport public et ce jusqu'à 5 personnes. Plus d'infos: <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

Le canton de Genève a mis en place un partenariat avec le groupe Ikea pour l'utilisation en semaine de 100 places sur les 850 places disponibles sur le nouveau site du Ikea de Vernier. Plus d'infos: https://www.ge.ch/parkings/parkings/pr_ikea.asp

Afin de développer rapidement un réseau de parkings de covoiturage sur son territoire, la Région wallonne s'est associée avec plusieurs enseignes commerciales (Décathlon, Cora, Equilis) afin d'offrir aux covoitureurs à titre gratuit des emplacements de stationnement sur des parkings privés. Ce partenariat public-privé témoigne de la possibilité de créer des synergies entre les secteurs public et privé. Plus d'infos : www.carpoolwallonie.be

d'une information précise et régulièrement mise à jour afin d'orienter au mieux les automobilistes vers les parkings existants et futurs. Cette information devra également préciser dans quel cadre s'inscrivent ces parkings et les conditions d'accès. La labellisation des P+R est certainement une option intéressante de même que la création d'une identité visuelle forte. Un nom commercial associé au service pourrait également permettre une communication ciblée sur le produit. Enfin, le développement d'une application mobile ou son intégration à des applications existantes doit être envisagée de même que l'ouverture des données d'utilisation du parking à des tiers afin de permettre à d'autres services/plateformes d'informer les usagers en temps réel.

SIGNALISATION

Le plan IRIS II, confirmé par une note du gouvernement régional de mars 2013, prévoit qu'un fléchage dynamique indiquera aux automobilistes la localisation des parkings. Cette signalisation fait encore défaut. Une action coordonnée doit permettre d'orienter les automobilistes depuis les axes autoroutiers et le recours à un système de téléjalonnement dynamique serait certainement utile pour informer l'utilisateur en amont d'une éventuelle saturation du parking.

MUTUALISATION

Une dernière piste de réflexion consiste en la mutualisation des espaces de stationnement. Celle-ci s'inscrit comme un champ de recherche en plein développement qui mérite une attention particulière dans le cadre des réflexions sur la création de nouveaux P+R. La région bruxelloise dispose de très nombreux parkings privés qui ne sont pas nécessairement sollicités en semaine. Des synergies sont certainement possibles

FIGURE 13 : Panneau d'information multimodale au parc relais de Kröllwitzer à Halle (Source : Como Magazine, Siemens, Avril 2010)



La ville allemande de Halle compte quelque 230.000 habitants et dispose d'un réseau de 15 lignes de tram. En vue d'encourager les automobilistes à recourir à l'utilisation du transport public, en particulier en cas de congestion du réseau routier menant au centre-ville, les autorités de la ville et l'opérateur de transport local NASA ont développé un système d'information multimodale spécifique pour les P+R. En 2006, le parc relais de Kröllwitzer au Nord-Ouest de l'agglomération a été équipé de panneaux d'information alertant les automobilistes de problèmes de congestion (en connexion permanente avec le centre de gestion du trafic) sur leur itinéraires et leur indiquant les places disponibles au parking de transit de même que les départs prévus des prochains trams. Le parc-relais a enregistré une augmentation de sa fréquentation de 15% suite à l'installation de panneaux d'information.

A l'exception des jours d'événements, les parkings du Grand Stade Pierre Mauroy (P+R 4 Cantons) à Lille sont réservés aux clients du réseau de transport public lillois Transpole, titulaires d'un titre de transport valide. Lors des événements, 500 places restent disponibles aux clients Transpole, les autres blocs devant être libérés la veille avant 01h du matin. Des places de stationnement sont réservées aux covoitureurs et des places sont équipées de stations de recharge pour véhicules électriques. Plus d'infos : <http://www.transpole.fr/fr/Voiture/parc-relais-4cantons.aspx>

avec les propriétaires de certains sites. Le développement de nouveaux business models, à l'instar du concept de parksharing de Bepark, peut faire émerger de nouvelles manières de concevoir la politique en matière de P+R. Au vu de la complexité réglementaire pour créer de nouveaux parkings (obtention du permis, adaptation des voiries, etc.) et des coûts très importants liés à la construction et à l'exploitation de telles infrastructures, la mise en place de partenariats public-privé pourrait répondre, en partie, à la demande croissante de la part des usagers sans nécessiter des investissements importants et une artificialisation accrue du territoire. Plutôt que de construire de nouveaux parkings, l'autorité publique pourrait « louer » en semaine une partie de la capacité de parkings existants en vue de les mettre à disposition des usagers. Un tel système aurait les avantages suivants :

- éviter des investissements onéreux dans des infrastructures dont le succès n'est pas garanti ;
- accélérer la mise à disposition de places de stationnement ;
- permettre une évolution progressive en fonction des besoins ;
- créer un maillage fin sur le territoire régional ;
- renforcer les relations entre le secteur public et privé ;
- améliorer l'image de marque du partenaire privé qui s'engage dans un projet au service de la collectivité (CSR).

En guise d'exemple, l'Hypercarrefour de Berchem dispose d'un vaste parking en toiture qui est sous-utilisé en semaine. A proximité immédiate de la E40, de la gare de Berchem et de la ligne de tram 82, cette infrastructure peut être mutualisée au travers d'un partenariat entre la Région et l'exploitant, moyennant une contribution financière qui serait néanmoins largement inférieure aux coûts d'investissement et d'exploitation d'un nouveau P+R. Le cas du parking C nécessite évidemment des réflexions complémentaires dans le cadre de la construction éventuelle d'un nouveau stade national.

Xavier TACKOEN
Espaces-Mobilités
xavier@espaces-mobilites.com
Tel. 02 513 13 36
www.espaces-mobilites.com

Tim DAVID
Stagiaire
sandreas14@hotmail.com

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Noël Charlotte	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.27	02/520.20.91	cnoel@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
Libois Cathy	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	clibois@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 devons 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 RENDRE À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE