

Ateliers Territoriaux GOOD NETWORK & GOOD LIFE / NEIGHBOURDHOOD

Rapport 2/3

Ateliers SCENARIO DE LA DEMANDE

8 juin 2017

Dans le cadre de Good Move, une série d'Ateliers Territoriaux – GOOD NETWORK & GOOD LIFE/NEIGHBOURHOOD ont eu lieu en mai-juin 2017. Le rapportage des travaux consiste de trois documents

- **Rapport 1/3 Atelier FOCUS PROJECTS – 31 mai 2017**
- **Rapport 2/3 Atelier Scénario de la demande – 8 juin 2017**
- **Rapport 3/3 Ateliers Quadrants – 22 et 29 juin 2017**

1. Liste des participants

Organisme	Nom
BM	Bertrand Pierre-Jean Camelbeeck Mathieu Depoortere Frederik Dupriez Benoît Monneaux Annabel Moors Gregory Van Loveren Bruno Vandevoorde Joelle
STIB	Berquin Pierre Eggermont Diego Fourneau Yves Steven Amandine
BUP	Thieffry Vanessa
Perspective	Lenaerts Maarten Magin Raphaël
BMA	Lontie Fabienne
Cabinet Smet	Van Win Johan
Smarteam	Dufour Dirk Gillot Antoine Tackoen Xavier Swennen Benedicte



2. Documents joints

Documents joints, discutés dans les ateliers

- Support de présentation analyse de la demande
- Tableaux des parts modales et volumes de déplacements pour la situation actuelle, le scénario tendanciel, le scénario discuté lors de l'atelier et le scénario adapté suite à l'atelier ;
- Notes explicatives des hypothèses du scénario tendanciel.

3. Chiffres à l'appui : l'évolution de la demande

L'ensemble des réseaux devra pouvoir répondre au mieux à la demande des déplacements à l'horizon de GoodMove. L'objectif de Good Move, dans la continuité d'Iris2, est de réduire la pression automobile et de favoriser un report vers les modes 'durables', marche, vélo et transports en commun. Pour clarifier ces enjeux, une exploration chiffrée de l'évolution de la demande a été réalisée. Cette analyse a pour objectif de définir de se représenter un ordre de grandeur des flux de déplacements sur les différents réseaux à l'horizon de GoodMove, tenant compte de valeurs cibles de répartition modale volontaristes et cohérentes avec la situation actuelle. Le dimensionnement des flux, et surtout la différence avec les flux actuels, est l'un des critères de priorisation d'intervention sur les lieux identifiés lors de l'atelier du 31.05 sur les réseaux structurants, ainsi que pour les interventions sur les mailles apaisées.

4. Exploration de la demande au fil de l'eau

Que se passera-t-il à politique inchangée ? A l'aide du modèle multimodal de Bruxelles Mobilité (MUSTI), un scénario tendanciel offre des éléments de réponse à cette question. Cette analyse 'au fil de l'eau' simule donc la demande et l'usage des modes qui résulte des prévisions démographiques et de développements socio-économiques. Cependant, le scénario prend bien en compte :

- Les projets d'extension du réseau TC déjà décidés (Plan Pluriannuel d'Investissement), notamment les extensions du réseau des transports en commun (métro Albert-Nord, extension du réseau tram 7, 94, Heysel)
- Une légère augmentation de l'offre de train S, estimée réaliste par la SNCB.

L'analyse vise à donner une **image globale et synthétique des flux et des grands modes sur une journée**. Elle comprend donc l'ensemble des déplacements liés à la RBC (internes + entrants + sortants), calculés par jour moyen. Les TC regroupent le train et les TC urbains et périurbains. Il est évident

que ce résultat global variera dans l'espace (selon l'endroit) et dans le temps (moment de la journée, de la semaine, de l'année) et que les performances et la saturation restent à étudier au cas par cas.

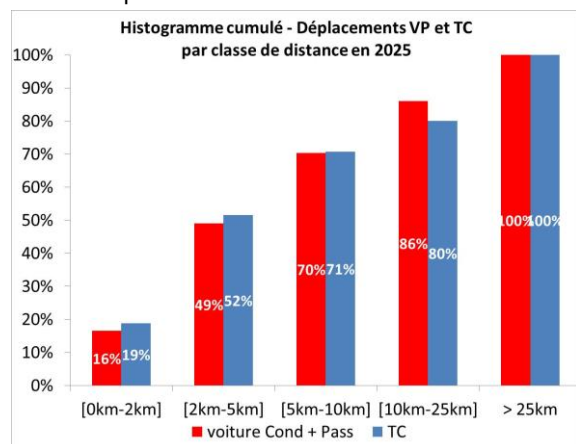
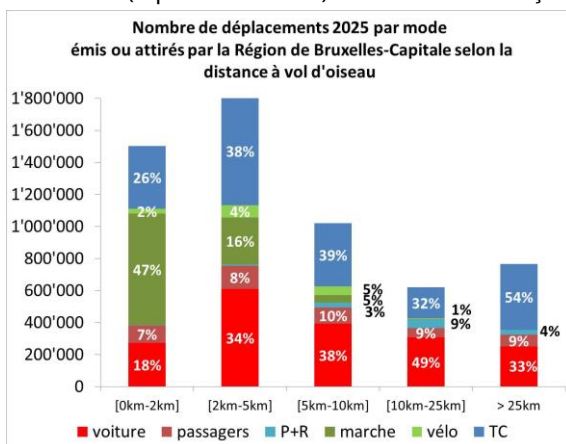
L'atelier a analysé les résultats pour en tirer les implications stratégiques, synthétisées ci-dessous.

Le grand défi à l'horizon des 10 prochaines années est le report modal de la voiture vers les modes durables. Le nombre de déplacements continue d'augmenter, d'environ 300.000 déplacements par jour, ce qui représente 0,77% par an en moyenne, ce qui ne constitue pas une 'explosion de la demande'.

- Au fil de l'eau, la répartition modale se stabilise, et **la part de la voiture se maintient** (légère diminution due à l'amélioration de l'offre en TC) autour de 41% (32% conducteurs, 9% passagers) et environs 1,8Mio de déplacement en voiture par jour. Dans cette situation, il n'y aurait donc pas de diminution de la pression du trafic, ni de ses effets sur les conditions pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, ni de la congestion. La réduction de l'impact environnemental (pollution, bruit, Co2) dépendra alors entièrement des performances de la flotte (émission, électrique).
- Il y aurait une **légère augmentation de l'utilisation des transports en commun** grâce à l'amélioration de l'offre (+1%). Cela représente environ 150.000 déplacements supplémentaires par jour.

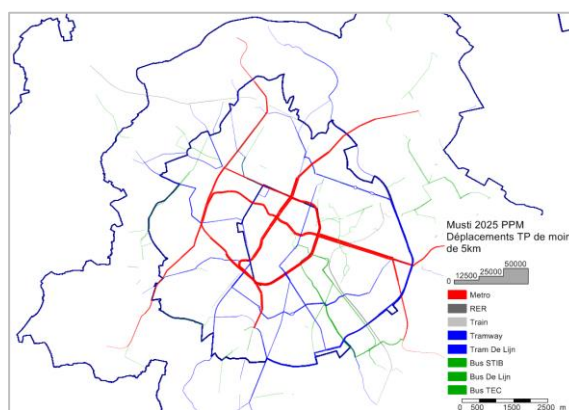
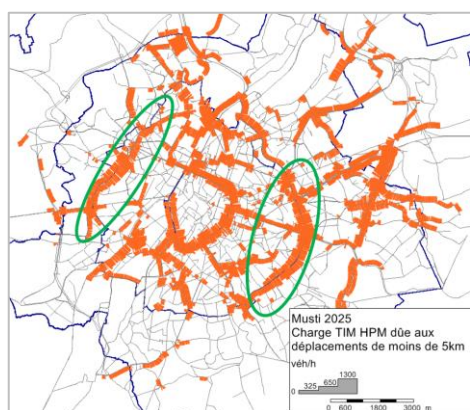
La majorité des déplacements de moins de 5 km se fait en voiture ou en transport en commun, tandis qu'il s'agit de distances idéales pour marcher ou rouler à vélo. Ces trajets représentent plus de la moitié des déplacements et correspondent largement à des déplacements internes à la Région.

- **La voiture est surutilisée sur des courtes distances**, c'est-à-dire des distances praticables à pieds (18% sur 0-2km) et/ou en vélo (34% sur 2-5km).
- **Les TC sont largement utilisés sur ces mêmes catégories de distances** : - 26% sur 0-2km et 38% sur 2 à 5km). Ce phénomène est encore plus fort qu'il n'y paraît : le modèle classe les déplacements par mode principal, donc un trajet classé comme TC cache en réalité une partie en amont et en aval (à pied ou à vélo) et donc des tronçons TC encore plus courts en réalité.



Cette surutilisation de la voiture et des TC sur des distances de moins de 5 km contribue fortement à la congestion routière et à la saturation des transports en commun.

- Les **déplacements en voiture de moins de 5 km** sont dispersés, mais avec cependant **des concentrations importantes sur la moyenne ceinture Est et Ouest**, ainsi que sur le Sud du Pentagone et le Nord et l'Est de la Région. Ils sont moins présents sur les axes les plus chargés (pénétrantes, Pentagone Nord).
- Les trajets courts en TC contribuent de façon importante à la saturation du réseau : la moitié des trajets font moins de 5km (52%) et presque **1 trajet sur 5 en TC fait moins de 2 km** (19%).
- **Les axes TC structurants de tramway sont utilisés majoritairement (57%) pour des trajets de moins de 5km.** Dans un réseau hiérarchisé performant ils auraient fonction à servir pour des distances traversant la Région, complémentaires au métro. Les bus transportent 64% de voyageurs sur moins de 5 km, ce qui correspond à une logique de desserte de proximité.



Réduire effectivement la pression automobile passe inévitablement par un choix fort de développer les modes actifs sur les distances de moins de 5km: la marche et particulièrement le vélo, dont le potentiel reste encore sous-utilisé.

- En résumé : les trajets de moins de 5km représentent plus de la moitié des déplacements, sont faisables à pied et à vélo, mais se font majoritairement en voiture et TC.
- Les trajets de plus de 5km ont un moindre potentiel de report modal. Vu les distances, le report modal vers les modes actifs est faible, à l'exception du vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal est surtout les TC, qui sont déjà utilisés pour 4 trajets sur 10 (39%) de 5 à 10 km et pour plus de la moitié des déplacements au-delà de 25km. L'usage du TC reste le plus faible dans le créneau intermédiaire de 10-25km, qui correspond globalement à la zone RER et pose l'enjeu du développement de l'offre de train S.



5. Un scénario de la demande Good Move

Un scénario Good Move a été exploré, en proposant les objectifs **atteindre en termes de répartition modale**.

Ceci se distingue de l'approche classique de modélisation qui est de simuler un ensemble d'hypothèses en termes d'infrastructures et d'offre. En l'absence de projets clairement déterminés, des ensembles complexes de multiples hypothèses auraient pu être testées : diverses extensions de réseaux, grands travaux, augmentation des capacités, etc. En même temps, intégrer l'impact d'actions non liées à l'infrastructure est très complexe : les initiatives de Mobility Management des entreprises (PDE), la fiscalité, l'attractivité accrue des zones 30 pour la marche et le vélo, les nouveaux services mobilités etc.

Pour éclairer le cap à tenir, une **exploration des parts modales à viser** est un exercice clarifiant. Il permet de tester des objectifs plus ou moins ambitieux, tout en visant un résultat crédible à l'horizon de GoodMove (vis-à-vis la situation existante et les villes comparables du benchmarking) et cohérent – par exemple, gonfler la part modale du vélo à 50% serait clairement irréaliste dans ce laps de temps et en plus totalement inédit à l'échelle de la Région (la situation existe bien au centre-ville d'Amsterdam et de Copenhague).

Les hypothèses de départ

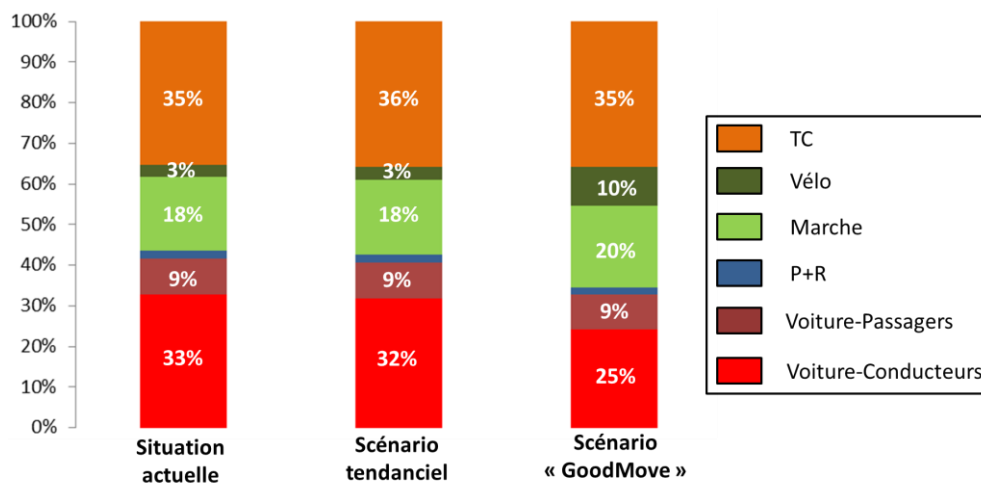
- La demande en nombre de déplacements est maintenue au niveau 2018. L'hypothèse est qu'on arriverait à freiner la croissance tendancielle de la demande par des mesures favorisant par exemple le télétravail ou les espaces de coworking hors Région.
- Les distances de déplacements sont très légèrement réduites, résultant d'une politique de ville de proximité.
- Les parts modales à 10 ans sont modifiées par classe de distance, en cohérence avec le rôle et le potentiel crédible de chaque mode alternatif à la voiture: 0-2km créneau marche par excellence, 2-5 km créneau vélo ; 5-10km créneau TC urbains ; créneau 10-25 créneau TC urbains et périurbaine (train S) ; créneaux > 25 km TC interurbains ; le solde est affecté à la voiture.

Le résultat est un scénario crédible de répartition modale, qui augmente la part modale des modes actifs, maintient la part des TC qui deviennent le premier mode et réduit considérablement la voiture.

- Le principal levier de report modal est le vélo, compte tenu:
 - de la part modale déjà élevée de la marche et de son potentiel limité aux distances les plus courtes
 - des faibles possibilités de développement du réseau TC en surface (hors PPI, déjà intégré dans le scénario tendanciel) déjà très étendu et finement maillé.

En revanche, la modulation des parts modales par catégories de distances va entraîner une nouvelle répartition des déplacements sur le réseau TC, STIB notamment, y compris sur des types de liaison historiquement moins développées (les rocade par ex.) ;

- Logiquement, la part modale de la voiture diminue le plus fortement sur les distances de moins de 5km.
- Des analyses par axe sont possibles et envisagées pour éclairer les "focus projects", notamment pour estimer les capacités correspondantes pour les modes divers.
- Ce scénario est une base potentielle pour les objectifs chiffrés du plan Good Move 2018-2028. Il ne s'agira pas pour autant de communiquer les objectifs uniquement sous l'angle des parts modales et dans tous les cas pas sous la forme discutée dans les ateliers, qui traitent indifféremment les déplacements internes à la Région et les déplacements en échanges avec les autres régions.



6. Synthèse des retours et suites de l'atelier

Retours sur le scénario proposé lors de l'atelier :

Demande globale de déplacements :

- Opportunité de réfléchir à un scénario avec une évolution plus importante de la demande, vu les projections du scénario tendanciel qui paraissent faibles ; Diminuer la demande ne doit pas être un objectif en soi : la mobilité est un vecteur d'intégration sociale et de développement économique. L'objectif est bien de diminuer les déplacements en voiture. Au contraire, il faut encourager de se déplacer plus souvent par mode actif, pour favoriser l'activité physique face enjeux de santé publique dus à la sédentarité.



Hypothèses de parts modales :

- Le scénario pourrait s'avérer insuffisamment ambitieux pour le vélo, dont la part modale dépasse probablement aujourd'hui les chiffres 2018 du modèle (3%). La part de la marche semble elle trop élevée, sachant qu'un développement important de l'usage du vélo devrait s'accompagner aussi d'une diminution des déplacements à pied ;
- La catégorie 2 km à 5 km couvre beaucoup de déplacements, et 5km (à vol d'oiseau) reste une distance pertinente pour les TC. Le report modal sur cette classe de distance ne doit pas être assumé uniquement par le vélo
- Le scénario peut être plus ambitieux sur les distances de 10-25 km par un développement volontariste de la desserte de train S.
Autres remarques :
- Le modèle ne prend en compte que les modes classiques, pas les nouveaux services, à intégrer dans le plan Good Move.
- Nécessité, au moins pour le TC, de développer une vision à plus long terme (2040) pour anticiper les besoins du réseau

Suites à donner

Sur cette base, une adaptation du scénario « GoodMove » a été réalisée, intégrant les différentes remarques (voir tableau joint):

- Pas de diminution de la demande globale de déplacement et valorisation plus importante des déplacements courtes distances ;
- Adaptation des parts modales par catégorie de distance

La priorité à ce stade est de réaliser une analyse plus détaillée du scénario et de ses impacts sur les réseaux, de façon à en ressortir les éléments utiles en lien avec les "Focus Projects" et la mise en œuvre des mailles apaisées.

L'élaboration d'un scénario à un horizon 2040 va être lancée dans le cadre du groupe de travail sur le Plan de développement du Réseau Ferré –PDRF, avec des modalisés d'intégration dans GoodMove à définir lors des prochains comités de pilotage et réunion de suivi (28 juin et 6 juillet).