



# AVIS D'INITIATIVE

## La mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

10 mars 2014

1.	INTRODUCTION .....	4
2.	CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES .....	6
2.1	VISION DE LA MOBILITÉ .....	6
2.2	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ .....	7
2.2.1	L'importance de l'articulation des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité .....	7
2.2.1.1	Mixité des fonctions des quartiers et augmentation de l'offre de logements et d'équipements collectifs .....	7
2.2.1.2	Accessibilité des zones d'emplois .....	7
2.2.1.3	Transfert de modalité .....	8
2.2.1.4	Parkings de transit .....	8
2.2.1.4.1	Parkings de transit intra-bruxellois .....	8
2.2.1.4.2	Parkings de transit inter-régionaux .....	8
2.2.1.5	Harmonisation des aménagements .....	9
2.2.1.6	Sites propres et bandes réservées .....	9
2.2.2	Les grands projets .....	9
2.2.2.1	Ring .....	9
2.2.2.2	Jonction Nord-Midi .....	9
2.2.2.3	Centres commerciaux .....	9
2.3	FISCALITÉ ET FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ .....	10
2.3.1	La fiscalité et la mobilité .....	10
2.3.1.1	Prélèvement kilométrique .....	10
2.3.1.2	Budget de mobilité .....	11
2.3.1.3	Portabilité des droits d'enregistrement .....	11
2.3.2	Le financement de la mobilité .....	11
2.3.2.1	Prélèvement kilométrique intelligent .....	11
2.3.2.2	Financement de la STIB .....	11
2.3.2.3	Fonds navette bruxellois .....	11
2.4	TECHNOLOGIES INTELLIGENTES ET MOBILITÉ .....	12
2.5	GOVERNANCE ET MOBILITÉ .....	12
2.5.1	La concertation .....	12
2.5.1.1	Concertation entre la Région et les interlocuteurs sociaux .....	12
2.5.1.2	Concertation entre la Région et le Fédéral .....	13
2.5.1.3	Concertation interrégionale .....	13
2.5.1.4	Concertation entre la Région et les communes .....	14
2.5.1.5	Concertation avec les acteurs de proximité .....	14
2.5.2	L'organisation et la coordination des chantiers .....	14
2.5.3	La prévention, le contrôle et les sanctions .....	14
2.5.4	Les statistiques et les évaluations .....	15
3.	CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES .....	15
3.1	COMMENT MAÎTRISER LES BESOINS EN DÉPLACEMENT? .....	15
3.2	COMMENT AUGMENTER L'OFFRE DE MOBILITÉ ? .....	16
3.2.1	Les transports collectifs .....	16
3.2.1.1	Transport ferroviaire .....	16
3.2.1.1.1	RER .....	16
3.2.1.1.2	REB .....	17
3.2.1.2	Offre de la STIB .....	17
3.2.1.2.1	Général .....	17
3.2.1.2.2	Métro .....	17
3.2.1.2.3	Tram .....	18
3.2.1.2.4	Bus .....	18
3.2.1.3	Tarifification et information intégrée .....	18
3.2.1.4	Taxis .....	18
3.2.2	Le transport individuel .....	18
3.2.2.1	Stationnement .....	18
3.2.2.2	Modes actifs .....	19
3.2.2.2.1	Vélo .....	19
3.2.2.2.2	Marche .....	19

3.2.3	<i>La mobilité partagée</i> .....	19
3.2.3.1	<i>Co-voiturage</i> .....	19
3.2.3.2	<i>Voitures partagées</i> .....	20
3.2.3.3	<i>Vélos partagés</i> .....	20
3.2.3.4	<i>Parkings partagés</i> .....	20
3.2.4	<i>Les plans de déplacements</i> .....	20
3.2.4.1	<i>Plans de déplacements d'entreprises</i> .....	20
3.2.4.2	<i>Plans de déplacements scolaires</i> .....	21
3.2.4.3	<i>Plans de déplacements pour les évènements</i> .....	21
4.	<b>TRANSPORT DE MARCHANDISES</b> .....	21
4.1	<i>Centre de distribution urbaine</i> .....	21
4.2	<i>Livraisons à horaire décalé</i> .....	21
4.3	<i>Modes de transport plus durables</i> .....	22
4.4	<i>Réflexion sur l'organisation des livraisons</i> .....	22
5.	<b>CONCLUSIONS</b> .....	23
5.1	<i>Synthèse des considérations générales</i> .....	23
5.2	<i>Synthèse des considérations particulières</i> .....	24
6.	<b>ANNEXES</b> .....	25
6.1	<i>Documents mobilité du CESRBC</i> .....	25
6.2	<i>Liste des avis du CESRBC - mobilité</i> .....	25
6.3	<i>Liste des avis de la CCM - Mobilité</i> .....	26
6.4	<i>Evolution du mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements en lien avec la RBC</i> .....	27
6.5	<i>Transport en commun des personnes (STIB, TEC, De LIJN) en Région de Bruxelles-Capitale</i> .....	28

## 1. INTRODUCTION

La mobilité est notre quotidien à tous ! Nous sommes, effectivement tous, amenés à nous déplacer pour nous rendre au travail, à l'école, pour des activités de loisirs, culturelles, pour des livraisons... Ces déplacements, nous les effectuons via divers modes de transport combinés ou non, tantôt individuels, tantôt collectifs, tantôt partagés...

Ces dernières années, les thématiques liées à la mobilité ont bien occupé les discussions et débats des interlocuteurs sociaux représentés au sein du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après dénommé « le Conseil »). La mobilité sous ses nombreux aspects a ainsi été abordée dans toute une série d'avis dont la liste est reprise en annexe (6.1, 6.2 et 6.3). Ces avis sont consultables sur le site Internet du Conseil : [www.ces.irisnet.be](http://www.ces.irisnet.be).

Soucieux de répondre au constat croissant des problèmes de mobilité rencontrés en Région bruxelloise et de ses impacts socio-économiques, le Conseil souhaite via cet avis d'initiative faire connaître sa vision de la mobilité et proposer diverses pistes de solutions. Il importe en effet, que la mobilité au sein, autour et vers la Région soit la plus efficace pour offrir un cadre de vie agréable et une bonne accessibilité de la capitale. Il en va du développement socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale !

Le Conseil tient à souligner que la congestion actuelle de Bruxelles a une histoire : la construction des autoroutes a, notamment, incité les classes moyennes à s'installer en périphérie, augmentant ainsi les besoins de mobilité alors que dans le même temps les alternatives douces, de transports en commun et de type ferroviaire ont connu un désinvestissement ne répondant pas à l'augmentation des besoins de mobilité dans et en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

La multiplicité des acteurs et des niveaux de décision concernés par la mobilité constitue une difficulté de plus.

Aussi, les solutions pour améliorer la situation doivent être pluriacteurs et pluriniveaux ; elles se déclineront dans le temps. Des solutions « quick win » doivent, ainsi, être prises pour optimiser ce qui peut déjà l'être à court terme tandis que des investissements plus conséquents doivent être poursuivis, amplifiés et réalisés dans un timing plus lointain, certes, mais aussi dans une planification serrée..

Avant de développer plus amplement leur vision de la mobilité retenue, les interlocuteurs sociaux bruxellois souhaitent poser les quelques constats suivants :

### Evolution de la mobilité

Le tableau repris en annexe 6.4 nous montre l'évolution du mode principal utilisé pour les déplacements en lien avec la Région. Ces données issues du cahier de l'Observatoire de la mobilité indiquent, pour les déplacements internes à la Région (année 2010), que la marche est privilégiée (37%) suivie de près par la voiture (32%) et finalement les transports en commun (hormis le train) (25%). Concernant tant les déplacements entrants que sortants, la voiture arrive largement en tête (plus de 60%). Le train est le second mode de transport choisi (environ 25%). Entre l'enquête Mobel de 1999 et l'enquête Beldam de 2010, la part modale de la voiture a diminué tant pour les déplacements internes que pour les déplacements entrants et sortants. Notons également que la part du vélo, pour les déplacements internes, est passée de 1,2% à 3,5% alors que pour les déplacements entrants et sortants, elle est tombée à 0,4% contre 2,7% pour les déplacements entrants en 1999 et 1,5% pour les déplacements sortants.

Les chiffres de l'IBSA nous donnent quelques indications sur l'évolution de l'offre de la STIB au cours des années (voir le tableau en annexe 6.5). Parmi l'offre de la STIB, le métro présente le plus grand nombre de voyages réalisés (132,4 mio) par rapport au tram (123,5 mio) et au bus (93 mio) pour l'année 2012. Ainsi depuis 1990, le nombre de voyages pour chacun de ces modes a respectivement

augmenté de 62%, 114% et 73%. La longueur des axes (en km) a également augmenté depuis plus de 20 ans tant pour le métro (2012 : 40 km) que pour le tram (2012 : 140 km) et le bus (2012 : 358 km). Par contre, la vitesse commerciale est en légère diminution et c'est le tram qui présente la vitesse moyenne la plus faible avec 16,5 km/h suivi de près par le bus (16,8 km/h) et finalement le métro (28,3 km/h).

Plusieurs études, rankings<sup>1</sup> pointent, effectivement, Bruxelles comme étant une des villes/métropoles les plus congestionnées.

### **Le boom démographique**

Depuis près de 10 ans, la Région bruxelloise connaît une augmentation démographique importante. En 2000, 959.318 personnes habitaient la Région de Bruxelles-Capitale et 13 ans plus tard, elle compte près de 1.154.635 habitants<sup>2</sup>, soit une croissance d'environ 20%. Pour 2020, les perspectives en termes de population prévoient près de 1.230.636 habitants<sup>3</sup>. Un tel boom démographique engendre et continuera d'engendrer un nombre accru de déplacements.

### **Le phénomène de la navette**

Bruxelles est un bassin économique important qui attire chaque jour des milliers de navetteurs en provenance de la Région flamande et de la Région wallonne. L'emploi intérieur au sein de la Région bruxelloise concerne près de 700.000 travailleurs pour un nombre de navetteurs évalués à 336.281 pour l'année 2012<sup>4</sup>. Quasiment un emploi sur deux est donc occupé par un navetteur. Selon l'étude Beldam (2010), les déplacements entrants et sortants dans la capitale représentent environ un tiers des déplacements en lien avec Bruxelles et environ 60% d'entre eux sont réalisés en voiture<sup>5</sup>.

### **Les coûts externes de la mobilité**

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, les coûts externes liés à la mobilité représentent environ 511.500.000 €<sup>6</sup>. Ce calcul se base sur l'addition des coûts liés à la congestion (375.040.000 €), à la pollution de l'air (70.000.000 €), aux changements climatiques (20.000.000 €), à la pollution sonore (25.000.000 €), aux accidents (21.500.000 €).

### **Prolongement du temps de parcours**

L'Observatoire de la mobilité<sup>7</sup> a comparé les résultats de l'enquête de mobilité Mobel de 1999 et l'étude Beldam de 2010. Concernant les déplacements entrants et sortants, il en ressort que pendant les jours ouvrables, tant la distance moyenne que la durée du parcours ont augmenté entre ces deux dates. Cependant, la croissance de la durée de parcours (22%) est plus importante que celle de la distance (17%). En 2010, la distance parcourue est estimée à 40,8 km pour une durée de 52,2 min.

Pour les déplacements internes, les conclusions vont dans le même sens puisque la distance parcourue a augmenté de 20% et la durée de 25%. La distance parcourue en 2010 est de 5,2 km pour un temps de parcours de 20,1 min.

<sup>1</sup> Notamment :

- l'étude Inrix - <http://scorecard.inrix.com/scorecard/default.asp>: Bruxelles, métropole la plus embouteillée

- Tom Tom Traffic Index : le retard par heure conduite en heure de pointe à Bruxelles est de 49 min

<sup>2</sup> IBSA

<sup>3</sup> [http://www.ibsa.irisnet.be/fichiers/publications/cahiers-de-libsas/cahiers\\_de\\_l\\_ibsa\\_n\\_1\\_mai\\_2010.pdf](http://www.ibsa.irisnet.be/fichiers/publications/cahiers-de-libsas/cahiers_de_l_ibsa_n_1_mai_2010.pdf)

<sup>4</sup> <http://www.ibsa.irisnet.be/chiffres/chiffres-cles-de-la-region#.UoNHXpFg1E0>

<sup>5</sup> Brussels studies, la mobilité quotidienne à Bruxelles, p. 3

<sup>6</sup> Beci - Livre blanc de la mobilité « 50 idées pour faire bouger Bruxelles »

<sup>7</sup> Observatoire de la mobilité, cahier n°2-les pratiques de déplacement à Bruxelles, pp. 23-24

## Risque de délocalisation et difficulté de recrutement

Des entreprises de plus en plus nombreuses voient les problèmes de mobilité rencontrés dans la capitale comme une raison potentielle pour se délocaliser. En outre, certaines d'entre elles, sont confrontées à des problèmes de recrutement de personnel ou voient leur personnel quitter l'entreprise car il éprouve des difficultés à se rendre sur son lieu de travail. Ces difficultés d'accessibilité sont à la fois d'ordre physique mais également d'ordre plus économique.

Les conséquences socio-économiques de cette « mobilité difficile » ne sont pas négligeables et poussent donc les interlocuteurs sociaux bruxellois à se pencher sur la question car ils estiment qu'il est plus que temps d'agir. Il ne faut pas attendre de trouver des solutions sur le long terme mais dès aujourd'hui, il faut s'attaquer aux problèmes pour que la capitale européenne devienne plus mobile.

## 2. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

### 2.1 VISION DE LA MOBILITÉ

La mobilité, telle qu'envisagée par les interlocuteurs sociaux, doit être vue comme un moyen et non un but en soi. Le déplacement en soi n'a pas de réelle valeur ajoutée mais par contre ce qu'il permet, lui, en a. Les déplacements inutiles doivent être évités, d'où l'importance que mobilité et aménagement du territoire soient pensés en concordance.

#### La mobilité doit être DURABLE

Pour le **Conseil**, une mobilité durable est une mobilité qui prend en compte les aspects socio-économiques et environnementaux. Elle doit donc garantir, pour tous, une accessibilité de la ville, de l'emploi, une amélioration de la qualité de vie, tout en diminuant la congestion, notamment par une limitation du trafic automobile et de ses nuisances et par l'amélioration de la qualité des transports en commun.

Le **Conseil** précise que la mobilité ne peut être durable que si elle est pensée au-delà d'un simple matching de l'offre et de la demande et en travaillant sur toutes ses composantes, notamment l'aménagement du territoire, la gouvernance, la fiscalité... Le travail sur l'offre et la demande doit se traduire par une augmentation de l'offre durable de la mobilité et une diminution des besoins en déplacement en général, ce qui permettra d'augmenter la part de la mobilité durable.

#### La mobilité doit être COHÉRENTE ET CONCERTÉE

Cette cohérence doit être recherchée à plusieurs niveaux :

Ainsi, le **Conseil**, à de nombreuses reprises dans ses avis, a insisté et continue d'insister sur la nécessaire cohérence entre les différents plans qui traitent des questions de mobilité. Ces plans peuvent être soit d'intérêt communal, régional voire interrégional et fédéral. Il importe que ces plans forment un ensemble cohérent de mesures qui vont dans le même sens et visent un objectif commun. Les mesures visées dans un plan ne doivent pas être contraires à celles prises dans un autre plan. Dans le contexte institutionnel qui est le nôtre, le **Conseil** insiste donc pour que les différents acteurs actifs en matière de mobilité se concertent.

La cohérence doit être également recherchée entre la politique de la mobilité et la politique de l'aménagement du territoire. Comme nous le verrons ultérieurement, ce sont deux politiques qui, sur de nombreux aspects, sont intrinsèquement liées. Le **Conseil** insiste donc pour qu'une approche cohérente des deux matières soit recherchée.

En ce sens, le **Conseil** estime que mobilité et accessibilité doivent s'alimenter l'une l'autre. La mobilité ne doit pas se faire au détriment de l'accessibilité et inversement. L'équilibre doit être trouvé afin que la mobilité et l'accessibilité se renforcent l'une l'autre.

Le Conseil attire également l'attention sur la cohérence dans la chronologie de la mise en œuvre des mesures.

### **La mobilité doit être CO-MODALE**

Comme repris dans la déclaration de la Conférence permanente interrégionale sur la mobilité, le Conseil vise une mobilité basée sur la co-modalité. Cette co-modalité renvoie au fait que les différents modes de transports ne doivent pas être pensés de manière indépendante mais plutôt dans une approche globale et équilibrée qui est basée à la fois sur les besoins des usagers et les caractéristiques du transport. L'accessibilité multimodale de la Région, des communes et des quartiers, via autant de modes de transports différents que possible, doit être vue comme un atout qui doit renforcer l'attractivité de la Région.

Ainsi, le Conseil souhaite éviter les situations extrêmes du « tout à la voiture » ou du « tout au vélo », par exemple. L'objectif est d'envisager les différents modes de transport individuels et collectifs, comme complémentaires les uns aux autres et non comme une juxtaposition d'éléments indépendants, et de les articuler le mieux possible pour une mobilité efficace et cohérente.

### **La mobilité doit être pensée à COURT et à LONG terme**

Le Conseil estime qu'en matière de mobilité, des objectifs tant à court, moyen et long terme doivent être définis, dès maintenant.

En effet, pour le Conseil, il faut dès à présent trouver des solutions aux problèmes de mobilité rencontrés quotidiennement. Pour se faire, le Conseil prône la mise en place de solutions de type « quick win » qui permettent d'obtenir, dans un délai relativement court, des résultats concrets : optimisation de l'existant, meilleure intégration, coordination des mesures...

Bien entendu, des solutions à long terme, exigeant des investissements lourds en matériel et en infrastructure doivent être planifiées et exécutées.

## **2.2 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ**

### **2.2.1 L'importance de l'articulation des politiques d'aménagement du territoire et de mobilité**

#### **2.2.1.1 Mixité des fonctions des quartiers et augmentation de l'offre de logements et d'équipements collectifs**

Pour le Conseil, la mixité des fonctions des quartiers est également un élément important. Des quartiers qui sont conçus d'une telle façon de pouvoir offrir une accessibilité plus directe à un plus grand nombre de logements à un prix abordable, aux activités économiques de proximité, aux services et équipements collectifs... permettent ainsi de réduire les besoins en déplacements et encouragent les Bruxellois à rester dans leur Ville.

#### **2.2.1.2 Accessibilité des zones d'emplois**

Le Conseil insiste pour que l'accessibilité physique des emplois situés en périphérie puisse être assurée pour les travailleurs bruxellois. A cet égard, il estime que les liaisons en transport en commun vers les zones d'entreprises concernées doivent être améliorées et ce, y compris pour les travailleurs à horaire décalé.

Afin d'assurer cette navette sortante et également la navette entrante, le Conseil estime que les différents opérateurs de transports en commun régionaux doivent se concerter pour permettre à un transporteur d'une Région d'accéder aux bassins d'emplois situés sur une autre Région.

Dans le passé, le **Conseil** a déjà appuyé ce point, notamment en 2008, dans une déclaration commune avec les deux autres Conseils : « *En matière de transports publics, ils (NDLR : les Conseils) insistent sur la nécessité de briser le cercle vicieux qui consiste à n'ouvrir une ligne que si les usagers sont suffisamment nombreux alors que la clientèle ne se fera connaître que si une offre existe. Pour ce faire, une démarche prospective et une volonté politique s'imposent. A cet égard, les contrats de gestion des opérateurs de transports en commun pourraient constituer un outil pertinent<sup>8</sup>* ».

La navette intra-régionale doit également être soutenue, étant entendu que certaines zones de la Capitale ne sont toujours pas suffisamment bien desservies par les transports en commun.

### 2.2.1.3 Transfert de modalité

A plusieurs reprises dans cet avis, le **Conseil** insiste pour que toutes mesures favorisant le transfert modal soient prises et que les chaînons manquants puissent être comblés. Une synergie entre les différents modes de transport amenés à coexister doit être trouvée. Ce transfert de mode de transport doit se faire dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'information et à un coût minimal, en particulier lorsque le transfert s'opère d'un opérateur de transport régional ou fédéral à un autre.

### 2.2.1.4 Parkings de transit

Le **Conseil** estime que deux types de parking de transit sont nécessaires et que leur construction doit être pensée en parallèle.

#### 2.2.1.4.1 Parkings de transit intra-bruxellois

Le **Conseil** considère que le nombre de parkings de transit internes à la Région de Bruxelles-Capitale et le nombre de places de stationnements (véhicules et deux-roues) qui y sont disponibles sont insuffisants. Les objectifs du plan Iris II sont loin d'être rencontrés et les budgets qui y sont consacrés sont trop faibles.

Or, ce type de parkings doit permettre un transfert modal entre la voiture, les transports en commun et les modes actifs. En outre, le **Conseil** demande que ces parkings de transit soient surveillés et sécurisés.

Le **Conseil** souhaite également que la localisation de ces parkings soit plus clairement indiquée. A cet égard, il demande que le télé-jalonnement, qui est en test depuis un certain temps déjà dans la Capitale, soit effectivement mis en place et ce, le plus rapidement possible.

Les communes ont un certain rôle à jouer à ce niveau, c'est pourquoi le **Conseil** insiste pour que le Gouvernement se concerte avec les communes où un tel parking pourrait être localisé, en démontrant les intérêts que celui-ci représente.

#### 2.2.1.4.2 Parkings de transit inter-régionaux

Pour assurer le transfert modal des navetteurs, le **Conseil** estime indispensable que des parkings de transit puissent également être construits sur le territoire de la Flandre et de Wallonie. Ces parkings serviront principalement les navetteurs flamands et wallons qui travaillent sur Bruxelles. En complément avec le RER, notamment, ces parkings doivent pouvoir absorber le flux de navetteurs qui délaissent leur voiture pour rejoindre la capitale via les transports en commun.

<sup>8</sup> [A-2008-027-CES](#) Renforcement de la collaboration interrégionale et de la mobilité des travailleurs et des demandeurs d'emploi. 7 juillet 2008



**Le Conseil** renvoie, à cet égard au principe de responsabilité partagée. Il insiste donc pour qu'une concertation soit de mise sur ce dossier entre les trois Régions concernant la localisation de ces parkings, leur financement, ...

### 2.2.1.5 Harmonisation des aménagements

**Le Conseil** estime important que pour l'aménagement des voiries, des trottoirs..., il y ait une certaine harmonisation au sein de la Région. En outre, ces aménagements doivent être pensés en tenant compte de l'ensemble des usagers.

### 2.2.1.6 Sites propres et bandes réservées

**Le Conseil** considère que l'ensemble des sites propres des trams et des bandes réservées aux bus doit pouvoir être utilisé aussi par l'ensemble des modes de transports collectifs, en ce compris, les taxis, les bus scolaires, les navettes d'entreprise.

## 2.2.2 Les grands projets

### 2.2.2.1 Ring

**Le Conseil** estime que s'il y a bien une matière où une concertation interrégionale doit avoir lieu, c'est sur ce type de dossier et il regrette que celle-ci n'ait pas suffisamment eu lieu. La communauté métropolitaine, dont question, ci-dessous, devrait être le lieu où la concertation sur le Ring prend place.

Pour **le Conseil**, il faut avant tout parler d'optimisation du Ring et ce, avec l'introduction de mesures complémentaires telles qu'un système de prélèvement kilométrique intelligent, une gestion dynamique de la signalisation, la création de CDU... En outre, **le Conseil** soutient l'option d'une séparation du trafic local et de transit. En effet, il estime que de telles mesures devraient avoir des effets positifs indépendants d'une nouvelle saturation causée par l'effet d'attraction.

Dans le cas d'un scénario visant l'élargissement du Ring, **le Conseil** insiste pour qu'une étude approfondie d'évaluation des incidences soit réalisée ou une étude sur les alternatives potentielles à cet élargissement. Celle-ci doit prendre en compte les aspects environnementaux et socio-économiques, également, pour la Région de Bruxelles-Capitale. L'impact et les conséquences à plus long terme doivent aussi être étudiés.

### 2.2.2.2 Jonction Nord-Midi

**Le Conseil** constate que cette liaison ferroviaire qui relie les gares de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi est saturée. Toutefois, il estime que le dédoublement de la jonction Nord-Midi n'est pas une solution en soi, même si celle-ci mérite une rénovation

Pour **le Conseil**, c'est une optimisation de la jonction qu'il faut trouver en premier lieu. Ainsi, des solutions alternatives doivent être envisagées via notamment la gare de l'ouest et le tunnel Josaphat. La question doit être posée de la nécessité pour certains trains de passer par cette jonction Nord-Midi : des itinéraires alternatifs peuvent être envisagés.

### 2.2.2.3 Centres commerciaux

Plusieurs projets de centres commerciaux sont en cours ou en phase de réalisation sur le territoire de la Région bruxelloise ou en périphérie : Uplace (Machelen), Néo (plateau du Heysel - Bruxelles), Docks Bruxsel (pont Van Praet - Bruxelles). **Le Conseil** ne se positionne pas, ici, sur l'opportunité économique de ces projets mais il cadre son propos sur les aspects mobilité qui y sont liés.

La fréquentation de ces centres commerciaux va engendrer un certain nombre de déplacements de, vers et autour de ces centres tant des clients, des employés, des habitants que des transporteurs de marchandises. Au regard de la situation actuelle, l'implantation de ces centres commerciaux risque

d'augmenter la congestion à Bruxelles et en périphérie. **Le Conseil** estime donc primordial qu'une analyse poussée en termes de mobilité et d'aménagement du territoire soit réalisée pour chacun de ces projets afin que la qualité de vie, l'accessibilité de la Région, des quartiers périphériques à ces centres commerciaux, ... soient pleinement assurés.

A cet égard, **le Conseil** souligne qu'une concertation, en amont, avec les opérateurs de transports en commun est indispensable et qu'il faut tenir compte des budgets serrés auxquels ces opérateurs font face.

## 2.3 FISCALITÉ ET FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ

### 2.3.1 La fiscalité et la mobilité

**Le Conseil** considère que la fiscalité constitue un élément-clé pour approcher les aspects de la mobilité et qu'une réflexion doit être menée sur différents points pour développer une vision globale de la fiscalité en lien avec une meilleure mobilité. A cet égard, **le Conseil** souhaite mettre en avant les points d'attention suivants sur lesquels des discussions et négociations entre différents acteurs, et ce à divers niveaux de pouvoir, doivent être engagées.

#### 2.3.1.1 Prélèvement kilométrique

**Le Conseil** estime plus pertinent de taxer l'utilisation et non plus la possession d'un véhicule afin de mieux conscientiser les gens et les inciter à adapter leur comportement (choix du type de véhicule, moment de déplacement...). Ceci demande une révision de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation annuelle. L'utilisation pourrait ainsi être taxée via l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour l'ensemble des véhicules (les véhicules lourds et légers) sur base de critères plus objectifs tels que le moment, le lieu d'utilisation, les aspects environnementaux du véhicule utilisé ainsi que des considérations d'ordre socio-économiques. **Le Conseil** constate qu'un projet pilote de prélèvement kilométrique pour les véhicules légers est en cours dans la zone RER. Il souhaite pouvoir être tenu au courant des résultats de ce test afin de nourrir sa réflexion sur cette mesure. Celle-ci ne pourra être mise en œuvre qu'à condition qu'elle soit applicable également dans les deux autres Régions et qu'il s'agisse bien d'un remplacement de la taxe basée sur la possession et non d'une double taxation.

A cet égard, **le Conseil** réitère une remarque qu'il a déjà faite dans son avis A-2013-059 relatif à l'instauration de la tarification kilométrique pour les véhicules lourds qui consiste à demander la réalisation d'un business plan et d'une analyse socio-économique approfondie des effets de l'introduction d'un prélèvement kilométrique tant pour les poids lourds que pour les véhicules légers.

Il ajoute également que l'instauration d'un prélèvement kilométrique sur les véhicules lourds ne peut, aucunement, engendrer des détériorations des conditions de travail des travailleurs ni intensifier la concurrence déloyale et le dumping social qui sont déjà en vigueur dans le secteur.

Pour **le Conseil**, si un prélèvement kilométrique est introduit et afin d'avoir un effet sur la congestion, celui-ci doit respecter les deux conditions suivantes : être intelligent et applicable pour l'ensemble des véhicules. **Le Conseil** soutient le point développé dans l'étude du Bureau fédéral du Plan<sup>9</sup> selon lequel : « l'introduction d'une tarification au kilomètre sur tous les modes routiers (scénario ROAD) mène à une diminution de 6% des pkm<sup>10</sup> parcourus en voiture «solo». Cette diminution est compensée par un transfert vers le co-voiturage (+6%), le train (+7%), le bus (+24%) et le tram (+12%) ». **Le Conseil** souligne donc l'importance du développement des alternatives à la voiture afin que la mise en place de ce type de prélèvement puisse réellement inciter au transfert modal.

<sup>9</sup> Bureau fédéral du plan, « Perspectives de l'évolution de la demande de transports en Belgique à l'horizon 2030 », p. 81.

<sup>10</sup> Pkm = passager-kilomètre correspondant à un kilomètre parcouru par un passager.

### 2.3.1.2 Budget de mobilité

En outre, le **Conseil** recommande également une adaptation de la fiscalité dans le but que les entreprises puissent offrir à leurs travailleurs un plus large éventail de mesures en matière de mobilité. En effet, trop souvent, encore aujourd'hui, vu le régime fiscal existant, les entreprises recourent à la voiture de société.

Le **Conseil** demande une révision de ce régime de sorte que le budget mobilité prévu par l'employeur puisse être pensé en termes de co-modalité : vélo, moto, co-voiturage, transports en commun, voiture, télé-travail... A cet égard, le **Conseil** pense à l'introduction d'un budget de mobilité que les travailleurs peuvent partager entre les différentes alternatives de transport qui s'offrent à eux. Le **Conseil** estime donc qu'un cadre légal et fiscal doit être donné à ce budget de mobilité qui soit clair et facilement applicable pour les travailleurs et les employeurs.

Une des mesures dans le cadre de ce budget de mobilité serait d'inciter les navetteurs travaillant à Bruxelles mais n'y résidant pas à s'installer dans la capitale et d'encourager les habitants à y rester. Pour se faire, une réflexion doit être menée notamment sur l'octroi d'un avantage sous la forme d'une « stadskorting » ou d'une allocation-logement.

### 2.3.1.3 Portabilité des droits d'enregistrement

Le **Conseil** estime qu'une réflexion sur la portabilité des droits d'enregistrement (cessibilité limitée) doit être menée et qu'elle devrait aboutir à des incitants pour maintenir la population bruxelloise dans la Région.

## 2.3.2 Le financement de la mobilité

### 2.3.2.1 Prélèvement kilométrique intelligent

Pour le **Conseil**, l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les véhicules lourds et légers est une solution potentielle à la fois pour améliorer la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et également pour financer la mobilité.

Le **Conseil** estime, en effet, que les recettes issues d'un système de prélèvement kilométrique pour les véhicules lourds et les véhicules légers doivent être consacrées à l'entretien et à l'amélioration des infrastructures et investies dans les transports en commun pour offrir de véritables alternatives à l'usage de la voiture.

### 2.3.2.2 Financement de la STIB

Pour le **Conseil**, le contrat de gestion 2013-2017 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB doit être mené à bien et ce, dans la fourchette la plus haute du budget.

Les projets tels que le métro Nord, la tramification de la ligne de bus 71, la ligne de tram 9... sont importants pour la Région et nécessitent parfois des investissements conséquents mais ils n'offrent pas toujours une réponse immédiate aux problèmes rencontrés aujourd'hui.

Dès lors, le **Conseil** insiste pour qu'à court terme, le réseau puisse déjà être optimisé et que des budgets soient prévus pour des réalisations concrètes qui ont des effets immédiats : mise en œuvre du programme AVANTI pour l'amélioration des performances des réseaux de tram et de bus, automatisation des lignes de métro (lignes 1 et 5 dans un premier temps), ...

### 2.3.2.3 Fonds navette bruxellois

Le **Conseil** estime que dans les cas où l'offre de transport public est insuffisante voire absente, un fonds navette bruxellois pourrait être mis sur pied dans le but de subventionner les initiatives des entreprises en matière de mobilité durable. En effet, certaines entreprises sont parfois dans l'obligation d'organiser elle-même la navette de leurs travailleurs vers l'entreprise car l'offre en

transports en commun existante ne permet pas d'assurer ces trajets. Dans ce type de cas de figure, par exemple, une subvention pourrait être attribuée sur base de critères précis qui devraient être définis. Cette subvention doit s'inscrire dans le cadre d'une réflexion globale de l'entreprise sur ses besoins en mobilité, notamment le plan de déplacements d'entreprise.

En outre, **le Conseil** estime que, dans la mesure du possible, cette subvention devrait être accordée en priorité aux entreprises d'un même zoning ou d'une même zone d'activités qui s'accordent pour trouver des solutions communes.

## 2.4 TECHNOLOGIES INTELLIGENTES ET MOBILITÉ

**Le Conseil** considère que l'utilisation de technologies intelligentes en matière de mobilité est susceptible de favoriser une meilleure gestion du trafic et des infrastructures et donc d'offrir des solutions à court et à long terme. Un plan global visant une gestion dynamique de la circulation devrait être établi.

Ainsi, pour **le Conseil**, la gestion dynamique du trafic passe par la présence de panneaux de d'information routière dynamiques qui indiquent en temps réel l'état du trafic et proposent des itinéraires multimodaux (parkings de délestage, nœuds de transport à proximité, itinéraires alternatifs en cas de problèmes liés à la circulation : accidents, manifestations, déviations...). Il en est de même en matière de stationnement, pour lequel **le Conseil** recommande la mise en place rapide du télé-jalonnement des parkings.

En outre, **le Conseil** préconise l'utilisation des technologies intelligentes afin d'optimiser le réglage des feux de signalisation aux carrefours devant permettre notamment de faciliter le trajet des transports en commun. Ceux-ci peuvent également bénéficier des technologies intelligentes, dans des projets comme l'automatisation du métro, par exemple ou dans la recherche de modes de transports plus durables d'un point de vue énergétique.

Ces solutions de gestion dynamique de la mobilité requièrent une coordination des acteurs et un partage des données. La collecte des données devrait également permettre de développer des applications mobiles pour les utilisateurs des transports en commun, des voiries... **Le Conseil** estime important, vu l'évolution des technologies, que ce dernier point soit renforcé.

Comme déjà mentionné antérieurement, le recours à un prélèvement kilométrique intelligent tant pour les véhicules lourds que les véhicules légers doit également être envisagé, au minimum sur la zone RER et ce, en concertation avec les deux autres Régions. **Le Conseil** préconise que les technologies qui seront utilisées pour ce prélèvement soient les mêmes tant pour les véhicules lourds que les véhicules légers. En outre, elles devront être interopérables avec celles des pays limitrophes et simple d'usage.

## 2.5 GOUVERNANCE ET MOBILITÉ

### 2.5.1 La concertation

#### 2.5.1.1 Concertation entre la Région et les interlocuteurs sociaux

A de nombreuses reprises ces dernières années, **le Conseil** a été sollicité par le Gouvernement sur des questions de mobilité. Il souhaite vivement que cette concertation se poursuive.

**Le Conseil** constate que l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité a été publiée le 3 septembre 2013 au Moniteur belge. Cette ordonnance a été prise par le Parlement bruxellois dans le cadre de l'accord institutionnel pour la VI<sup>ème</sup> réforme de l'Etat et plus particulièrement le point visant la simplification intra-bruxelloise.

Les objectifs de cette ordonnance sont de donner un statut réglementaire tant au plan régional de mobilité qu'aux plans communaux de mobilité, d'octroyer des subsides en cas de conformité des travaux aux plans régional et communaux de mobilité et de permettre au fonctionnaire délégué de délivrer des permis d'urbanisme pour les voiries si les projets sont conformes à ces plans.

**Le Conseil** estime que cette ordonnance va dans le sens d'une plus grande cohérence, ce dont il se réjouit.

### 2.5.1.2 Concertation entre la Région et le Fédéral

En matière de fiscalité liée à la mobilité, notamment, **le Conseil** estime important que la Région et le Fédéral se concertent pour ne pas que des mesures de sensibilisation prises par la Région pour favoriser la mobilité ne se voient contrer par des mesures au niveau fédéral qui auraient un effet inverse.

**Le Conseil** plaide également pour davantage de dialogue entre la Région et le Fédéral, en particulier avec le groupe SNCB. Ainsi, **le Conseil** veut notamment s'assurer que la SNCB mettra tout en œuvre pour aménager les gares bruxelloises et que, même en dehors des heures de pointe, les trains y circulent de manière régulière. En matière d'aménagement, **le Conseil** pense particulièrement à la gare du midi qui est une gare à vocation locale, nationale et internationale. Cette porte d'entrée dans la capitale doit renvoyer une première image attractive de Bruxelles. Des investissements sont donc nécessaires. **Le Conseil** insiste pour que l'aménagement des infrastructures ferroviaires et des gares soient intégrés à l'environnement du quartier où elles se situent.

### 2.5.1.3 Concertation interrégionale

Par de nombreux aspects, la mobilité présente des enjeux qui dépassent les frontières bruxelloises. Pour **le Conseil**, la mobilité ne doit donc pas être pensée en fonction du seul territoire bruxellois mais elle doit prendre en considération un territoire bien plus large qui est celui de la zone RER, notamment. Pour rappel, *la zone RER est l'ensemble du territoire concerné par l'extension du réseau express régional. Elle comprend la Région de Bruxelles-Capitale plus les première et deuxième périphéries, soit cent trente-cinq communes au total*<sup>11</sup>.

Vu la zone prise en considération, **le Conseil** estime qu'une concertation entre les trois Régions est plus que nécessaire sur plusieurs dossiers et que les plans régionaux de mobilité doivent être concertés en amont, avec les autres Régions.

La VI<sup>ème</sup> réforme de l'Etat du 11 octobre 2011 consacre un chapitre à Bruxelles et son hinterland dans lequel il est prévu de créer une communauté métropolitaine afin de favoriser les relations entre Bruxelles et son hinterland dans différents domaines, dont la mobilité. Il est, en effet, prévu explicitement que « *C'est au sein de la communauté métropolitaine que se tiendra la concertation entre les trois Régions relative à la mobilité, à la sécurité routière et les travaux routiers, de, vers et autour de Bruxelles. Le fait de fermer ou de rendre inutilisables les accès et sorties du ring fera l'objet d'une concertation préalable*<sup>12</sup> ». **Le Conseil** souhaite la signature, à bref délai, d'un accord de coopération en ce sens.

Pour **le Conseil**, les questions de mobilité avec un écho interrégional devraient effectivement être traitées au sein de cette communauté métropolitaine.

Cependant, en l'attente de la mise sur pied effective de cette communauté métropolitaine, **le Conseil** souligne l'importance d'une concertation bilatérale lors des développements de projets touchant à la mobilité, comme par exemple, le réseau de trams « Brabantnet » développé par De Lijn.

<sup>11</sup> Iris II Plan de mobilité – la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale en 2018, p.8

<sup>12</sup> Accord institutionnel pour la VI<sup>ème</sup> réforme de l'Etat, 11 octobre 2011, p.22-23

#### 2.5.1.4 Concertation entre la Région et les communes

Pour **le Conseil**, l'harmonisation de la politique de la mobilité au niveau régional est importante. Il salue, donc, une nouvelle fois, l'adoption de l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, puisqu'elle va dans ce sens.

De manière générale, **le Conseil** défend une politique de mobilité qui est coordonnée au niveau de la Région. Il est important que le centre de décision en matière de politique de mobilité revienne à la Région afin d'établir un cadre commun définissant des principes de base dans lequel les communes peuvent s'inscrire dans le respect de l'autonomie communale. **Le Conseil** estime que l'harmonisation voulue devrait, en premier lieu, résoudre les difficultés rencontrées par des riverains habitant aux limites de frontières communales et par des acteurs économiques œuvrant sur plusieurs communes.

Ainsi, **le Conseil** voit positivement la création de l'Agence régionale de stationnement qui doit assurer la cohérence du stationnement au niveau régional en concertation avec les 19 communes. **Le Conseil** insiste également, en matière de stationnement, pour que le choix laissé aux communes n'aille pas à l'encontre des activités économiques.

#### 2.5.1.5 Concertation avec les acteurs de proximité

**Le Conseil** estime que pour certains aspects mobilité qui sont spécifiques à certains quartiers, une concertation avec les acteurs de proximité (commerçants, riverains, entreprises,...) doit être recherchée. Pour **le Conseil**, les acteurs qui sont consultés doivent être représentatifs. A titre d'exemple, **le Conseil** cite la concertation qui a eu lieu pour l'opération pilote « goulet Louise ».

### 2.5.2 L'organisation et la coordination des chantiers

**Le Conseil** constate qu'une Commission de coordination des chantiers existe en Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, **le Conseil** estime que dans certains cas, les chantiers pourraient encore mieux être coordonnés. Pour ce faire, **le Conseil** considère qu'une meilleure responsabilisation des maîtres d'œuvre publics est nécessaire et que dans l'attribution des marchés publics, il faudrait favoriser les offres dont les chantiers ont le moins d'impacts possibles sur la mobilité.

En outre, pour **le Conseil**, il importe que le délai de réalisation soit respecté afin de perturber au minimum la mobilité des transports en commun, des autres usagers de la route et la vie des quartiers concernés. Durant la durée des travaux, une signalisation adéquate doit être installée pour indiquer les déviations qui doivent être empruntées.

Pour la gestion des chantiers relatifs à de gros travaux d'infrastructure, comme l'extension du métro, par exemple, **le Conseil** insiste pour que ceux-ci s'effectuent dans le cadre d'une bonne gouvernance : information, concertation...

### 2.5.3 La prévention, le contrôle et les sanctions

**Le Conseil** tient à insister sur les aspects de prévention, de contrôle et de sanction en lien avec la mobilité. En effet, si nous voulons encourager les personnes et les entreprises à modifier leur comportement de mobilité, il importe de les informer et de les encourager à éviter, dans la mesure du possible, tout déplacement inutile et d'adopter un comportement responsable.

A cet égard, **le Conseil** pense notamment à l'importance que tout un chacun apprenne le code de la route, que l'on soit piéton, cycliste, automobiliste, motard... et le respecte. **Le Conseil** prend pour exemple le respect des zones réservées aux livraisons, des zones réservées aux taxis, des sites propres... Des comportements tels que le stationnement en double file, l'engagement dans un carrefour encombré... sont nuisibles tant pour la fluidité que la sécurité du trafic.

D'où l'importance, pour le **Conseil**, d'identifier ces problématiques par des contrôles plus fréquents et de sanctionner les contrevenants.

#### 2.5.4 Les statistiques et les évaluations

Le **Conseil** constate que de plus en plus de données chiffrées sont disponibles sur la mobilité. Toutefois, il semble que, dans certains cas, des données fiables sont manquantes. C'est notamment le cas, en ce qui concerne le recensement des places de stationnement en et hors voirie. Alors qu'un nouveau plan de stationnement régional est prévu, celui-ci s'est basé sur des données dépassées datant de 2004-2005. Or, entre-temps, la situation a évolué.

Le **Conseil** insiste donc pour que toute mesure prise en termes de mobilité puisse se baser sur des données concrètes et récentes afin d'avoir une perception la plus réelle possible de la situation. Ces données sont indispensables pour construire une politique de mobilité qui soit en phase avec la réalité du terrain.

En outre, toute politique de mobilité mise en œuvre doit pouvoir être évaluée. A cet égard, le **Conseil** demande que des indicateurs clairs et objectifs puissent être définis afin de mesurer l'impact des politiques qui sont prises.

Le **Conseil** trouve pertinent que chaque année puisse être établi un rapport reprenant l'ensemble des mesures en lien avec la mobilité afin d'avoir une vue globale et de pouvoir suivre leur évolution.

### 3. CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

Comme mentionné précédemment, le **Conseil** rappelle qu'il n'envisage pas la politique de mobilité comme un simple matching de l'offre et de la demande mais que toute une série d'acteurs, de composantes doivent être pris en compte comme explicité dans les considérations générales.

Il propose, ici, certaines pistes identifiant dans quelle mesure les besoins en déplacement peuvent être maîtrisés et l'offre augmentée.

#### 3.1 COMMENT MAÎTRISER LES BESOINS EN DÉPLACEMENT?

Le **Conseil** estime important de réfléchir à la question des besoins en déplacement et de voir dans quelle mesure ces besoins pourraient être mieux maîtrisés. En effet, puisque les interlocuteurs sociaux voient la mobilité comme un moyen et non comme un but en soi, la question peut se poser de savoir si tel déplacement est utile et s'il ne pourrait pas être évité ou rationalisé.

Cette idée est d'ailleurs reprise dans le plan de mobilité IRIS II dans le point intitulé « Maîtrise de la demande de mobilité » : « *Une politique de mobilité intégrée vise dans un premier temps à maîtriser la demande de mobilité. Il ne s'agit pas de restreindre les capacités de mobilité de chacun mais de développer des mesures qui réduisent structurellement les besoins de mobilité<sup>13</sup>* ».

Ainsi, pour le **Conseil**, la mixité des fonctions dans les quartiers permet, dans une certaine mesure, de réduire les besoins en déplacement puisqu'un ensemble de services et de biens sont disponibles dans un certain périmètre. Les modes plus doux peuvent donc ainsi être privilégiés.

En outre, dans certains cas, et grâce aux technologies, certains besoins en déplacement peuvent être maîtrisés. Internet permet ainsi de pouvoir travailler à distance et de ne plus devoir être, systématiquement, présent sur son lieu de travail. Le **Conseil** estime donc en ce sens, que le télétravail pourrait davantage être envisagé tout en étant bien conscient que ce type de solutions n'est pas possible pour tous les secteurs et pour tous les travailleurs. D'autres nouvelles formes de travail peuvent également être envisagées comme le co-working. Il insiste pour que ces aménagements fassent l'objet de concertation entre les interlocuteurs sociaux.

<sup>13</sup> Iris II Plan de mobilité - la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale en 2018, p.36

Les Administrations utilisent également de plus en plus les formulaires électroniques ou les demandes de documents en ligne permettant ainsi de réduire les déplacements. **Le Conseil** encourage ce type d'initiatives mais souhaite s'assurer que chacun puisse avoir accès à ces documents.

Finalement, il s'avère que certains besoins de déplacements sont évidemment incompressibles. Dans ce cas, il faut voir, parmi l'offre existante, quel mode est le plus adéquat pour se déplacer durablement.

## 3.2 COMMENT AUGMENTER L'OFFRE DE MOBILITÉ ?

### 3.2.1 Les transports collectifs

#### 3.2.1.1 Transport ferroviaire

##### 3.2.1.1.1 RER

**Le Conseil** déplore que le RER ne soit toujours pas en service et il estime qu'il n'est plus acceptable de reporter sans cesse la date de finalisation du RER. **Le Conseil** rappelle sa position, déjà émise dans le passé, selon laquelle le RER doit être vu comme une priorité et un mode de transport urbain.

C'est pourquoi, **le Conseil** demande fermement que les lignes d'ores-et-déjà finalisées (ligne 25 Malines, ligne 36 Louvain et ligne 96 Halle) et le matériel roulant déjà acquis puissent dès aujourd'hui être mis en service afin d'optimiser le trafic ferroviaire.

**Le Conseil** réitère également un des points développé dans un avis commun de 2006 avec les autres Conseils économiques et sociaux régionaux selon lequel : « *Le RER doit offrir des liaisons rapides de et vers les principaux centres villes qu'il dessert, en complément au réseau de transport existant. Pour la Région de Bruxelles-Capitale en particulier, le RER doit valoriser les liaisons entre les gares et les arrêts de la Région et entre celles-ci et l'hinterland. Dans cette optique, les réseaux de transports interrégionaux et internes doivent être parfaitement agencés et former un ensemble intégré* ». En effet, le RER doit servir tant les Bruxellois que les navetteurs en provenance des deux autres Régions et la fréquence des liaisons doit être assurée tant en heure de pointe qu'en heure creuse.

En outre, selon la vision de la mobilité des interlocuteurs sociaux bruxellois, le RER doit susciter le transfert modal pour éviter que plus de la moitié des navetteurs proches de la périphérie ne rejoignent Bruxelles en voiture. Ainsi, les gares RER doivent être pensées sur le principe de la co-modalité en prévoyant notamment des parkings de dissuasion, des infrastructures pour les deux-roues et en valorisant le réseau métro-tram-bus.

Enfin, **le Conseil** estime qu'il faut rester attentif et prendre les mesures nécessaires pour éviter que le RER n'accélère la fuite des ménages bruxellois de la classe moyenne vers la périphérie.

##### 3.2.1.1.2 REB

**Le Conseil** considère que le REB doit être vu comme une sorte de pré-RER qui permettrait de profiter du réseau ferroviaire assez important dont bénéficie Bruxelles mais qui, à l'heure actuelle, est sous-exploité. Cela permettrait de desservir certaines zones qui ne sont pas facilement accessibles via la STIB.

**Le Conseil** estime, en ce sens, que l'offre RER et REB ne doit pas être redondante et que l'un ne doit pas être un handicap pour l'autre mais il s'agit davantage d'une question de complémentarité et de combler les manquements de l'un vis-à-vis de l'autre.



### 3.2.1.2 Offre de la STIB

#### 3.2.1.2.1 Général

**Le Conseil** demande avec insistance que les mesures restrictives qui sont prises dans le but de diminuer l'emprise de la voiture sur nos routes soient, concomitamment, accompagnées d'alternatives sérieuses et valables passant notamment par une augmentation de l'offre de la STIB tant en termes de capacité que d'extension du réseau.

Vu cette incitation au transfert modal et le boom démographique que connaît la Région, le nombre de voyageurs qui empruntent et vont emprunter les transports de la STIB est en croissance. **Le Conseil** estime que la STIB doit pouvoir répondre à ce défi tout en garantissant une accessibilité pour tous et de bonnes conditions de voyage (sécurité, propreté, ponctualité...).

Ainsi, **le Conseil** souhaite vivement que le contrat de gestion de la STIB 2013-2017 soit mis en œuvre dans son entièreté et dans le timing prévu et que le Gouvernement y consacre les moyens qui ont été promis. Il importe de pouvoir, dès aujourd'hui, identifier les potentiels goulots d'étranglement à venir afin de planifier les solutions, réaliser les études socio-économiques nécessaires, commander le matériel et adapter l'infrastructure.

De manière générale, **le Conseil** considère que toutes les formes de transport public doivent être encouragées de la manière la plus efficace et avec la meilleure allocation des ressources.

Dans ce contrat de gestion, **le Conseil** insiste particulièrement sur l'exécution de l'article 19 relatif à la desserte des zones d'activités économiques. Il est primordial que ces zones, existantes ou à venir, puissent être accessibles aux travailleurs, aux fournisseurs, clients... des entreprises. Il doit en être de même pour les zones de logements car, dans certains cas, il s'avère également que l'offre de transports en commun est insuffisante.

Finalement, **le Conseil** insiste pour que l'offre de la STIB en soirée et la nuit puisse également être cohérente et attractive afin de permettre une vie nocturne tant pour les étudiants, que pour les travailleurs à horaire décalé, que pour se rendre à des activités culturelles, de loisirs...

#### 3.2.1.2.2 Métro

**Le Conseil** souligne le fait que des moyens sont disponibles pour investir dans le métro et que le contrat de gestion de la STIB 2013-2017 reprenne l'extension du métro sur l'axe Nord-Sud. Il estime que c'est un projet important d'un point de vue socio-économique pour le développement de la Région. Il importe donc que le projet soit réalisé dans les délais.

En outre, **le Conseil** estime que l'automatisation progressive du métro sur les lignes 1 et 5, dans un premier temps, permettra d'augmenter la cadence et la fréquence des rames de métro. Néanmoins, cette automatisation ne sera pas suffisante pour absorber la demande prévue à moyen terme. Des solutions pour le long terme doivent donc être recherchées dès aujourd'hui. Par ailleurs, **le Conseil** considère que cette automatisation ne doit pas nuire au volume de l'emploi et que des possibilités de reconversions pour les chauffeurs doivent être envisagées.

Pour **le Conseil**, les mesures prises afin de renforcer la sécurité dans le métro doivent se poursuivre et ce sur l'ensemble du réseau et particulièrement le soir venu. Une présence visible et régulière de stewards renforcera le sentiment de sécurité dans les souterrains pour les usagers du métro.

#### 3.2.1.2.3 Tram

Concernant le tram, **le Conseil** soutient la mise en œuvre du programme AVANTI qui vise l'amélioration des performances du réseau de surface des transports en commun.

#### 3.2.1.2.4 Bus

Comme pour le métro et le tram, **le Conseil** demande que le contrat de gestion de la STIB soit respecté et exécuté dans son intégralité. **Le Conseil** encourage, ainsi, la STIB à respecter son engagement dans lequel elle vise une sortie du diesel pour son matériel roulant bus. Il importe que le matériel roulant utilisé soit le plus respectueux possible de l'environnement.

En outre, **le Conseil** souligne l'importance de développer le réseau de bus dans les zones qui sont peu desservies par le tram et le métro.

#### 3.2.1.3 Tarification et information intégrée

**Le Conseil** estime que les utilisateurs des transports en commun sur la zone RER doivent pouvoir bénéficier, dans les plus brefs délais et au meilleur coût, d'un ticket unique leur permettant de voyager facilement sur le réseau des différents opérateurs. Un accord de coopération entre les différents opérateurs devrait être conclu pour se répartir les recettes en fonction des coûts d'exploitation de chacun.

S'il s'agit d'un abonnement mensuel ou annuel ... combinant différents opérateurs, celui-ci peut être renouvelé auprès de n'importe lequel d'entre eux afin de simplifier la vie du voyageur.

**Le Conseil** insiste également pour que l'information soit intégrée. Ceci doit permettre d'optimiser les horaires et assurer de meilleures correspondances.

En outre, **le Conseil** tient particulièrement à ce que toutes les garanties soient apportées au niveau du respect de la vie privée et de la protection des données avec l'utilisation d'un ticket/abonnement unique sous forme de carte à puce. En effet, ces questions se sont déjà posées lors de l'introduction de la carte Mobib par la STIB et elles risquent, *à fortiori*, de se poser de manière plus aigüe en cas d'échanges de données entre les opérateurs de transports en commun.

#### 3.2.1.4 Taxis

**Le Conseil** souligne que les taxis sont également un mode de transport collectif et qu'en ce sens, ils doivent donc être considérés comme une alternative à la possession individuelle d'une voiture.

Afin de renforcer leur utilisation en tant que tel, **le Conseil** plaide pour que les taxis puissent utiliser, au maximum, l'ensemble des sites propres et des bandes réservées aux bus et aux trams sur le territoire bruxellois.

En outre, **le Conseil** insiste pour un renforcement du contrôle des places de stationnement réservées aux taxis. Trop souvent, ces places sont occupées par des véhicules qui n'y sont pas autorisés.

### 3.2.2 Le transport individuel

#### 3.2.2.1 Stationnement

La question du stationnement a déjà été largement abordée dans les avis du Conseil économique et social. En effet, **le Conseil** a déjà formulé deux avis d'initiative en date du 20 janvier 2011 et du 17 mars 2011 sur la question. Dans son avis sur le Cobrace (2012), il a également fait certaines considérations par rapport au chapitre consacré au stationnement hors voirie et plus récemment sur son arrêté d'exécution. En outre, le 21 mars 2013, **le Conseil** a remis un avis sur le plan régional de politique du stationnement.

**Le Conseil** défend une politique de stationnement qui soit harmonisée au niveau régional et qui contribue au développement et à l'attractivité économique de la Région. Le rôle que doit jouer l'Agence de stationnement est donc important. En outre, les mesures prises en Région et au niveau communal pour le stationnement en et hors voirie doivent être concertées et coordonnées afin de ne pas aboutir à des situations contraires. En outre, pour **le Conseil**, la rationalisation des places de

parkings doit s'accompagner de mesures alternatives en faveur des transports en commun, de la marche, du vélo...

Pour le surplus, nous vous invitons à consulter les avis cités ci-dessus.

### 3.2.2.2 Modes actifs

Comme signalé dans l'introduction, la part modale consacrée aux modes actifs est en augmentation pour les déplacements internes à la Région. **Le Conseil** souhaite que cette part continue à progresser dans ce sens. Pour y parvenir, une politique volontariste encourageant encore davantage l'usage de ce type de modes en complémentarité avec les transports en commun doit être menée. Ceci, d'autant que la distance moyenne pour un déplacement interne au sein de la Région bruxelloise est de 5 km.

Pour ce faire, **le Conseil** souhaite que le Gouvernement mette en œuvre les mesures recensées d'une part dans le plan vélo et le plan piéton stratégique.

#### 3.2.2.2.1 Vélo

L'utilisation du vélo en tant que mode doux et respectueux de l'environnement doit être davantage encouragé et ce, principalement pour effectuer des courtes distances. C'est notamment ce que vise le plan vélo 2010-2015.

**Le Conseil** estime qu'un espace plus grand doit leur être réservé mais il ne prône pas pour autant la mise en œuvre de pistes cyclables sur toutes les voiries. En effet, il estime que le choix doit s'opérer en fonction des caractéristiques de l'aménagement de la voirie, de son gabarit et de la réalité du terrain. Dans son avis sur le plan IRIS II, **le Conseil** estimait qu'un rétrécissement inapproprié de la voirie engendre en ce qui concerne la circulation des cyclistes des risques suscités par un faux sentiment de sécurité. Il insiste pour qu'une évaluation de l'opportunité d'une piste cyclable soit faite pour chaque voirie concernée.

Pour encourager le vélo, **le Conseil** demande également que davantage de places de stationnement sécurisées soient créées. Celles-ci ne sont pas assez nombreuses actuellement et ne permettent pas d'y laisser son vélo en toute sécurité. Il ajoute que les emplacements prévus dans les rues commerçantes doivent avoir fait l'objet d'une concertation avec les commerçants du quartier et être aménagés en adéquation avec l'image et la vocation du quartier.

#### 3.2.2.2.2 Marche

**Le Conseil** s'est prononcé sur le plan piéton stratégique le 16 juillet 2012 qui a été adopté en décembre 2012. Un tel plan doit permettre de valoriser et d'accroître la place consacrée à la marche surtout si les quartiers sont pensés en termes de mixité des fonctions.

Pour **le Conseil**, les points suivants doivent faire l'objet d'une attention spécifique : la sécurité des piétons et des usagers faibles de manière générale. Cette sécurité pourra être assurée par des aménagements adéquats (accès aux PMR, trottoirs en bon état, éclairage adapté, ...) et une prévention sur le comportement à adopter en tant que piéton.

En outre, **le Conseil** estime que, quand c'est possible, lors de l'aménagement/réaménagement d'un quartier, des traversées piétonnes devraient être prévues afin de rendre le trajet plus convivial et plus direct.

## 3.2.3 La mobilité partagée

### 3.2.3.1 Co-voiturage

Vu le nombre d'auto-solistes qui circulent sur les voiries de la Région, la promotion du co-voiturage de manière plus structurée est un moyen pour diminuer la pression automobile et offrir des alternatives à l'utilisation individuelle d'un véhicule. En effet, « en regroupant » les automobilistes

qui ont un lieu de départ et de destination plus ou moins similaires, le nombre de véhicules sur nos routes sera en diminution. Afin de maximiser les chances de co-voiturage, **le Conseil** estime qu'une masse critique est nécessaire et que donc une centralisation des données rendues accessibles pour les différentes plate-formes actives dans le domaine permettrait une meilleure adéquation entre l'offre et la demande.

**Le Conseil** estime également que développer la valeur d'usage est un élément important pour encourager le co-voiturage : avantages fiscaux, utilisation des bandes réservées, avantage pour le stationnement, par exemple. Il faudra toutefois veiller aux contrôles de ces mesures.

Il semble, toutefois, qu'un problème d'assurance se pose dans le cas du peer-to-peer, en particulier lorsque l'on est conducteur d'une voiture d'autrui ne disposant pas d'omnium, ni de clause Bob en responsabilité civile et si le conducteur n'a pas de voiture assurée en son nom propre. **Le Conseil** estime que cette question doit être réglée afin d'éviter tout désagrément et mauvaise surprise aux utilisateurs qui optent ou opteraient pour cette formule de transport.

### 3.2.3.2 Voitures partagées

**Le Conseil** estime que les voitures partagées permettent également une diminution du nombre de voitures et du nombre d'emplacements de stationnement. En effet, l'utilisation d'une voiture partagée permet de remplacer huit véhicules particuliers<sup>14</sup>. **Le Conseil** estime que l'utilisation du système pourrait être encore mieux optimisée si la contrainte, qui impose à l'utilisateur de redéposer le véhicule là où il l'a emprunté, était levée (du moins dans un espace déterminé).

En outre, **le Conseil** estime que ce type de solution alternative à la possession individuelle d'un véhicule privée doit faire davantage l'objet de campagnes de promotion de meilleure qualité.

### 3.2.3.3 Vélos partagés

**Le Conseil** encourage les poursuites des politiques qui sont menées dans ce domaine. Il souhaite également que la possibilité de partager des vélos électriques soit étudiée, au vu du dénivelé de la Région.

### 3.2.3.4 Parkings partagés

**Le Conseil** estime qu'une meilleure communication sur ces parkings partagés est nécessaire tant auprès des propriétaires pour qu'ils mettent à disposition d'un public plus large leur parking et auprès des utilisateurs potentiels afin qu'ils prennent connaissance de ces places disponibles.

Par ailleurs, **le Conseil** considère que les parkings publics doivent continuer d'assurer leur rôle pour le stationnement à long terme hors voirie.

## 3.2.4 Les plans de déplacements

### 3.2.4.1 Plans de déplacements d'entreprises

Pour **le Conseil**, le plan de déplacements d'entreprises est un instrument important pour développer une politique de mobilité en interne et ce, en concertation avec les travailleurs.

**Le Conseil** estime important qu'il existe des plans de déplacements également au niveau des zones d'entreprises. Les gestionnaires de ces zones - surtout lorsqu'il s'agit de gestionnaires publics, comme Citydev.brussels, par exemple - doivent donc être davantage conscientisés car ils ont un rôle à jouer.

<sup>14</sup> Iris II Plan de mobilité – la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale en 2018, p.97

### 3.2.4.2 Plans de déplacements scolaires

L'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements prévoit que les écoles doivent établir un prédiagnostic mais elles n'ont pas d'obligation d'établir un plan de déplacement scolaire. Or, partant du constat que la circulation est plus fluide en période de vacances scolaires, le **Conseil** considère que les écoles devraient être davantage incitées à établir un tel plan afin d'induire des changements de comportements. Une évaluation de ces incitants devrait être réalisée avec en vue un éventuel caractère obligatoire. En effet, des alternatives à l'utilisation de la voiture pour conduire et reprendre les enfants à l'école existent et permettraient de diminuer le nombre de voitures aux abords de celles-ci et sur les routes.

Ainsi, le **Conseil** estime que le ramassage scolaire des enfants (enseignement fondamental et secondaire) et étudiants par des navettes de bus organisées est une solution importante pour diminuer la congestion dans la capitale européenne. Ce type de transports collectifs doit pouvoir circuler sur les bandes réservées aux bus et sur les sites propres des trams.

Par ailleurs, les hautes écoles et les universités devraient également susciter la réflexion sur les déplacements de leurs étudiants en les informant et les sensibilisant sur les questions de mobilité.

### 3.2.4.3 Plans de déplacements pour les événements

Le **Conseil** demande que les arrêtés d'exécution relatifs aux plans de déplacements pour les événements puissent être adoptés afin que la mesure soit mise en œuvre.

## 4. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le **Conseil** a remis, le 28 février 2013, un avis sur le plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale (A-2013-007-CES). Il considère ce plan comme une première avancée puisque trop souvent, auparavant, le transport de marchandises ne semblait pas être une priorité. Or, un transport de marchandises efficace participe au développement économique et social de la Région bruxelloise.

### 4.1 Centre de distribution urbaine

Afin d'optimiser ce transport de marchandises, le **Conseil** est favorable au développement de véritables centres de distribution urbaine devant favoriser le regroupement des marchandises et une redistribution plus efficace sur les derniers kilomètres.

Le **Conseil** ne souhaite pas, dans un premier temps, qu'une obligation de participation au centre de distribution soit prévue mais il est favorable à une participation sur base volontaire en la stimulant avec des services à valeur ajoutée et en mettant en avant les avantages d'un centre de distribution urbaine.

En effet, certains secteurs présentent des besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement qui ne leur permettent pas techniquement et économiquement de pouvoir participer. Une concertation avec toutes les parties prenantes doit avoir lieu en amont de l'implantation et de l'exploitation de tels centres de distribution urbaine.

### 4.2 Livraisons à horaire décalé

Afin d'éviter que les véhicules de transports de marchandises ne circulent sur des routes déjà fortement congestionnées aux heures de pointes, le **Conseil** est favorable aux livraisons à horaire décalé. Le **Conseil** préfère parler de livraisons à horaire décalé plutôt que de livraisons de nuit. Par horaire décalé, il entend les plages horaires suivantes : entre 6h et 7h et entre 19h et 23h.

Dans le cadre de livraisons à horaire décalé, **le Conseil** demande de rester attentif aux conditions de travail. Il apprécierait dès lors que des expériences pilotes soient menées dans le respect de la concertation sociale au sein des secteurs. Toutefois, certains secteurs présentent des besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement qui ne leur permettent pas techniquement et économiquement de pouvoir participer.

En outre, dans le cadre des expériences pilotes PIEK, **le Conseil** demande que les problèmes liés aux permis d'environnement puissent être résolus.

### 4.3 Modes de transport plus durables

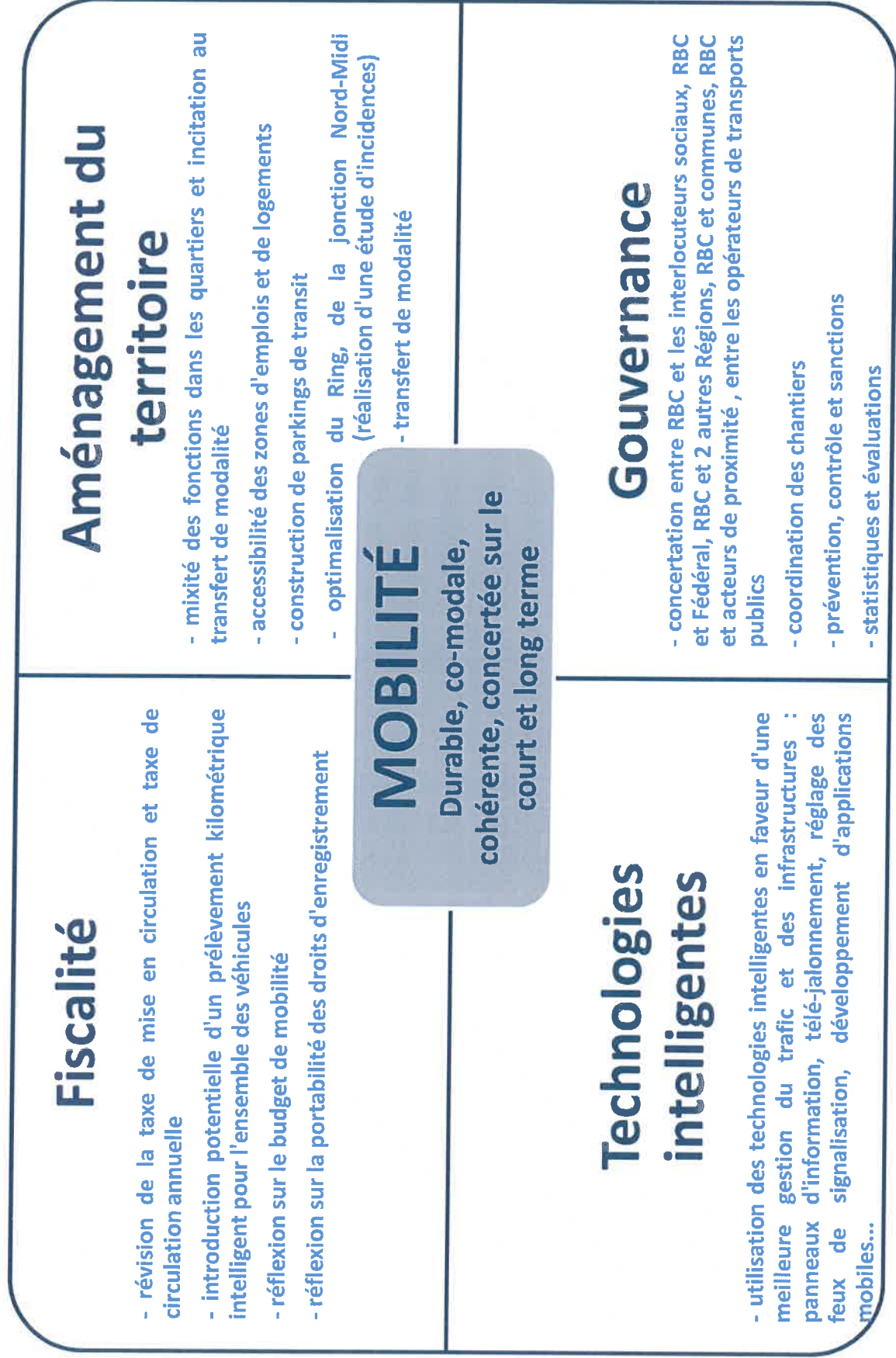
**Le Conseil** plaide pour qu'une attention soit portée sur les modes de transports de marchandises qui sont davantage durables. Pour les plus longues distances, **le Conseil** pense, par exemple, à la voie d'eau et au réseau ferroviaire. Pour les distances plus courtes et les derniers kilomètres, notamment, des alternatives au transport via poids lourds existent : transport via tram, vélos... Toutefois, certains secteurs présentent des besoins spécifiques de livraison et d'approvisionnement qui ne leur permettent pas techniquement et économiquement d'opter pour ce choix de modes de transport.

### 4.4 Réflexion sur l'organisation des livraisons

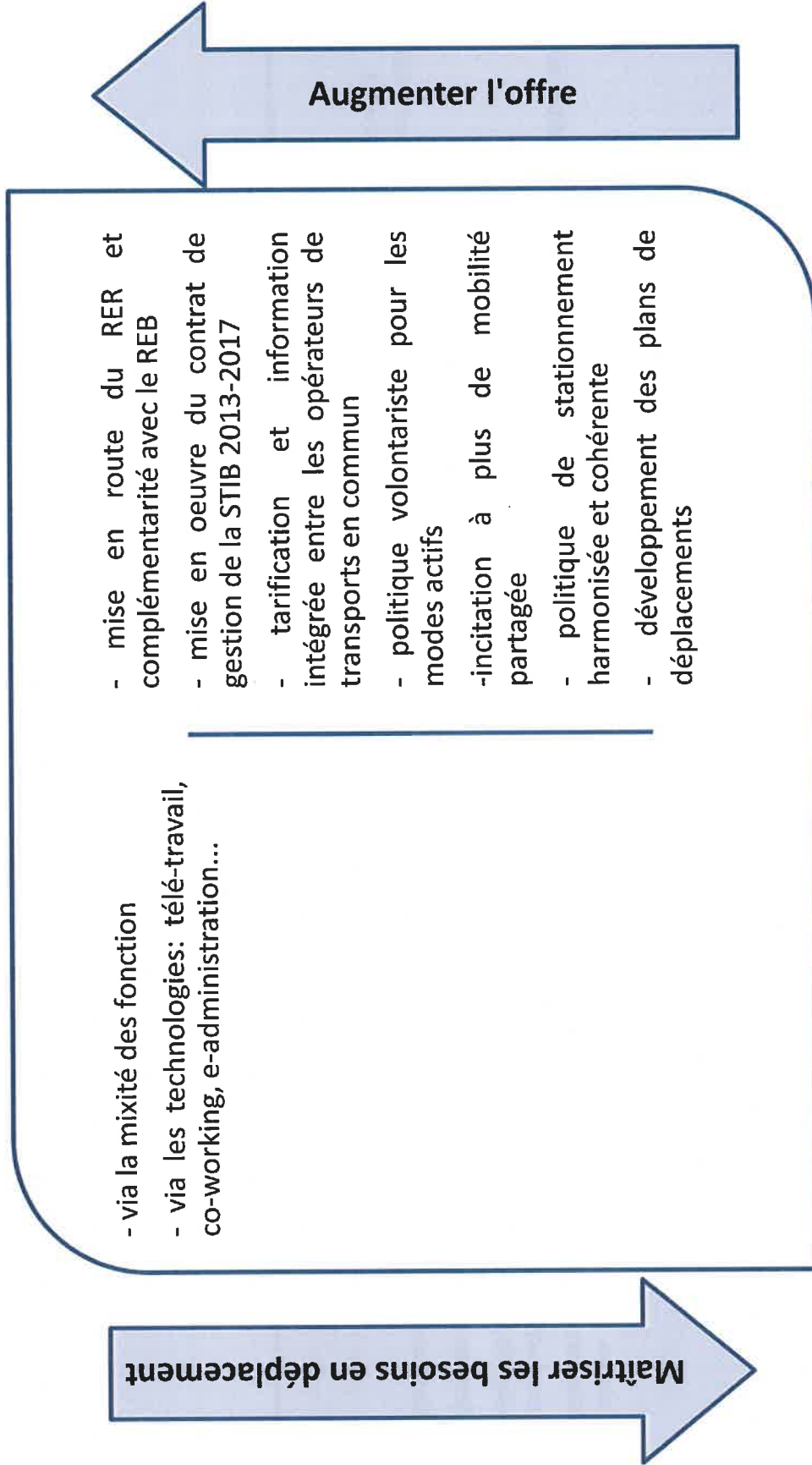
**Le Conseil** souhaite que lorsqu'il est question de transport de marchandises, une réflexion soit posée sur l'organisation des livraisons. En effet, il estime que certaines dimensions de l'évolution du marché (e-commerce, par exemple) et d'organisation des entreprises et des institutions (just-in-time, par exemple) ne sont pas assez prises en compte. Il insiste donc pour que les « petites livraisons », souvent effectuées en camionnette, puissent dans la mesure du possible être rationalisées et regroupées. Une réflexion en amont sur l'organisation de celles-ci doit avoir lieu et des pistes de solutions pourraient être trouvées via le lancement de projets pilotes.

## 5. CONCLUSIONS

### 5.1 Synthèse des considérations générales



## 5.2 Synthèse des considérations particulières



+ réflexion sur le transport de marchandises



## 6. ANNEXES

### 6.1 Documents mobilité du CESRBC

7 mai 2012

Cahier du CESRBC : **la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

27 juin 2006

**Le Réseau Express Régional (RER)**. Déclaration commune des Conseils économiques et sociaux de Flandre (SERV), de Bruxelles (CESRBC) et de Wallonie (CESRW)

### 6.2 Liste des avis du CESRBC - mobilité

A-2013-059-CES

Accord de coopération relatif à l'instauration de **la tarification kilométrique** sur le territoire des trois Régions et à la création de l'entité interrégionale Viapass et l'avant-projet d'ordonnance y portant assentiment. 17 octobre 2013

A-2013-054-CES

Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 21 novembre 2006 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale arrêtant **les titres I à VIII du règlement régional d'urbanisme** applicable à tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. 17 octobre 2013

A-2013-008-CES

Plan régional de **politique du stationnement**. 21 mars 2013

A-2013-007-CES

Plan stratégique pour le **transport de marchandises** en Région de Bruxelles-Capitale. 28 février 2013

A-2012-053-CES

**Réforme interrégionale de la fiscalité routière**. 18 octobre 2012

A-2012-050-CES

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux **services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur**. 18 octobre 2012

A-2012-034-CES

Projet de **plan piéton stratégique**. 16 juillet 2012

A-2012-008-CES

Avant-projet de Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (**COBRACE**). 27 février 2012

A-2011-007-CES

Avis d'initiative relatif à la Politique régionale de **stationnement** - Volet II. 17 mars 2011

A-2011-003-CES

Avis d'initiative relatif à la Politique régionale de **stationnement** - Volet I. 20 janvier 2011

[A-2010-029-CES](#)

Projet d'arrêté relatif aux **plans de déplacements d'entreprises**. 21 septembre 2010

[A-2008-041-CES](#)

Projet de Plan régional des **déplacements IRIS 2**. 20 novembre 2008

[A-2008-040-CES](#)

Avant-projet d'ordonnance relative aux **plans de déplacements**. 20 novembre 2008

[A-2008-036-CES](#)

Projet de plan d'évaluation des incidences sur l'environnement : **Transformation du R0, tronçon A3/E40 (Woluwe-Saint-Etienne) - A1/A19 (Machelen)**. 16 octobre 2008

[A-2008-027-CES](#)

Renforcement de la collaboration interrégionale et de la **mobilité des travailleurs et des demandeurs d'emploi**. 7 juillet 2008

[A-2007-005-CES](#)

Avis d'initiative relatif aux premiers résultats des **plans de transports d'entreprise** bruxellois. 15 février 2007

[A-2007-004-CES](#)

Avant-projet d'ordonnance organique des **transports publics reliant les centres d'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale**. 15 février 2007

[A-2006-003-CES](#)

Projet d'accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région Flamande et la Communauté Flamande concernant la collaboration en matière de politique du marché de l'emploi et la **promotion de la mobilité des demandeurs d'emploi**. 16 février 2006

[A-2005-007-CES](#)

Avant-projet d'ordonnance portant modification de la loi du 27 décembre 1994 relative à l'**Eurovignette**. 19 mai 2005

[A-2003-025-CES](#)

Avant-projet d'ordonnance portant assentiment à la Convention du 4 avril 2003 entre l'Etat fédéral et les Régions en vue de la réalisation du programme du **Réseau Express Régional** de, vers, à et autour de Bruxelles. 18 décembre 2003

[A-2003-024-CES](#)

Avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région wallonne, la Région Flamande et la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'accord de coopération du 25 avril 2002 relatif à une réduction de la **taxe de mise en circulation (TMC)** pour certains véhicules. 18 décembre 2003

### 6.3 Liste des avis de la CCM - Mobilité

[R-2013-001-CCM](#)

Recommandations aux communes bruxelloises, relatives à la mise en place des plans d'action de stationnement. 19 novembre 2013

A-2009-001-CCM

Avis d'initiative - Mémoire de la Chambre des classes moyennes du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. 16 juin 2009

A-2008-003-CCM

Tarification d'usage du réseau routier en Région de Bruxelles-Capitale. Avis d'initiative de la Chambre des Classes Moyennes. 16 décembre 2008

## 6.4 Evolution du mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements en lien avec la RBC

	MOBEL 1999			BELDAM 2010		
	Entrant	Interne	Sortant	Entrant	Interne	Sortant
Voiture	72,9%	49,6%	77,7%	63,3%	32,0%	63,9%
Train	14,1%	0,2%	14,8%	26,9%	0,9%	25,7%
TP (autre que train)	1,7%	14,5%	2,1%	5,4%	25,0%	5,4%
Marche	6,1%	32,6%	1,3%	2,1%	37,0%	1,6%
Vélo	2,7%	1,2%	1,5%	0,4%	3,5%	0,4%
Autre	2,5%	1,9%	2,7%	1,7%	1,6%	2,9%
<b>Total général</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
# déplacements	559	1.727	493	757	2.995	747

Source : Observatoire de la mobilité, cahier n°2 - les pratiques de déplacement à Bruxelles, p.50

## 6.5 Transport en commun des personnes (STIB, TEC, De LIJN) en Région de Bruxelles-Capitale

**TABEAU 13.3.1.1  
TRANSPORT en COMMUN des PERSONNES (STIB, TEC, De LIJN) en RÉGION de BRUXELLES-CAPITALE (métró, tram, bus) : années-  
repères**

	1990			1995			2000			2005			2010			2011			2012				
	METRO	TRAM	BUS	METRO	TRAM	BUS	METRO	TRAM	BUS	METRO	TRAM	BUS	METRO	TRAM	BUS	METRO	TRAM	BUS	METRO	TRAM	BUS		
Nombre de voyages (en million)	81,7	57,5	53,7	85,3	65,7	63,4	78,1	47,5	44,4	68,8	71,5	106,2	87,2	125,8	112,1	91,9	132,4	123,5	90	50	18	358	
Nombre total de lignes	3	14	37	3	15	41	3	17	43	3	16	46	4	19	50	4	21	50	4	18	4	140	358
Longueur des axes (en km) (1)	32	133	283	34	134	305	35	131	314	39	128	349	40	136	364	40	139	361	40	139	40	140	358
Nombre de véhicules vitesse commerciale: moyenne neocommunaire (en km/h)	79	271	496	80	300	536	90	291	569	90	290	571	60	337	614	66	349	631	66	349	66	363	621
Proportion des véhicules accessibles aux PMR (3) (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	(2)	17,0	(2)	18,8	n.d.	16,8	18,0	29,7	16,8	17,6	17,0	28,2	16,6	16,7	28,3	16,5	16,8	16,5	16,8
Proportion des stations accessibles aux PMR (3) (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0	3	100	30	56	100	38	69	100	45	68	39	39	
Distance moyenne réseau entre arrêts (en m)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	21	424	419	418	418	418	418	418	418	418	418	418	418	418
Personnel (effectif total)	5,312	n.d.	n.d.	5,500	n.d.	n.d.	5,879	n.d.	9	6,283	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742	6,742
Proportion de femmes employées par la société (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Taux de fraude apparent (%)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3,0	3,0	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Nombre de lignes de bus desservant la RBC	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
De Lijn Nombre de lignes de bus desservant la RBC	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27

(1) Bus: la longueur totale est donnée hors réseau Noctis

(2) Données de 1996

(3) PMR = personnes à mobilité réduite

Source : <http://www.ibsa.irisnet.be/themes/mobilite-et-transport/mobilite-et-transport#.Up8fe7mAlaQ>