

# ETUDE PROSPECTIVE ET COMPARATIVE POUR UNE STRATÉGIE ENVIRONNEMENT ET MOBILITÉ EN RBC

## RÉSUMÉ

En mai 2004, une étude visant à une *Stratégie Environnement Mobilité (StEM)*<sup>i</sup> a été menée par le bureau d'étude TMLeuven pour le compte de l'IBGE.

Dans un premier temps, le bureau d'étude a recherché et inventorié les pratiques de réduction du trafic les plus efficaces mises en œuvre dans d'autres pays européens. Les pratiques qui ont été retenues analysées sont les suivantes :

Expériences	Ville ou Pays
<u>Stationnement</u>	
Politique du stationnement	Bern
Politique du stationnement	Gand
<u>Plan de déplacement d'entreprises</u>	
Politique du stationnement des entreprises	Utrecht
Plan de déplacements d'entreprises	Heerlen
Plan de déplacements par quartiers	SchipHol
<u>Transports en commun</u>	
Transport en commun gratuit	Hasselt
Car-sharing	Bologne
Bande de circulation pour véhicules à haute occupation	Leeds
<u>Limitation du trafic</u>	
Péage urbain	Londres
Zone à trafic limité	Rome
Limitation des entrées du trafic lourd	Prague
Taxation du trafic lourd en fonction de la distance parcourue	Suisse

Pour chacune de ses expériences, l'analyse a consisté en une description technique, une évaluation des coûts financiers pour sa mise en œuvre, une estimation de la réduction de trafic et une description des effets socio-économiques de ces pratiques.

Dans un second temps, le bureau a étudié les possibilités de transposition de ces expériences étrangères en Région bruxelloise et cela en tenant compte des caractéristiques institutionnelles, socio-économiques et techniques de notre Région.

Une estimation du niveau de réduction du trafic qui peut être espéré en cas de mise en œuvre en Région bruxelloise a été donnée pour chacune de ces pratiques.

Ci-dessous, ces pratiques sont décrites par ordre décroissant d'efficacité.

<sup>i</sup> Transport & Mobility Leuven (2004) "Verkennde en vergelijkende studie voor een mobiliteitstrategie in functie van het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", pour le compte de l'IBGE. 83 pages.

## 1.1. Péage urbain

Le principe est d'installer des caméras de détection des plaques d'immatriculation aux entrées d'une zone définie et de prélever une taxe sur les véhicules motorisés entrant dans cette zone. La taxe serait modulée en fonction du type de véhicule (voiture, camion, moto...) et du jour et de l'heure (semaine / week-end ; heures de pointes / nuit). Des dérogations seraient attribuées aux riverains, transports en commun, personnes handicapées,...

Dans le cas où cette zone serait le Pentagone, l'étude identifie un potentiel de réduction du trafic dans la zone de **-15 à -18%**.

## 1.2. Zone à trafic limité

Dans ce type de zone, la circulation et le stationnement sont interdits aux véhicules ne disposant pas d'un abonnement d'accès. Cet abonnement est offert aux riverains, aux personnes handicapées et aux transports en commun et est payant pour les autres personnes : le montant étant fonction de leurs activités dans la zone (banques, commerçants, médecins,...).

La personne qui s'abonne reçoit une carte magnétique à intégrer dans son 'unité embarquée' (petit boîtier électronique) qu'il place dans son véhicule. Lors de l'entrée du véhicule dans la zone à trafic limité, l'unité embarquée est détectée par des sondes placées en rue. En cas d'absence d'unité, une caméra photographie la plaque d'immatriculation, le contrevenant s'exposant ainsi à de fortes amendes.

La mise en place de ce type de système aux entrées du Pentagone pourrait faire réduire le trafic de **-7 à -15%**.

## 1.3. Politique de stationnement

Un nouveau règlement de stationnement (taxes ou redevance) est déjà en cours en Région bruxelloise. Toutefois certaines villes européennes vont plus loin dans leur politique :

- la tarification est très élevée et le stationnement est fortement limité dans le temps et dans l'espace
- des zones « park & ride » sont réalisées pour compenser la diminution du stationnement de longue durée
- les administrations limitent leurs propres emplacements de parkings. Les parkings dans les entreprises sont également limités et parfois même complètement interdits dans les nouvelles constructions
- des tableaux dynamiques indiquent aux automobilistes les parkings libres...

Une politique très stricte du stationnement est l'un des outils les plus efficaces pour réduire le trafic en ville. Toutefois, la corrélation entre la réduction du stationnement et la réduction du trafic est très difficilement calculable. L'étude ne s'hasarde pas à donner une estimation de cette pratique à Bruxelles.

Par contre, une autre étude, menée par le bureau Econotec, a eu pour but d'évaluer les bénéfices environnementaux et les coûts financiers de la mise en œuvre de plusieurs prescriptions du Plan Air Climat<sup>ii</sup>. Parmi ces prescriptions, celles consacrées aux politiques de stationnement (1, 2 et 3) ont, selon l'étude, le potentiel de réduire les émissions de :

- 11.000 tonnes d'équivalent-CO<sub>2</sub> ;
- 11 tonnes de composés organiques volatils ;
- 23 tonnes d'oxydes d'azote.

Outre cet avantage environnemental, une politique de stationnement stricte permettrait un gain de 30 millions d'euro par an aux communes bruxelloises, via les taxes et redevances. Un coût de 200 mille euro par an est estimé pour l'investissement et l'exploitation.

---

<sup>ii</sup> Econotec (2004) « Analyse technico-économique des prescriptions techniques du Plan Air Climat de la Région de Bruxelles-Capitale », pour le compte de l'IBGE. 41 pages + 56 fiches.

#### 1.4. Plan de déplacements d'entreprises :

Les plans de déplacements d'entreprises (PDE) sont devenus également obligatoires en Région de Bruxelles-Capitale pour les entreprises de plus de 200 employés. L'objectif de ce chapitre de l'étude *StEM* était d'évaluer l'effet des PDE à l'étranger (plutôt que de voir la possibilité de l'importer en RBC). La réduction de trafic est fonction du nombre d'entreprises et de leur volonté à mettre en œuvre un PDE.

Comme pour la politique de stationnement, l'étude du Bureau Econotec<sup>2</sup> a également évalué les bénéfices environnementaux et les coûts financiers de la mise en œuvre des PDE. La réduction des émissions a été estimée à :

- 21.000 tonnes d'équivalent -CO<sub>2</sub> ;
- 38 tonnes de composés organiques volatils ;
- 74 tonnes d'oxydes d'azote ;

pour un coût de 82 millions d'euros à charge des entreprises (investissement et exploitation).

#### 1.5. Bande de circulation pour les véhicules à haute occupation :

Une bande de circulation est affectée aux véhicules occupés par deux personnes au moins. Toutefois, cette pratique est essentiellement possible aux entrées de l'agglomération et nécessite donc une collaboration avec les autres Régions. Une première bande de ce type a été réalisée sur la bande d'urgence de l'autoroute E411 mais uniquement pour les bus du RER.

Cette technique a un potentiel de réduction plus faible que les précédentes stratégies et est difficilement estimable.

#### 1.6. Car-sharing :

L'expérience de voiture partagée existe déjà à Bruxelles (Cambio). L'étude avait donc pour but d'estimer l'efficacité d'une telle pratique plutôt que d'envisager sa mise en œuvre en RBC.

Ici encore, si la technique est mise en place à elle seule, elle aura un effet très faible sur le trafic. Elle servira plutôt d'accompagnement à une ou plusieurs mesures plus strictes (stationnement, péages, ...)

#### 1.7. Limitation du trafic lourd routier

Le trafic lourd fait à lui seul l'objet d'une prescription (n°16) du Plan Air Climat. C'est à ce titre que l'étude *StEM* a analysé deux pratiques de réduction de ce trafic qui ont été expérimentées à l'étranger :

##### 1.7.1. Limitation des entrées dans certaines zones

La restriction des camions de marchandises peut se réaliser grâce à la délimitation en ville de « zones à basses émissions » (*LEZ, low emission zone*). Ces zones sont interdites aux véhicules à partir d'un certain tonnage (par exemple 6 tonnes), sauf sur demande de dérogation (construction, livraison). L'objectif étant essentiellement la réduction du trafic de transit à travers des quartiers résidentiels. Les villes qui ont mis en place des LEZ ont constaté jusqu'à **85%** de réduction de trafic de camion.

Un étude menée par le CRR<sup>iii</sup> préfère proposer des itinéraires spéciaux dans Bruxelles pour les camions dépassant 3,5 t plutôt que de définir de zones interdites à ceux-ci. Ces itinéraires seraient balisés par des panneaux indicateurs particuliers pour l'ensemble de la Belgique.

##### 1.7.2. Taxation en fonction des kilomètres parcourus

La taxation des véhicules de manière générale, et celle des camions en fonction de la distance parcourue en particulier, est une compétence fédérale. La mise en place de péages sur les autoroutes demanderait un accord de coopération entre les Régions et l'autorité fédérale.

---

<sup>iii</sup> Centre de Recherche Routière (2003) «Mise en œuvre des itinéraires pour poids lourds en Région de Bruxelles-Capitale », pour le compte de l'Administration des Equipements et des Déplacements.

Cette pratique a été réalisée en Suisse à concurrence de 0,01 euro par tonne par kilomètre parcouru. Au niveau national, cette taxe a permis une réduction du trafic lourd routier de **3 à 4% par an**.

### 1.8. Transport en commun gratuit :

L'étude *StEM* a évalué les effets de la gratuité des transports en commun à Hasselt sur la réduction du trafic. Bien que le bilan soit positif en terme de diminution de circulation de voitures particulières (-16%), certains effets non désirés sont apparus, notamment :

- une diminution de nombre de cyclistes (-12%) et de piétons ;
- une augmentation du nombre de passagers qui doit être compensé par une augmentation des fréquences des bus. Ceci entraîne une augmentation des kilomètres parcourus par les bus et donc des émissions ;
- une diminution des investissements au niveau des infrastructures du réseau.

La gratuité de la STIB devrait donc être finement analysée au préalable afin d'estimer si son bilan environnemental est positif.

## 2. Conclusion

Certaines pratiques mise en œuvre dans d'autres villes européennes sont des pistes intéressantes et efficaces qui devraient faire l'objet d'une étude particulière plus approfondie sur l'incidences qu'elles auraient en Région bruxelloise. Il s'agit par exemple de la création de péages urbains, de zones à trafic limité, de zones à basses émissions ou les transport en commun gratuit.

Par contre, d'autres expériences étrangères existent depuis peu à Bruxelles et doivent être mise en œuvre sur le terrain, améliorées ou même renforcées. Ces actions existantes sont la politique de stationnement, les plans de déplacements d'entreprise, le car-sharing, la création d'itinéraires pour poids lourds.

Il faut noter que parmi les stratégies citées dans l'étude *StEM*, certaines sont reprises dans l'Accord de Gouvernement 2004 - 2009. En effet, le chapitre 5 « *Bouger en ville* » propose plusieurs pistes pour une réduction du trafic et notamment :

- l'accès gratuit au réseau de la STIB ;
- un prélèvement relatif à la circulation et au stationnement ;
- l'implantation de parkings de dissuasion ;
- un télé-jalonnement des parkings ;
- un centre de distribution urbaine et de parkings pour poids lourds.