

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Mars 2018

Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?

Adopté par le Gouvernement régional en septembre 2010, le Plan IRIS2 entendait déjà traduire la volonté de la Région de promouvoir un développement urbain durable grâce à sa politique de mobilité. IRIS2 avait, à ce titre, une ambition majeure : réduire de 20% les distances parcourues en voiture entre 2001 et 2018, en agissant sur la demande de mobilité et l'amélioration de l'offre. A l'heure de concevoir un nouveau plan dans le cadre du processus Good Move, l'évaluation des résultats obtenus par IRIS2 s'impose, aussi bien en termes d'impacts des actions engagées que d'outil de pilotage.

IRIS2 : pour une mobilité équilibrée et maîtrisée

Faisant suite au premier Plan IRIS, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adopte le plan IRIS2 en septembre 2010 pour s'adapter aux changements que connaît la Région, notamment l'importante croissance de la population, l'aggravation des problèmes de congestion et la modification des normes européennes en matière d'environnement. Avec IRIS2, la Région entendait se doter d'une politique de mobilité équilibrée et maîtrisée pour :

- répondre au mieux aux besoins en déplacements de la société et en accessibilité aux différentes fonctions de la ville, en perpétuelle évolution ;
- garantir à ses habitants une bonne qualité de vie (qualité des espaces publics, réduction du bruit et de la pollution atmosphérique, etc.).

Comme dans les autres grandes villes européennes, la structuration de l'espace et du réseau de voiries génère en effet des conflits entre les besoins en déplacements, en stationnement et en qualité de l'espace public. IRIS2 entendait donc favoriser, rationaliser et optimiser au mieux, d'une part les réseaux et les infrastructures de transport public, et d'autre part, les cheminements dédiés aux modes peu consommateurs d'espace (piétons et vélos). Le Plan IRIS2 visait ainsi à **diminuer les distances parcourues en voiture de 20% entre 2001 et 2018** en agissant sur deux leviers : maîtriser la demande de mobilité et améliorer l'offre.

Maîtriser la demande

Agir sur la structure des déplacements et les comportements passe essentiellement par des choix qui renforcent la fonction «habitante» de la capitale, ce qui relève d'autres politiques que la mobilité : aménagement



Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



du territoire, urbanisme, fiscalité, etc. Celles-ci doivent être cohérentes entre elles et avec le Plan Régional de Mobilité pour contribuer à diminuer la longueur des déplacements. Il faut également favoriser le développement de services, écoles et commerces de proximité, et renforcer le développement des pôles d'emploi aux lieux très accessibles en transport public. IRIS2 identifiait, à ce titre, deux grandes mesures pour agir sur les choix de mobilité, inciter les automobilistes au report modal et favoriser l'étalement des heures de pointe: la tarification kilométrique et la diminution de la disponibilité en stationnement à destination.

En complément des mesures fiscales, environnementales et structurelles, des mesures de sensibilisation et d'actions ciblées auprès des écoles et des entreprises tendent à influencer les choix et les comportements en matière de mobilité, en valorisant les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Améliorer et diversifier l'offre de mobilité

IRIS2 entendait aussi agir sur l'offre pour favoriser le transfert modal:

- en renforçant efficacement l'**offre en transport public** (fréquence, régularité, amplitude, capacité, desserte);
- en améliorant les **conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes**, notamment en matière de sécurité;
- en développant les **autres offres de mobilité** (carsharing, vélos partagés, taxis, etc.);
- en **gérant efficacement les flux de déplacement** via la centralisation de l'information (informations aux voyageurs, gestion des feux, etc.).

Pour le transport de marchandises, IRIS2 prônait la mise en place d'infrastructures pour améliorer le transport par la route (centre de distribution urbaine, itinéraires et parkings pour poids lourds, zones de livraison) et pour favoriser le report modal vers la voie d'eau et le chemin de fer.

La mise en œuvre d'IRIS2

Le Plan IRIS2 comprend plusieurs centaines de mesures. Pour faciliter le suivi de leur mise en œuvre, elles ont été regroupées en 12 axes. Ce regroupement a été effectué a posteriori, la structure du document IRIS2 ne permettant pas une lecture claire des différentes mesures envisagées.

Les 12 axes du Plan IRIS2

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

Le détail des objectifs et des principales réalisations par axe est disponible en annexe.

Les objectifs du Plan IRIS2

Des augmentations mais pas d'objectifs chiffrés



Le Plan Piéton Stratégique vise une part modale de **35%** des déplacements internes.

20% des déplacements internes mécanisés



Une augmentation de fréquentation, mais pas d'objectifs chiffrés

Une baisse de charges de trafic automobile en voiture dans la Région de **6% à 10%** en 2015 et de **20%** en 2018 par rapport à 2001¹.



Une augmentation des parts modales de la voie d'eau et du chemin de fer.

1. L'objectif concerne cette fois les distances parcourues et non un nombre ou une proportion de déplacements.



Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



IRIS2 à l'épreuve des pratiques de mobilité

L'impact de la mise en œuvre des mesures prévues par le Plan IRIS2 ne peut être évalué que par rapport aux objectifs initialement fixés. Force est de constater pourtant que les objectifs en matière de pratiques y sont formulés de façon hétérogène en fonction des modes de déplacements.

L'évaluation chiffrée des objectifs d'IRIS2

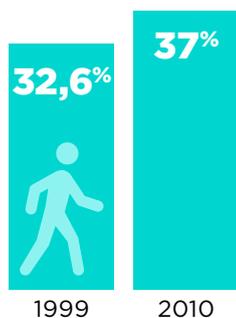
Difficile, dans ces conditions, de donner une évaluation quantitative du Plan IRIS2. On peut cependant noter quelques résultats significatifs :

- **Pour les piétons:** les données de l'enquête Beldam (2010) indiquent que l'objectif est atteint et même déjà dépassé lors de l'approbation du Plan, avec une part modale de 37% pour les déplacements internes à la Région;
- **Pour les vélos:** malgré une progression importante, surtout récemment, l'objectif est loin d'être atteint. Les dernières données indiquent une augmentation de 2% à 7% de la part modale des déplacements mécanisés pour les déplacements internes à pointe du matin. La mesure de l'objectif tel que formulé dans IRIS2 (par rapport aux modes mécanisés, donc hors marche) en pointe du matin, n'a pas été réévaluée depuis 2011. Cette formulation de l'objectif devrait de toute façon être revue en cohérence avec un objectif lié à la part des piétons. Sur l'ensemble de la période 2010-2016, l'Observatoire du vélo met cependant en évidence, sur base de comptages, que le nombre de

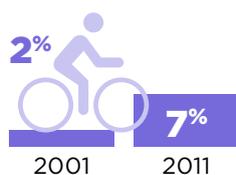
cyclistes a plus que doublé, ce qui laisse supposer que l'indicateur de la part modale a continué à progresser.

- **Pour le transport public:** la fréquentation du réseau de transport public a augmenté d'environ 18% entre 2010 et 2016.
- **Pour les distances parcourues:** la mesure de l'objectif de réduction du trafic automobile repose sur une méthodologie de calcul qui a été adaptée récemment par le Pouvoir fédéral en collaboration avec les trois Régions. Afin de pouvoir évaluer correctement l'évolution de l'indicateur, celui-ci a été recalculé pour la Région de Bruxelles-Capitale, sur l'ensemble de la période 2000-2016 selon la nouvelle méthodologie. Les indicateurs calculés pour la Région de Bruxelles-Capitale montrent une diminution de 2,1% des distances parcourues en voiture en Région de Bruxelles-Capitale.
- **Pour le trafic:** d'autres indicateurs relatifs au trafic ont été mesurés par la Région et confirment cette tendance à la diminution. Ainsi, la comparaison des résultats des deux campagnes de comptages en 2003 et 2012 montre que:
 - Le trafic, en termes de flux (comptages cordons) et non de distance parcourue, est globalement en légère baisse, de l'ordre de 7,5%;
 - Le nombre de navetteurs qui sortent de la Région a tendance à augmenter le matin;
 - La pointe matinale a tendance à glisser vers les heures plus précoces.
- **Pour le transport de marchandises:** les poids lourds représentent 6% du trafic aux entrées de villes, tandis que les camionnettes représentent 8% de ce trafic (comptages Bruxelles Mobilité, 2012).

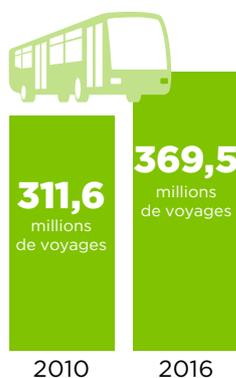
Evolution des principaux modes de déplacements en Région bruxelloise



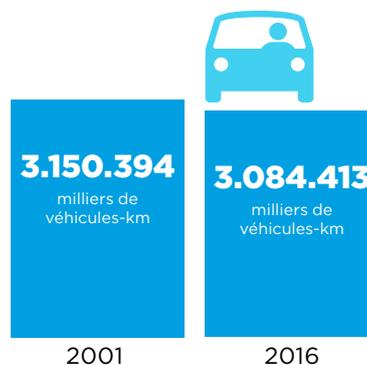
Part modale de la marche (jour moyen) pour les déplacements internes à la Région
(source: MOBEL/BELDAM)



Part modale des déplacements mécanisés à vélo internes à la Région entre 6h et 10h
(source: MOBEL/BELDAM)



Nombre de voyages en transport public (en millions)
(source: STIB)



Distances routières parcourues par an
(source: Bruxelles Mobilité)



Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



Des avancées qualitatives significatives

Indépendamment de l'évaluation chiffrée des objectifs, IRIS2 a cependant permis des avancées importantes, contribuant ainsi à :

- Une évolution significative en matière de **gestion du stationnement** et de diminution de la disponibilité du stationnement à destination ;
- Une amélioration continue et significative de **l'offre en transport public** essentiellement intra-bruxelloise (fréquence, desserte, amplitude horaire) ;
- Une meilleure prise en compte des **modes actifs** dans les projets d'aménagement de l'espace public ;
- Un renforcement des **offres alternatives de mobilité** (couverture complète de la Région par des stations Villo!, révision de l'arrêté relatif à l'autopartage pour permettre le développement du free-floating, soutien du secteur des taxis) en pleine

évolution, notamment via le développement de nouvelles technologies ;

- Une avancée dans la **gestion des flux de déplacement**, via la centralisation de l'information (informations aux voyageurs, gestion des feux, etc.) qui est encore amenée à se développer au travers, notamment, de la plateforme Smartmobility ;
- La mise en exergue de **nouveaux enjeux de mobilité** à intégrer dans une série d'outils régionaux, dont les contrats de Gestion de la STIB et du Port de Bruxelles ;
- La mise en place des Cahiers de **l'Observatoire de la Mobilité**.

Dans le cadre des ateliers prospectifs mis en place par la démarche Good Move avec les différents acteurs régionaux et communaux, plusieurs réalisations positives des 10 dernières années ont été évoquées dans les différents domaines d'actions.

Les réalisations inspirantes

DES ESPACES PUBLICS APAISÉS

Espaces réaménagés

Places communale de Molenbeek-Saint-Jean, de la Résistance, de Londres, Schweitzer, Rogier, Cité Terdel, Parc Gaucheret, quartiers zone 30

Boulevards urbains

Léopold III, viaduc Reyers démolit

DES TRANSPORTS COLLECTIFS AMÉLIORÉS

Offre STIB étendue et améliorée

Ligne 94, arrêts équipés, matériel modernisé, fréquence et maillage augmentés, stations métro rénovées

Trains et intermodalité renforcée

L'offre des trains S, la gare Schuman

DES SERVICES INNOVANTS CRÉÉS

Innovations publiques

Noctis, Collecto, Villo!, MOBIB, application Fix My Street

Innovations privées

City Depot, autopartage free-floating, livraisons à vélo, BePark

DES COMPORTEMENTS MODIFIÉS

Mobility management et sensibilisation

Plans de déplacements d'entreprises, plans de déplacements scolaires, Bike Experience, Bike Project, campagnes de sécurité routière

LA MOBILITÉ MIEUX GÉRÉE

Outils de gestion

Tarification kilométrique poids lourds, réglementation du stationnement en voirie et hors voirie (COBRACE)

Instances de gestion

Agence de stationnement, coordination des chantiers

LA STRATÉGIE MIEUX CERNÉE

Outils stratégiques

Notes stratégiques, Modèle Musti

Etudes stratégiques

Mobil2040, Rail4Brussels, Spécialisation multimodale des voiries

LA COMMUNICATION RENFORCÉE

Participation

Consultation Plan Bus, participation place Schweitzer, transparence et mise en test place Keym, nouveau projet chaussée d'Ixelles



Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



IRIS2 comme outil de planification

En tant qu'outil de planification, le Plan IRIS2 présente un certain nombre de faiblesses, déjà identifiables dans la difficulté d'évaluer son niveau de mise en œuvre. L'Ordonnance Mobilité du 26 juillet 2013 a, notamment, pour objectif d'y remédier dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité.

Des ambitions fortes conditionnées par des mesures suprarégionales

Les objectifs d'IRIS2 en matière de réduction de la circulation automobile, du renforcement du rôle des transports en commun ou de l'usage du vélo étaient très ambitieux. Atteindre ces objectifs reposait très largement sur la mise en œuvre de **deux mesures structurantes qui conditionnaient la réalisation** de l'ensemble du plan: la taxation kilométrique pour les véhicules particuliers et le développement complet du réseau RER. La mise en œuvre de ces mesures n'étant pas - ou pas seulement - de la compétence de la Région, cela a freiné considérablement la réalisation globale du Plan et occulté l'importance de renforcer les moyens sur les autres mesures du Plan.

Une approche cloisonnée et peu opérationnelle

L'insuffisance du lien entre la politique de mobilité et l'ensemble des politiques urbaines au sens large peut être élargie à un cloisonnement général de l'approche d'IRIS2, à plusieurs niveaux:

- **Thématique:** avec une politique de mobilité encore trop isolée du développement de la ville et peu de liens avec les autres documents de planification stratégique de la Région. La réforme du COBAT constitue même une régression dans la prise en compte des enjeux de mobilité dans les politiques de développement territorial (articulation entre les différents plans négligeant la mobilité) et d'urbanisme (suppression de la participation de Bruxelles Mobilité aux commissions de concertation);
- **Géographique et institutionnel:** l'articulation avec l'aire métropolitaine est peu présente, aussi bien au niveau du fonctionnement du territoire qu'au niveau institutionnel. Le constat est également valable entre la Région et les 19 Communes, ainsi qu'entre ces dernières: les mécanismes de concertation et les engagements réciproques ne sont pas suffisamment développés, empêchant la mise en œuvre de certaines mesures;

- **Modal:** dans la partie consacrée à la définition des actions, IRIS2 comprend un chapitre pour chaque mode de déplacement. Chacun de ces chapitres définit ses propres ambitions et ses propres priorités. Les cartographies proposées ne sont pas superposées et les liens entre les chapitres sont peu présents ou difficilement identifiables. La complémentarité entre les différentes actions est peu visible, voire fait place à des contradictions évidentes. Ainsi, le plan identifie une série de «points noirs» en matière de performance des lignes de transport en commun et note que ceux-ci doivent être traités, mais définit plus loin une spécialisation du réseau automobile.

Un outil très technique et mal connu

Le Plan IRIS2 est le résultat d'un processus d'étude long, entamé dès 2002 avec, notamment, la mise au point du modèle de déplacements de la Région, puis l'évaluation d'une série de scénarios. Il en résulte une étude minutieuse, mais difficile à appréhender. Son élaboration a largement été effectuée «en chambre». Malgré des démarches de participation pendant l'élaboration du plan et des mesures importantes de communication, IRIS2 reste un document technique, voire technocratique, dont la mise en œuvre mobilise peu les parties prenantes. Cet aspect technique de la démarche IRIS2 se retrouve d'ailleurs dans l'objectif de réduction du trafic automobile, qui est exprimée en véhicules.kilomètres: une unité pertinente, mais qui a peu de traduction concrète. Et, en dehors de cet objectif de réduction chiffrée du trafic automobile, IRIS2 manque de messages clairs, de projets phares et transversaux, à même de mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'une vision commune.

Un pilotage et une évaluation peu soutenus

IRIS2 décline donc une longue série d'actions ou de mesures, sous la forme d'un catalogue, peu reliées entre elles, peu hiérarchisées et dont l'ampleur est extrêmement variable: des grandes orientations stratégiques, des infrastructures complètes à mettre en œuvre, certaines prescriptions réglementaires, etc. Certaines propositions relèvent aussi, parfois, plus du souhait que véritablement de la programmation.





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



Les responsables de la mise en œuvre de ces actions, les plannings et les budgets nécessaires sont rarement identifiés. Ces aspects plus opérationnels sont renvoyés pour partie à des plans complémentaires, souvent par mode de déplacement: Plan stratégique pour le Transport de Marchandises, Plan Piéton stratégique, Plan Vélo, Plan Régional de Politique du Stationnement, etc. La multiplication de ces plans, même si elle en partie nécessaire pour parvenir au stade de l'action concrète, renforce la lecture modale et sectorielle de la politique de mobilité.

Cette structure complique fortement le pilotage et l'évaluation du Plan. Des retours sur l'avancement de la mise en œuvre du Plan ont néanmoins été organisés en 2012 et 2013 sous la forme d'un colloque, mais l'organisation de cet événement n'a pas été poursuivi.

Par ailleurs, le suivi des indicateurs et des objectifs chiffrés nécessite, entre autres, des collectes de données comportementales appropriées via, notamment, la réalisation d'enquêtes auprès des ménages qui n'ont pas pu avoir lieu depuis 2010.

Quels enseignements pour Good Move ?

L'Ordonnance du 26 juillet 2013² impose désormais la rédaction d'un nouveau Plan Régional de Mobilité qui aura une portée réglementaire et contraignante que n'avaient pas les plans précédents. Tirant les enseignements de cette évaluation du Plan IRIS2, le processus Good Move d'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité se déroule selon une approche très différente.

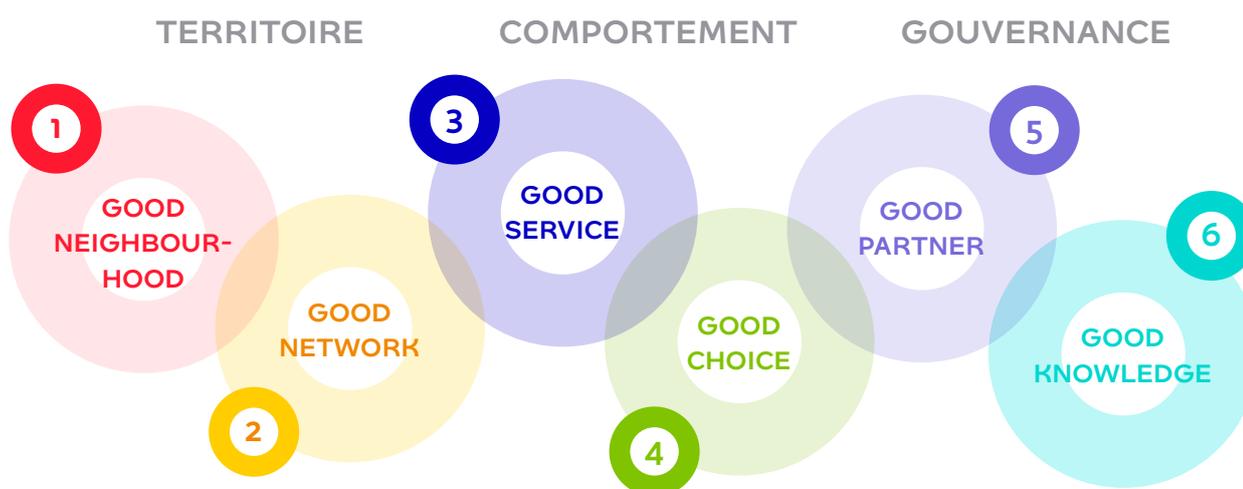
Favoriser l'appropriation et viser l'adhésion

Afin de mobiliser l'ensemble des acteurs et de favoriser l'adhésion à la démarche comme à sa mise en œuvre, **l'élaboration de Good Move se veut la plus participative possible**, à tous les stades de l'élaboration du plan. La définition des orientations et des actions s'appuie sur des phases d'échanges et de co-construction avec l'ensemble des acteurs concernés.

Retrouver la cohérence et la transversalité

Dans sa structure, Good Move abandonne l'approche par mode de déplacement, pour regrouper les actions sous trois grandes thématiques: le **Territoire**, les **Comportements** et la **Gouvernance**. Chacune de ces thématiques fait l'objet de 2 « focus » spécifiques.

GOOD FOCUS – 6 programmes d'actions stratégiques



2. Ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



Il s'agit ensuite de définir des ensembles d'actions structurées et transversales, identifiant clairement les porteurs des projets, les objectifs, des mesures et les indicateurs de suivi permettant l'évaluation. Un nombre limité d'actions implique d'identifier clairement ce qui relève du niveau stratégique à l'échelle régionale, pour éviter la dispersion qui caractérise IRIS2. Pour autant, il ne s'agit pas de remettre en cause les différentes

mesures et démarches initiées par IRIS2 ou les documents qui en découlent. Dans ce cadre, le rôle du Plan Régional de Mobilité comme **outil d'articulation** sera essentiel, aussi bien par rapport aux autres documents régionaux de planification stratégique (dont le Plan Régional de Développement Durable) que par rapport aux différents documents sectoriels: contrats de gestion, vade-mecum, etc.

Annexe : objectifs et réalisations du Plan IRIS2

Axe 1 - Organiser et gérer les déplacements des véhicules légers et lourds

LES OBJECTIFS

- Améliorer la qualité de vie des quartiers et les protéger contre le trafic de transit;
- Gérer les déplacements et le stationnement des véhicules lourds et légers;
- Améliorer la fluidité de la circulation des modes de déplacement durables et des voitures, et faciliter une cohabitation harmonieuse et sécurisée entre ceux-ci.

Viapass, un prélèvement kilométrique pour + de 3,5 t.



-  1^{er} avril 2016
-  1^{er} système par satellite qui couvre les 3 Régions du pays
-  23 à 24 millions de km parcourus par les poids lourds par jour ouvrable
-  9 millions d'euros en 1 an pour la Région de Bruxelles-Capitale
-  Variation horaire ou géographique en cours d'analyse

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- La **tarification kilométrique pour les poids lourds**, mise en application depuis avril 2016 (VIAPASS);
- Le **Plan Régional de Politique du Stationnement** qui vise à assurer la cohérence de la politique de stationnement à l'échelle régionale, ainsi que l'élaboration des Plans d'actions communaux de Stationnement (8 terminés, 5 en cours d'approbation, 6 à démarrer);
- Un système de **télé-jalonnement** des parkings du centre-ville qui indique en temps réel le nombre de places disponibles dans les parkings. A terme, le guidage et les tarifs permettront d'encourager le stationnement le plus en amont possible en terminant le trajet en transport public ou à pied.
- Des mesures continues **d'amélioration de la circulation des transports en commun de surface** (programme AVANTI) avec la multiplication par 3,5 du nombre de carrefours accordant une priorité aux véhicules de transport public (61 en 2011, 210 fin 2016) et un taux de protection (sites spéciaux franchissables/bandes bus) en 2016 de 72.5% pour le mode tram et de 18.1% pour le mode bus. À cela s'ajoutent les mesures relatives à la priorité aux feux et les mesures visant à limiter le trafic sur les axes empruntés par les transports publics.
- La protection des quartiers du trafic de transit mise en œuvre par les communes via la réglementation de **zones limitées à 30 km/h** (de 22% des voiries de quartier en 2006 à plus de 40% en 2014) et la mise en place de plans de circulation visant à limiter le transit. Les aménagements sur voiries régionales («portées» zone 30) n'ont été réalisés que sur les voiries qui ont fait l'objet d'un réaménagement complet.





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



D'autres projets ont été étudiés et leur implémentation est en cours :

- La mise en place d'une **Low Emission Zone** à partir du 1^{er} janvier 2018. Il s'agit d'interdire la circulation en ville aux véhicules les plus polluants. C'est une des mesures prises dans de très nombreuses villes européennes pour améliorer la qualité de l'air et donc la santé publique ;
- Une étude sur les flux et l'évolution de **la circulation des autocars** et leur stationnement a mis en évidence la nécessité de prévoir une ou plusieurs gares routières dans la région.



Axe 2 - Contrôler le respect des règles de circulation et de stationnement

LES OBJECTIFS

- Faire diminuer le nombre de morts et de blessés dans les accidents sur les routes, en renforçant les aspects de contrôle-sanction liés à la sécurité routière ;
- Garantir le respect des espaces dévolus aux modes actifs, aux transports publics et aux livraisons, en agissant sur les automobilistes en déplacement ou en stationnement illicite et gênant.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- Le déploiement de **cinémomètres routiers** s'est poursuivi et des études sont en cours pour la mise en place de radars numériques et de radars-tronçons. On dénombre 88 caméras fixes en 2017.
- Le recrutement de **100 agents de sécurité** pour les stations de métro et de pré-métro.

Nombre de tués sur la route



Axe 3 - Influencer le choix du mode de transport par le tarif du déplacement

LES OBJECTIFS

- Rationaliser l'usage de la voiture par des mesures financières incitatives, comme la tarification avantageuse à l'usage des transports en commun, l'intégration tarifaire au niveau des différentes sociétés de transport ou encore le recours à des packages mobilité au sein des entreprises ;
- Développer des mesures financières contraignantes, comme la tarification intelligente ou le stationnement payant.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- La **stabilisation des tarifs des transports publics** ces dernières années et depuis 2016, la forte baisse des prix des abonnements scolaires ;
- Des mesures relatives à **l'attractivité du secteur du taxi**, notamment en matière de tarifs : les tarifs des taxis bruxellois sont parmi les plus bas à l'échelle nationale ;
- L'obligation pour les entreprises soumises à un Plan de Déplacement d'Entreprise de proposer à leurs employés **des options en matière de déplacement** : soit une voiture de société moins chère couplée à un titre de transport public ou un vélo, soit un «package mobilité» avec des abonnements pour voitures partagées, des vélos en libre-service, des chèques taxi, etc. ;
- Une **réglementation étendue du stationnement** en voirie et hors voirie avec l'adoption du Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) ;
- L'octroi d'une **carte de dérogation** pour le stationnement de toutes les voitures de carsharing (round trip et free floating).

D'autres mesures et des prises de décisions sont encore attendues à d'autres niveaux institutionnels en ce qui concerne la révision des taxes de circulation et de mise en circulation pour intégrer les performances environnementales des véhicules, l'intégration tarifaire des transports publics à l'échelle métropolitaine et la tarification à l'usage de la voiture.





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



Axe 4 - Aménager l'espace public en faveur de tous les usagers

LES OBJECTIFS

- Favoriser les conditions de déplacements des usagers des modes actifs et des transports publics ;
- Susciter le transfert modal.

Il s'agit principalement d'aménager les voiries et l'espace public, au niveau communal comme régional, pour faciliter la présence et la circulation en toute sécurité des différents types d'usagers. Les projets d'aménagement de voiries doivent donc démontrer une amélioration de la circulation des piétons (y compris des PMR) et des cyclistes, ainsi que des transports publics. Les projets d'aménagement de l'espace public doivent, quant à eux, améliorer la qualité de vie des quartiers.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- Le programme d'accessibilité des stations de métro et de pré-métro **pour les PMR** : sur les 69 stations, 22 étaient accessibles en 2009, 43 en 2016 ;
- La réalisation d'une étude « **Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics** » (PAVE) qui vise à auditer, sur une période de cinq ans, l'ensemble du réseau piéton de la Région et à mettre en place des recommandations d'aménagements ;
- La **piétonisation** des boulevards du centre et les projets de **réaménagement** de divers places et voiries (place communale de Molenbeek-Saint-Jean, rue Neuve, place Rogier, place Reine Astrid, chaussée d'Ixelles, boulevard Reyers, place Saint-Josse-Ma-

dou) conçus pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers, en assurant des cheminements accessibles aux différents usagers de l'espace public ;

- Le développement **d'aménagements cyclables**, notamment la mise en service de pistes cyclables (Allée Verte, Charles Woeste, 2^e Armée Britannique, abords du Parc du Cinquantenaire) ou la délivrance de permis d'urbanisme (Roosevelt, Petite Ceinture Bd. Poincaré, Petite Ceinture Baudouin, Avenue Mutsaard) ou demandés (Albert II, Avenue du Port) et le démarrage de chantiers (Veeweyde) ;
- La balisage, depuis fin 2015, de la plupart des **itinéraires cyclables**, à part ceux situés sur Forest, Saint-Gilles, Ixelles et Uccle, où des chantiers sont en cours ;
- La participation de la Région au **financement** de certains travaux sur des voiries communales (pistes cyclables, places, ...).

Axe 5 - Réaliser de grandes infrastructures de transport

LES OBJECTIFS

- Offrir de réelles solutions, alternatives et compétitives à la voiture, en proposant aux Bruxellois un transport public fiable et efficace, et en accueillant dans de bonnes conditions la croissance des usagers. Il s'agit donc de garantir l'augmentation de capacité du réseau de transport public souterrain, via notamment son automatisé et son extension, ainsi que celle du réseau tram de surface, en développant des liaisons performantes structurantes.

Itinéraires et aménagements cyclables en Région de Bruxelles-Capitale

ICR



Aménagements cyclables





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



- **Développer l'offre de train** comme alternative à la voiture pour les longues et très longues distances, en proposant un RER complet et en offrant des liaisons de chemin de fer internationales performantes.
- **Réaliser des ouvrages d'art**, comme des tunnels ou des passerelles, dans le but de soulager les voiries de quartier, d'améliorer la qualité de vie en surface ou de supprimer certaines barrières difficiles à franchir pour les piétons, les vélos et le transport public.
- **Construire des parkings** pour fournir une alternative hors voirie aux riverains qui ont vu leurs places de parking diminuer au profit d'aménagements en faveur des transports publics et des modes actifs, ainsi que pour garantir l'offre en matière de parkings de transit et de stationnement pour les poids lourds.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- **Pour le transport public:**
 - La réalisation et la mise en service de la ligne 94 de Herrmann-Debroux jusqu'au Musée du tram, et la construction du tronçon suivant jusque Roodebeek;
 - La construction de la ligne 9 Simonis - UZ-VUB;
 - La mise en service du tram 62 depuis Eurocontrol (nouvelle infrastructure) jusqu'au cimetière de Jette;
 - La nouvelle liaison ferroviaire entre Schuman et Josaphat, mise en service début 2016 et l'ouverture de 3 nouvelles haltes ferroviaires (Arcades, Gerموir et Tour & Taxis).
- **Pour le stationnement:**
 - La construction d'un parking sous la place Reine Astrid;
 - L'intégration de parkings vélos aux stations en cours de rénovation de Bourse et De Brouckère;
 - Des stationnements sécurisés en voirie en cours d'installation par l'Agence régionale de Stationnement.
- **Pour les ouvrages d'art:**
 - La délivrance des permis pour la construction des passerelles Locquenghien et quai du Hainaut;
 - Le lancement des études d'exécution pour la passerelle de Gosselies.

D'autres **nouvelles infrastructures** sont également en cours d'étude ou de développement :

- Les demandes de permis pour le prolongement des lignes 9 et 7 jusqu'au parking C sont introduites;
- Les études de transformation et d'extension en métro de l'axe Nord-Sud ont été menées et les projets sont en phase de demande de permis d'urbanisme;
- Le P+R Ceria (obtention du certificat d'urbanisme) et la demande de certificat pour le P+R Stalle;
- Les projets de parking Esplanade au niveau de l'A12 et le parking à la station Kraainem sont en cours d'étude;
- Un financement FEDER a été obtenu pour réaliser des passerelles le long du canal (à l'étude) et une étude de faisabilité est en cours pour la passerelle au-dessus du boulevard Léopold III au niveau de la limite régionale.

Le Gouvernement a également décidé de **deux plans pluriannuels d'investissement** :

- en matière de transport public pour la Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2015-2025 afin de planifier les investissements;
- pour l'entretien et la rénovation des tunnels routiers. La même démarche est en cours pour les ponts.

Axe 6 - Développer des solutions de transport durables pour les personnes et les marchandises

LES OBJECTIFS

- Proposer des modes de déplacements durables favorisant l'intermodalité, avec, en particulier, des services de transport public confortables, fiables et efficaces et des services qui facilitent l'usage du vélo à Bruxelles (Points vélo, Villo!, vélos électriques, etc.), un service de voitures partagées et un service de taxis performant.
- Développer des solutions durables pour l'approvisionnement et la distribution de marchandises.





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?



LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- L'amélioration continue des **fréquences des transports publics** hors pointe, une extension des heures de pointe, une amélioration significative de l'offre le week-end ainsi qu'une clarification de l'offre ferroviaire métropolitaine par le déploiement du réseau S;
- La **généralisation de la carte MOBIB** aux trois autres opérateurs de transport public présents à Bruxelles;
- La rénovation de plusieurs **stations de métro** pour offrir les meilleurs services aux usagers (Arts-Loi, Schuman, Rogier, etc.). La rénovation des stations Bourse et De Brouckère est en cours;
- La réorganisation par la STIB du service spécialisé pour les **PMR**, et la mise en place par Bruxelles Mobilité des licences pour taxis PMR;
- L'installation de 353 **stations Villo!** sur tout le territoire régional;
- Le développement de la **visibilité urbaine** en matière d'offre de taxis (emplacements, véhicules) ainsi que la mise en circulation de 50 taxis électriques sur le territoire;
- L'adaptation du cadre législatif autour de l'autopartage pour permettre le **« free-floating »**;
- Le développement d'un **Plan stratégique pour le transport de marchandises** en partenariat avec les acteurs du transport, pour assurer un bon approvisionnement de la ville tout en limitant les nuisances, concrétisé par une aide au lancement d'un centre de distribution urbaine (CDU), la dépenalisation des zones de livraison, le développement des plans de livraisons d'entreprises, des tests de livraisons de nuit ou la mise en œuvre d'une tarification kilométrique.

Axe 7 - Guider les concepteurs d'aménagements

LES OBJECTIFS

- Développer des outils pour assister l'ensemble des concepteurs et opérateurs, publics et privés, régionaux et communaux, dans l'intégration des objectifs de mobilité en cas d'aménagement de voiries.

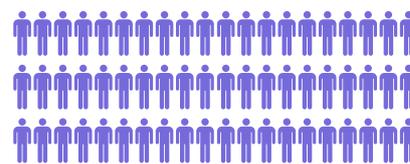
LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- Des outils de **sensibilisation**: vade-mecum opérationnels, colloques, etc. Un nouveau guide des espaces publics est notamment disponible: www.publicspace.brussels.
- La **formation**: conseillers en mobilité (CeMA), Manager piéton, Manager vélo, accessibilité des espaces publics, Conseiller en espace public (Pyblik), etc.
- L'accompagnement de l'élaboration des projets d'aménagement par une **équipe d'experts** en qualité des espaces publics, accessibilité, sécurité routière, cheminements piétons et vélo, analyse des flux de déplacements, etc.

Formations Conseillers en mobilité (CeMA), Manager piéton, Manager vélo, Conseiller en espace public (Pyblik)



40
jours par an



60 personnes
formées par an

Axe 8 - Sensibiliser les publics à la mobilité durable

LES OBJECTIFS

- Encourager le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport, grâce à l'organisation d'actions orientées vers les différents publics (automobilistes, entreprises, écoles, etc.), comme des campagnes de promotion sur les modes durables ou des formations de mise en selle pour promouvoir le vélo.
- Sensibiliser différents publics au respect du code de la route par des campagnes en matière de sécurité routière et par l'adaptation des programmes scolaires.





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?

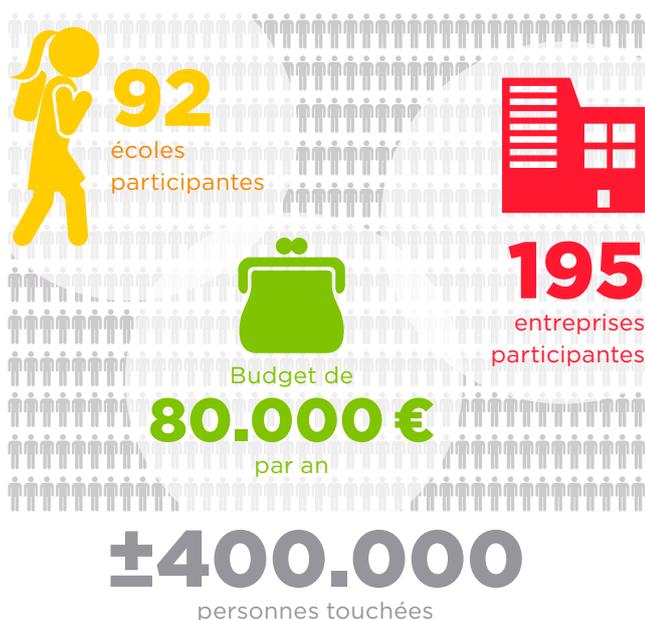


- Faire adhérer les citoyens aux grands projets de mobilité durable, en organisant des campagnes de sensibilisation sur les aménagements en voirie et sur l'espace public, et en invitant les citoyens à prendre en main leur propre mobilité.
- Sensibiliser les citoyens à la pollution engendrée par l'utilisation d'un véhicule motorisé.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- L'obligation pour toutes les écoles bruxelloises d'établir un **pré-diagnostic de leur mobilité**, première étape indispensable pour se lancer dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS);
- Des **campagnes annuelles** de promotion de la mobilité durable, notamment au cours de la Semaine de la Mobilité;
- Des actions annuelles ciblées « **Au travail/À l'école sans voiture** »;
- Des campagnes de **promotion de la sécurité routière** (éclairage du vélo, excès de vitesse, conduite sous influence, utilisation du GSM au volant, respect des feux, etc.).

Action « Au travail/À l'école sans voiture » en 2017



Axe 9 - Informer les usagers pour leur permettre de gérer leurs déplacements

LES OBJECTIFS

- Encourager le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport, en mettant à disposition des citoyens de l'information à la fois de qualité (fiable et actualisée) et en temps réel sur les différents modes de transport durables.
- Guider et informer les automobilistes en temps réel sur les conditions de circulation dans et hors de la Région, pour leur permettre de choisir le mode de déplacements le plus adapté et d'effectuer leurs déplacements en toute sécurité. Cette information aux usagers doit être disponible tant dans les situations habituelles que perturbées.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- La mise à disposition du grand public de **données de mobilité** (projet Open data), dans le but, notamment, de permettre le développement d'applications mobiles. On retrouve ces données sur le site Internet de Bruxelles Mobilité, dont une nouvelle version a été mise en ligne en octobre 2017.
- L'amélioration de **l'information aux voyageurs** avec le développement de moyens modernes et dynamiques: nouveau site Internet de la STIB, outils multimédias, applications mobiles, annonces vocales dans les véhicules, afficheurs dynamiques de temps d'attente, annonces audio en station, wifi, etc.
- La mise à disposition de **cartes pour cheminements piétons** à certains arrêts de transport public et la réalisation d'un **atlas piéton** de poche avec les chemins de traverse et un planificateur d'itinéraire piéton (be walking be.brussels).

Axe 10 - Penser l'aménagement du territoire en fonction de l'accessibilité

LES OBJECTIFS

- La densification des activités sur les nœuds intermodaux;
- L'intégration du critère d'accessibilité dans la politique d'aménagement du territoire, y compris en matière de transports de marchandises, avec la promotion de la voie d'eau et du rail.





Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan Régional de Mobilité ?

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

La participation à différents projets de développement territorial a permis à Bruxelles Mobilité d'insister sur la nécessité **d'intégrer utilement les enjeux de mobilité au cœur des réflexions d'affectation du sol et d'urbanisme** notamment: le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD), l'étude prospective de mobilité Mobil 2040, des études de mobilité pour alimenter différents schémas directeurs, la remise d'avis ponctuels sur la prise en compte de l'enjeu mobilité dans des études et documents relatifs au Plan Régional d'Affectation des Sols (PRAS) démographique, à l'urbanisation de certaines zones (Contrat de Renovation Urbaine, Plan d'Aménagement Directeur, ...), ainsi que dans divers Plans Particuliers d'Affectation des Sols (PPAS) et études d'incidences.

Axe 11 - Renforcer les convergences en développant la gouvernance

LES OBJECTIFS

- Assurer la plus grande cohérence entre les différents plans régionaux et autres textes de référence;
- Accélérer les prises de décision, définir les priorités et les conditions de succès pour la réalisation des actions visant la réduction de la charge de circulation ou le transfert modal, et préciser les mécanismes de collaboration entre les acteurs.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- L'approbation de l'**Ordonnance Mobilité du 26 juillet 2013** qui institue un cadre en matière de planification de la mobilité et qui prévoit, notamment, l'élaboration d'un nouveau Plan Régional de Mobilité, ainsi que la rédaction d'avis de conformité des demandes de permis d'urbanisme à ce plan;
- L'adoption de différents **textes législatifs** qui ont permis des avancées en termes de sécurité routière (Ordonnance sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières) et de gestion de chantiers;
- Des mesures destinées à accroître **l'attractivité du vélo**, comme l'introduction des panneaux B22 (tourne à droite) et B23 (tout droit aux carrefours) et des panneaux F111 et F113 (rue cyclable);
- Le **transfert de compétences** du niveau fédéral vers le niveau régional (permis de conduire, contrôle technique, homologation des véhicules, etc.).

Axe 12 - Elaborer, piloter et évaluer les plans stratégiques et les plans d'actions

LES OBJECTIFS

- Assurer la mise en œuvre du Plan;
- Evaluer les impacts et l'atteinte des objectifs de la mise en œuvre du Plan.

LES PRINCIPALES MESURES MISES EN ŒUVRE

- La mise en place d'un processus de **pilotage du Plan IRIS2** qui a permis de répartir les actions dans des groupes cohérents de mesures et de faire le point sur leur avancement en 2012 et 2013 via des colloques rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité. Cette démarche n'a pas été poursuivie sous la nouvelle législature;
- Certains volets abordés dans le Plan IRIS2 ont fait l'objet de **plans d'actions thématiques** (Plan stratégique pour le Transport de Marchandises, Plan Piéton stratégique, Plan Vélo 2010-2015, Plan Régional de Politique du Stationnement, Plan d'action sécurité routière 2011-2020, etc.);
- Le développement d'un **modèle multimodal stratégique**, permettant de suivre les évolutions de la mobilité, d'évaluer les effets des mesures prises et d'estimer les impacts potentiels de nouvelles mesures;
- La mise en place d'une **methodologie d'analyse coûts/bénéfices** pour les projets d'infrastructure, permettant d'évaluer et de comparer les différents projets à l'étude en Région de Bruxelles-Capitale.
- La mise en œuvre de **différents types de comptages** (temporaires, permanents, quinquennaux, camions et camionnettes, voyageurs en transport public, cyclistes, etc.);
- La mise sur pied, avec les universités bruxelloises, d'un **Observatoire de la Mobilité** dont le travail a permis la publication de 5 Cahiers et la préparation de 2 autres.

