



**Cahier du Conseil économique et social de la
Région de Bruxelles-Capitale
La Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

2012

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	5
CHAPITRE I	6
1 Déplacements des personnes.....	6
1.1 Transports individuels motorisés.....	6
1.1.1 Le covoiturage	6
1.1.2 L'autopartage	8
1.1.3 Le transport en taxi'	9
1.2 Les transports en commun.....	11
1.2.1 La société nationale des chemins de fer belges: la sncb	11
1.2.2 La société des transports intercommunaux de Bruxelles: la STIB	11
1.2.3 De Lijn	12
1.2.4 TEC	13
1.3 <i>Mobilité active*</i>	14
1.3.1 Vélo	14
1.3.2 La marche	15
2 Le transport de marchandises.....	16
CHAPITRE II	20
1 Déplacements spécifiques à Bruxelles	20
1.1 Déplacements domicile-travail	20
1.1.1 Prise en charge des frais de transport en commun par l'employeur	20
1.1.2 Le plan de déplacements d'entreprises (PDE).....	20
1.1.3 Š q [~ ~ ^ Á à ^ Á] æ \ ã } *..Á.â.æ}...Á. ...^...Á^..}.c.21^] ã • ^	20
1.1.4 Le télétravail.....	21
1.1.5 L'indemnité kilométrique (prime vélo) et les aides/exonérations fiscales pour l'achat de vélos ou d'accessoires.....	21
1.1.6 L'amélioration de la desserte des zonings industriels	22
1.2 Déplacements scolaires	23
1.2.1 Réductions des frais de transports en commun.....	23
1.2.2 Le plan de déplacements scolaires (PDS).....	23
1.2.3 Le ramassage scolaire.....	23

1.2.4 Gestes de l'école pour les cyclistes	23
2 Déplacements spécifiques hors-Bruxelles	25
2.1 Déplacements domicile-travail ou domicile-école hors Bruxelles	25
Chapitre III	26
1 La Politique du stationnement	26
1.1 Le Plan régional de politique du stationnement	26
1.2 Offre en matière de parkings de transit	27
2 Le Ring	29
2.1 Š q ... æ! * ã.●.●.∧.{.∧}.c	30
2.2 Un tunnel au sud de Bruxelles	32
2.3 Limiter le ring à 100 km/h	32
2.4 Suppression de la sortie 4	32
3 Un projet commun : Le futur RER	34
4 Fiscalité	36
5 Le péage urbain	43
5.1 Les objectifs	43
5.1.1 Réduire la congestion routière	43
5.1.2 Œ{ ... ã [^ Á æÁ~ˇ.æ .ã.c.Á.â.∧.Á. .q.æã.!.	43
5.1.3 Obtenir des ressources financières	44
5.2 Les paramètres	44
5.2.1 La zone	44
5.3 Le système à q ^ } ^ * ã.●.c.!.∧.{.∧}.c	47
5.3.1 Des obstacles physiques	47
5.3.2 Une vignette	47
5.3.3 Le « vehicule positioning system » (VPS)	48
5.3.4 Le « dedicated short range communication » (DSRC)	48
5.3.5 Š q@utomatic number plate recognition » (ANPR)	48
5.4 Š q @[!.æã.!.∧	48
5.5 Le montant à payer	49
5.6 Les exemptions	49
5.7 Etude de cas	50
5.7.1 Londres	50

5.7.2 Milan.....	54
5.7.3 Stockholm	57
Glossaire	61
Bibliographie.....	63
Articles.....	67
Sites Internet	68
Textes législatifs.....	70
Annexes	71
Annexe 1: Carte des gares situées sur le territoire de la Région bruxelloise.....	71
Annexe 2: Les parkings de transit en Région de Bruxelles-Capitale	72
Annexe 3: Intensités moyennes journalières (6h-22h) sur le Ring de Bruxelles..	73
Annexe 4: Pourcentage de saturation de chaque tronçon du Ring de Bruxelles.	76
Annexe 5 : Eléments d'analyse pour le calcul du précompte immobilier	78
Annexe 6: Croisement de données socio-économiques et de taux de précompte immobilier.....	81
Annexe 7: tarifs des accises	87
Annexe 8: Tarifs des taxes assimilés aux impôts sur le revenu	93

INTRODUCTION

Se déplacer au sein de la Région de Bruxelles-Capitale est depuis longtemps difficile.

Tout porte à croire que cette situation se fera de plus en plus aigüe au fil des ans.

Nombreuses données concernant la mobilité des personnes et des biens ainsi que des informations relatives à des solutions possibles et à des expériences menées à l'échelle communale, provinciale, régionale et nationale.

Ce cahier documentaire abordera les transports individuels, motorisés ou non, les transports en commun et le transport des marchandises. Sont également examinés les aspects économiques, sociaux, environnementaux et politiques de la mobilité kilométrique ou la vignette et le péage urbain.

Nous attirons votre attention sur le fait que les chiffres mentionnés dans les divers chapitres émanent de sources différentes et sont donc arrêtés à des dates différentes (qui sont chaque fois précisées).

Des informations pertinentes en relation avec les multiples facettes de cette problématique sont également présentées dans les annexes.

CHAPITRE I

La voiture est le mode de transport privilégié par les Belges et le Bruxellois ne fait pas exception à la règle (bien qu'il soit le meilleur élève de la classe en Belgique¹). Ses déplacements ont deux caractéristiques majeures: ils sont bien souvent effectués sur de courtes distances et en étant seul à bord de son véhicule.

A côté de cela, le transport de marchandise s'effectue majoritairement par la route.

Le résultat de ces deux constats est que de nombreux véhicules doivent se partager la route sur un territoire aussi étroit et densément peuplé que celui de Bruxelles, entraînant une surcharge du trafic. Les raisons pour justifier le choix de la route ne manquent pas (facilité, confort, nécessité, rapidité, etc.). Les conséquences négatives de la congestion sont nombreuses.

Dans ce chapitre, nous vous présenterons donc un état des lieux des alternatives existantes à l'*autosolisme*² et à l'usage de l'automobile en général (rationalisation de l'usage de la voiture, transports en commun, mobilité active) ainsi que celles relatives au transport routier (transport ferroviaire, par voie d'eau, combiné). Nous aborderons également les améliorations qui pourraient y être apportées.

1 DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

1.1 Transports individuels motorisés

1.1.1 LE COVOITURAGE

Le covoiturage consiste en l'utilisation d'un véhicule privé par plusieurs personnes pour parcourir ensemble un même trajet. On peut en distinguer deux types: celui dit participatif, où un seul conducteur effectue les trajets, à charge pour les passagers d'intervenir dans les frais d'essence et de parking et celui dit par alternance, où les utilisateurs sont tour à tour conducteurs et passagers et où il n'y a pas d'échange financier.

¹ Selon l'enquête Beldam, les Bruxellois effectuent 37,5 % de déplacements en voiture, les Flamands, 64,1% et les Wallons 70,6%.

SPF POLITIQUE SCIENTIFIQUE, SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS (2011) *Photographie de la mobilité des Belges: la nouvelle enquête sur la mobilité quotidienne des Belges*. Beldam: Belgian Daily Mobility livre ses résultats. (Communiqué de presse).

² Les termes en italique suivis d'un astérisque sont définis en fin d'ouvrage dans le glossaire.

Ce système permet d'apporter une solution au fait que bon nombre d'automobilistes sont seuls dans leur voiture alors qu'ils effectuent des trajets quasiment identiques. Il nécessite une certaine forme d'organisation et de coordination de la part des participants, qui deviennent dépendants les uns des autres et perdent de ce fait de leur autonomie. Différents sites Internet³ facilitent néanmoins la mise en relation de conducteurs et de passagers.

Parmi les initiatives de covoiturage, nous pouvons citer le système des VAP (voitures à plusieurs) qui consiste en la pratique "*de l'autostop de proximité entre habitants d'un même quartier afin de parcourir de courtes distances dans sa commune ou se rendre à une gare ou à un arrêt de bus*"⁴. Il existe trois antennes VAP à Bruxelles: à Watermael-Boitsfort, à Auderghem et sur le campus ULB du Solbosch à Ixelles.

Des formules de covoiturage visant des publics cibles plus spécifiques ont également été développées, à savoir:

< le covoiturage "domicile-travail" au sein de l'entreprise

L'entreprise peut organiser un système de covoiturage en son sein. L'encodage des inscriptions est centralisé par le service du personnel, par les employés eux-mêmes ou par le biais d'un site Internet.

L'employeur doit prévoir des solutions de rechange au cas où le chauffeur serait dans l'incapacité de ramener ses passagers: transports en commun, taxi, affectation à une autre "équipe" de covoiturage, etc.

A noter qu'en élargissant le système à une zone géographique plus large (ex: entreprises d'une même zone d'activité économique), il devrait gagner en efficacité.

É Le covoiturage scolaire

Des sites internet sont dédiés à la mise en relation de parents. Le principe est qu'à tour de rôle, chacun se charge de conduire les enfants à l'école. Cette solution permettrait de diminuer le nombre de voitures aux abords des écoles et donc d'en améliorer la sécurité.

< le covoiturage "jusqu'au parking de transit" (le Park&Ride)

Dans ce cas-ci, on combine le covoiturage et les transports publics. Des personnes habitant en Flandre ou en Wallonie mais travaillant dans la capitale rejoignent

³<http://www.karzoo.be>, www.taxistop.be, www.carpool.be (consultés le 11 janvier 2012)

⁴ A.S.B.L. VAP. (s.d.). Un "vappeur" sachant "vapier". En ligne <http://www.vapvap.be/spip.php?article1> (consulté le 11 janvier 2012)

ensemble un parking de dissuasion et de là, empruntent les transports en commun pour se rendre à leur destination finale.

< le covoiturage de/vers l'aéroport de Zaventem

Il s'agit d'un service Internet gratuit permettant aux personnes se déplaçant de et vers l'aéroport de Zaventem de rechercher des partenaires de covoiturage.

Une base de données distincte est dédiée aux employés afin qu'ils puissent organiser leurs déplacements quotidiens de et vers l'aéroport. Ils peuvent également s'inscrire comme "chauffeur" pour emmener des voyageurs.

< le covoiturage "vers les événements"

Une capitale comme Bruxelles accueille de nombreux événements (manifestations culturelles et sportives, concerts, congrès, foires, etc.). Si les transports publics n'offrent aucune alternative satisfaisante et que le recours à la voiture s'impose, il est possible de rechercher des personnes pour partager la route. Certains sites sont consacrés au covoiturage vers les événements (Eventpool⁵), certains organisateurs promeuvent ce mode de déplacement et des avantages sont parfois octroyés à ceux qui y ont recours (réductions, accès gratuit au parking, etc.).

1.1.2 L'AUTOPARTAGE...

Il s'agit d'un "système de location de voitures en milieu urbain, qui permet d'utiliser des véhicules en libre-service et de façon ponctuelle⁶". Les utilisateurs peuvent aussi bien être des particuliers que des professionnels (dans le but de rationaliser la gestion de leur parc de véhicules par exemple). La société Cambio propose ce type de service partout en Belgique.⁷

En pratique, l'abonné réserve le véhicule qu'il désire parmi ceux mis à disposition à la station de son choix. A charge pour lui de ramener la voiture à la station de départ une fois la "course" terminée, ce qui garantit en théorie qu'une place de parking soit toujours libre. Il ne payera que des frais fixes liés à l'utilisation du véhicule. Il n'a pas à se soucier de l'assurance, du contrôle technique, de l'entretien ou des démarches administratives. Principal défaut, il dépendra des modèles proposés et de leur disponibilité

⁵ [http://www.taxistop.be/FR/event/evt_start\\$.login?language=C](http://www.taxistop.be/FR/event/evt_start$.login?language=C) (Consulté le 11 janvier 2012)

⁶ Définition tirée du Petit Larousse illustré, édition 2011

⁷ <http://cambio.be> Nous mentionnerons également la société Zen Car qui met à disposition des véhicules électriques www.zencar.eu (Consulté le 11 janvier 2012)

La prime Bruxell'air

Afin d'encourager les conducteurs à rationaliser ou à abandonner l'usage de la voiture au profit des transports en commun et/ou du vélo, un système de primes appelé "Bruxell'air" a été instauré par la Région.

Chaque Bruxellois qui rend sa plaque d'immatriculation et accepte certaines conditions de renonciation à l'utilisation de sa voiture bénéficie, pendant un an:

- < soit d'un abonnement MTB⁸ et d'un abonnement Cambio Start,
- < soit d'un abonnement Cambio Start et d'une prime vélo.

Si le bénéficiaire accepte, en plus de la radiation de sa plaque, la destruction de son véhicule, il se verra offrir pour une durée de deux ans:

- < soit un abonnement MTB et un abonnement Cambio Start,
- < soit un abonnement MTB, un abonnement Cambio Start et une prime vélo,
- < soit un abonnement Cambio Start et une double prime vélo.

1.1.3 LE TRANSPORT EN TAXI⁹

Les taxis peuvent compléter l'offre de transport public, notamment pendant les tranches horaires où celle-ci est plus réduite ou dans les zones géographiques mal desservies. Ils sont disponibles 24h/24 et 7j/7 et le temps d'attente est relativement court. Néanmoins, leur coût peut s'avérer prohibitif pour bon nombre de personnes.

Afin d'en démocratiser l'accès pour certains publics, différents services ont été mis en place: le **chèque-taxi** et le **chèque-collectif**.

Les **chèques-taxi** sont réservés à une seule personne répondant aux conditions suivantes:

- < être domicilié dans la Région de Bruxelles-Capitale
- < disposer d'une attestation d'incapacité à utiliser les transports en commun
- < bénéficier d'un revenu VIPO
- < être handicapé à plus de 66% ou avoir plus de 75 ans

⁸ L'abonnement MTB permet d'emprunter les réseaux STIB, TEC, DE LIJN et SNCB en Région bruxelloise au contraire de l'abonnement STIB qui est limité aux métros, trams et bus de la société de transport bruxelloise.

⁹ Le transport en taxi a fait l'objet d'une réglementation en 2006: Ordonnance du 20 juillet 2006 modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de locations avec chauffeur et son arrêté d'exécution du 29 mars 2007.

Ils permettent à ceux-ci de voyager en taxi dans le périmètre de la Région de Bruxelles-Capitale ou au départ de celle-ci.

Collecto, quant à lui, est un service de taxis partagés qui offre, depuis fin 2008, la possibilité de se déplacer en taxi 7 j/7 entre 23h et 6h sur le territoire de Bruxelles à

En pratique, l'usager souhaitant réserver un taxi collectif doit téléphoner à un numéro unique au moins 20 minutes à l'avance. Il embarque au point de départ Collecto le plus proche (il en existe plus de 200, situés à des arrêts de la STIB) et sera débarqué à l'endroit de son choix. En 2011, Collecto a transporté 94.597 voyageurs (en moyenne 2,33 passagers par course).¹⁰

¹⁰LEPRINCE Patrice. (2012). *Cent mille passagers pour Collecto*. 18.

1.2 Les transports en commun

1.2.1 LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES: LA SNCB

Sur le territoire de la Région, la SNCB exploite 164 km de voies ferrées et 28 gares ou points d'arrêts¹¹, constituant ainsi l'un des réseaux les plus denses d'Europe. Le nombre de voyageurs comptabilisés quotidiennement dans les gares bruxelloises est en augmentation constante. En 2007, on comptait 207.013 voyageurs quotidiens. Les trois principales gares que sont Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord accueillent 80% de ceux-ci.

Le réseau ferroviaire bruxellois souffre d'un engorgement particulièrement important sur la jonction Nord-Midi, causant de nombreux ralentissements et retards. La SNCB a entrepris une réflexion afin d'augmenter la capacité de cette ligne, limitée à l'heure actuelle à 6 voies. Les principales pistes envisagées sont l'élargissement de la ligne ou la construction d'un nouveau tunnel sous la jonction actuelle.

Par ailleurs, un travail est à effectuer afin d'encourager les Bruxellois à recourir au train pour leurs déplacements au sein de la Région. En effet, le rail est très peu utilisé pour ce type de déplacement, les usagers se tournant quasi exclusivement vers les véhicules de la STIB. Une meilleure fréquence et ponctualité des trains doit être assurée au niveau de la promotion de ce moyen de transport.

Cependant, l'évolution majeure que connaîtra le transport ferroviaire des personnes sera l'augmentation du nombre de trains et de la fréquence des trains. Cette évolution est prévue à l'horizon 2015.

1.2.2 LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES: LA STIB

Présente sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que dans 11 autres communes de la périphérie, la STIB exploite un réseau composé de 4 lignes de métro, 50 lignes d'autobus, 18 lignes de tramway et 11 lignes de bus de nuit, représentant quelques 2.200 arrêts. Elle assure quotidiennement les déplacements de milliers de voyageurs. Au réseau de la STIB viennent se greffer 63 lignes de bus De Lijn et 9 lignes du TEC qui pénètrent sur le territoire des 19 communes.

La fréquentation des lignes de la STIB connaît une progression spectaculaire, passant en nombre de voyages de 181,8 millions en 2001 à 311,6 millions en 2010.

¹¹ Vous trouverez en annexe une carte des gares situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (cf. Annexe 1)

Le métro est aujourd'hui le transport privilégié des utilisateurs, avec 48% des déplacements durant l'année (environ 26% pour le tram et 26% pour le bus).

Afin de séduire encore plus de voyageurs, la STIB se doit d'améliorer et de développer son offre. Les principales pistes envisagées sont:

- < L'augmentation du nombre de places disponibles pour les trois modes de transport;
- < L'optimisation du réseau en surface en rendant prioritaire le passage des transports publics notamment par l'établissement de sites propres ou par l'usage de télécommande pour les feux de signalisation (en pratique, un émetteur installé à bord du véhicule envoie un signal à un récepteur afin que les trams et les bus bénéficient d'un maximum de feux verts);
- < l'automatisation du métro qui doit améliorer la fréquence et la régularité. Celle-ci est prévue pour 2018;
- < L'extension du réseau tant souterrain que de surface;
- < la recherche systématique de l'*intermodalité** par la mise à disposition de modes alternatifs (stations *Villo!** ^ c Á Ô æ{ à ã [Ê Á] æi \ ã } * • Á ç ...| [• des stations.

1.2.3 DE LIJN

Le réseau de transport en commun De Lijn du Brabant flamand comprend 63 lignes de bus qui pénètrent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour la première fois, le réseau De Lijn du Brabant flamand a dépassé, grâce à une augmentation de sa fréquentation (+ 4,1% entre 2009 et 2010), la barre des 100 millions de voyageurs en 2010 (102,5 millions). Ce succès depuis quelques années est dû au développement des lignes START¹² qui améliorent la desserte dans et vers la zone d'emploi de l'aéroport et dans la périphérie autour de Bruxelles.

Dans le futur, la province du Brabant flamand compte sur le RER pour répondre à la nécessaire optimisation des transports en commun dans la zone située dans un rayon de 30 km autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle estime toutefois que des compléments à ce RER seront nécessaires afin de disposer d'un réseau de transports en commun intégré. Dans cette optique, la société De Lijn projette de mettre en place 4 lignes de tram (Boom-Brussel, Ninove-Brussel, Heist-op-den-Berg . Brussel et une ligne le long de la périphérie allant de Jette à Tervuren via Vilvorde) et envisage 3 liaisons de bus rapides de et vers Bruxelles.

¹² Strategisch Actieplan voor de conversie en heraanpak van de luchthavenregio

1.2.4 T.E.C.

Sur les 62 lignes que compte le réseau TEC Brabant wallon, 8 s'étendent jusqu'à Bruxelles. En 2009, 19.547.624 voyageurs les ont empruntées (croissance de 8,14% par rapport à 2007).

La province, qui entend développer les transports en commun, a analysé son réseau afin d'identifier les liaisons les plus pertinentes et les chaînons manquants et ensuite proposer, sur base des résultats, des modifications et/ou des créations de lignes. Il y a également une volonté de mettre en place des nouvelles lignes rapides et de restructurer et étendre le réseau TEC afin que toutes les communes de la province soient accessibles via ces nouvelles lignes. Enfin, des améliorations sont souhaitées sur le plan des amplitudes horaires, des fréquences et du confort des usagers. A ce sujet, le TEC Brabant Wallon propose déjà avec "Rapido Bus" des lignes de bus rapides (nombre limité d'arrêts, itinéraires directs) et confortables (ce ne sont pas des bus mais des autocars). Deux de ces lignes, appelées "Conforto" et "Conforto bis" relient Louvain-La-Neuve et Bruxelles.

Afin d'encourager l'intermodalité, la société TEC a lancé en mai 2010 le "Cyclo Tec". Ce type d'abonnement annuel combine l'accès aux bus TEC et la mise à disposition d'un vélo pliable.

1.3 Mobilité active*

1.3.1 VÉLO

Le Plan vélo

Le Plan vélo de la Région de Bruxelles-Capitale consiste en un ensemble d'actions et de mesures s'articulant autour de 6 grands axes (objectifs, principes et monitoring; sécurité; formation et éducation; promotion; services; infrastructures) visant à réaliser les objectifs fixés dans le *Plan Iris II**¹³, notamment atteindre 20% des déplacements à vélo d'ici 2020. Il a été élaboré sur base d'une analyse du Plan vélo 2004-2009, de l'audit Bypad 2010 et des objectifs de la politique vélo de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il est notamment prévu:

- < que 100% des aménagements de voiries garantissent l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes et leur sécurité, en particulier celle des cyclistes occasionnels ou peu aguerris;
- < de boucler le réseau d'itinéraires cyclables régionaux et de le relier aux routes régionales afin d'offrir une continuité des trajets entre Bruxelles et ses environs;
- < d'élargir l'offre de stationnement en ville et d'assurer la création d'emplacements pour les vélos dans tout nouveau logement;
- < de lutter contre le vol;
- < d'encourager l'usage quotidien du vélo en ville dès le plus jeune âge et d'intégrer officiellement la pratique du vélo dans le cursus obligatoire du niveau primaire;
- < de familiariser et de former les travailleurs à l'usage du vélo, pour en faire une pratique ordinaire, en particulier pour les déplacements "domicile-travail";
- < de développer des formations vélo spécifiques à destination de groupes cibles ("vélo-traffic", "A vélo Mesdames", etc.)
- < de veiller à la complémentarité "transport public-vélo" en améliorant l'accessibilité des gares SNCB, des stations de métro, des arrêts de tram et de bus, d'équiper toutes les stations de parkings-vélo. On peut noter qu'il est désormais possible de s'abonner à Villo! via la carte Mobib et que les cyclistes

¹³ Le CESRBC a émis le 20 novembre 2008 un avis relatif au projet de Plan régional des déplacements IRIS II. Celui-ci peut être consulté à l'adresse suivante: <http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/avis/avis-conseil/par-matiere/transport/20novembre20081/view> (Consulté le 17 janvier 2012).

peuvent accéder aux rames de métro tous les jours, sauf aux heures de pointe (le transport d'un vélo est gratuit)

- ◁ de renforcer le système de vélos partagés Villo! et d'augmenter le nombre de "points vélos"*

1.3.2 LA MARCHÉ

Certains aménagements de voiries sont à envisager afin d'encourager le plus grand nombre d'usagers à opter pour la marche comme mode de déplacement.

Il est nécessaire de disposer de trottoirs en bon état, les plus larges possibles, bien éclairés, offrant ainsi une plus grande sécurité aux piétons et plus particulièrement aux PMR¹⁴. Le Plan Iris II souligne l'importance de protéger des stationnements irréguliers les trottoirs, les zones piétonnières, les pistes et les bandes cyclables.

Dans le but d'assurer une meilleure continuité des déplacements à pied, d'autres mesures doivent être prises en considération: par exemple, la création de piétonniers, de passages souterrains en dessous d'axes routiers importants, le réglage des feux de signalisation pour minimiser le temps d'attente, etc.

Afin de disposer d'une politique piétonne sur le long terme et de rendre opérationnelles les mesures proposées dans le Plan Iris II, un Plan Piéton sera adopté.

Celui-ci visera notamment:

- ◁ *"l'amélioration de la progression des piétons dans un espace public moins segmenté par mode, plaçant la marche au centre de tout aménagement de voiries et d'espaces publics (infrastructures dont des piétonniers, signalisation, facilité aux traversées d'axes routiers, amélioration de la sécurité de déplacement, etc.). Une attention sera portée à la sécurité des usagers et spécifiquement des plus faibles, sur les zones à trafic limité;*
- ◁ *la prise de conscience de l'efficacité de la marche en termes de temps de parcours, de fiabilité (je sais quand je pars, je sais quand j'arrive), d'effets bénéfiques pour la santé de chacun, etc."*¹⁵

¹⁴La Région de Bruxelles-Capitale a élaboré un *whitepaper* "personnes à mobilité réduite dans l'espace public" téléchargeable via l'adresse suivante: <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/pmr/amenagements> (Consulté le 28 novembre 2011)

¹⁵GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE. (2010)*Plan IRIS II*. p. 23

2 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

70.489 véhicules destinés au transport de marchandises étaient recensés pour la Région de Bruxelles-Capitale en 2008.

Ce chiffre ne nous permet pas de déterminer de manière précise combien de ces véhicules desservent notre Région puisque leur immatriculation est fonction du siège
accueilli quotidiennement, en 2010, près de 69.000 véhicules.

Le Port de Bruxelles est & @æ! * ...Á à ^ Á | æÁ * ^ • c ā [] Ê Á à ^ Á | q ^ φ] | [:
des installations portuaires de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ù ã c ~ ...Á e Á Í Á @^ ~ | ^ • Á à ^ Á } æç ã * æc ã [] Á à q OE} ç ^ | • Ê Á e Á }
voies ferrées, il dispose de 12 km de quais et de nombreux entrepôts nécessaires au

à ...à [~ æ} ^ { ^ } c Ê Á æ ~ Á • c [& \ æ * ^ Á ^ c Á e Á | q æ& @^ { ã } ^ } c Á
En 2009, le Port a réalisé un trafic global de 6.054.000 tonnes dont 2.043.000 en

trafic propre et 4.011.000 en trafic de transit, ce qui représente une augmentation de
F Î Ã Á] æ! Á | æ]] [| c Á e Á | q æ} } ...^ Á G€€€ Ê Á Š q ^ } • ^ { à | ^ /
G€€J Á] æ! Á | æÁ ç [ã ^ Á à q ^ æ ~ Á & [| | ^ •] [] à Á e Á & ^ Á ~ ~ q æ ~
~ ~ [c ā à ã ^ } } ^ { ^ } c Á F È Í €€Á & æ { ã [] • Á ~ ~ ã Á } q [] c Á] æ • Á

Quant au transport ferroviaire, il a totalisé 529.000 tonnes chargées et déchargées à Bruxelles en 2008.

