



be  
**good  
move**  
be.brussels

QUESTION  
**06**

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Octobre 2017

## Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer ?

Comme dans la plupart des grandes métropoles européennes, la Région de Bruxelles-Capitale souffre de congestion automobile. Autrement dit, le temps moyen pour parcourir une distance en voiture augmente et devient incertain. Pourtant, on constate depuis quelques années une légère diminution du nombre de véhicules en circulation sur le territoire régional. En pleine période de transition vers une mobilité plus durable, la Région bruxelloise doit donc développer des solutions pour faciliter la circulation des professionnels qui n'ont pas d'alternative possible à la voiture.

### Distinguer congestion et nombre de véhicules

On parle d'embouteillages, ou de congestion du trafic, quand une augmentation du trafic de véhicules provoque un ralentissement global de celui-ci. Même si ces notions sont souvent corrélées, il faut pourtant différencier :

- **la congestion automobile** : la saturation provoque des difficultés de circulation, avec des temps de parcours plus longs et irréguliers ;
- **la charge de trafic** : le nombre de véhicules en circulation (flux) sur un réseau ou un axe pour une période donnée.

### Une croissance globale du trafic automobile en Belgique

A l'échelle de la Belgique, on roule toujours plus. Ainsi, en 2015, l'ensemble des voitures immatriculées en Belgique a parcouru un total de 84,2 milliards de kilomètres : cela représente une augmentation de 1,6 % par rapport 2014 et, par la même occasion, un nouveau record. Si le nombre de kilomètres parcourus annuellement par les voitures personnelles immatriculées en Flandre et en Wallonie a augmenté respectivement de 1,5 % et de 2,1 %, **les voitures personnelles de la Région de Bruxelles-Capitale ont parcouru 0,8% de kilomètres en moins.**



## Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer ?

L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus est due essentiellement à l'accroissement du parc automobile (Belgique : +1,6 %; Flandre : +1,7 %; Wallonie : +1,8 %; Région de Bruxelles-Capitale : -0,6 %) et, dans une moindre mesure, à l'augmentation du kilométrage moyen par véhicule. En 2015, une voiture personnelle belge parcourait en moyenne 15.151 km par an, contre 15.096 km l'année précédente. Le conducteur belge roule d'ailleurs, en moyenne, 6% de kilomètres en plus par an que le conducteur néerlandais, 9 % de plus que le conducteur français, mais 1,5 % de moins que le conducteur allemand (SPF Mobilité et Transport, 2016).

### Mais légèrement moins de voitures à Bruxelles

Malgré une croissance globale du trafic automobile sur le réseau routier belge, on assiste, depuis une quinzaine d'années, à une légère diminution du nombre de véhicules sur les axes menant à Bruxelles et sur les voiries de la Région bruxelloise. Sur base des campagnes de comptages réalisées tous les 5 ans par Bruxelles Mobilité, une légère diminution du trafic est ainsi observée depuis 10 ans. La mise à jour de ces données en 2017 permettra de confirmer ou non cette tendance.

En analysant plus finement les données, on observe une augmentation du trafic de 4,6% sur le réseau autoroutier, mais une **baisse sur l'ensemble des voiries situées dans la Région**. Cette diminution n'est pas homogène sur l'ensemble du réseau et dépend également du type de voirie :

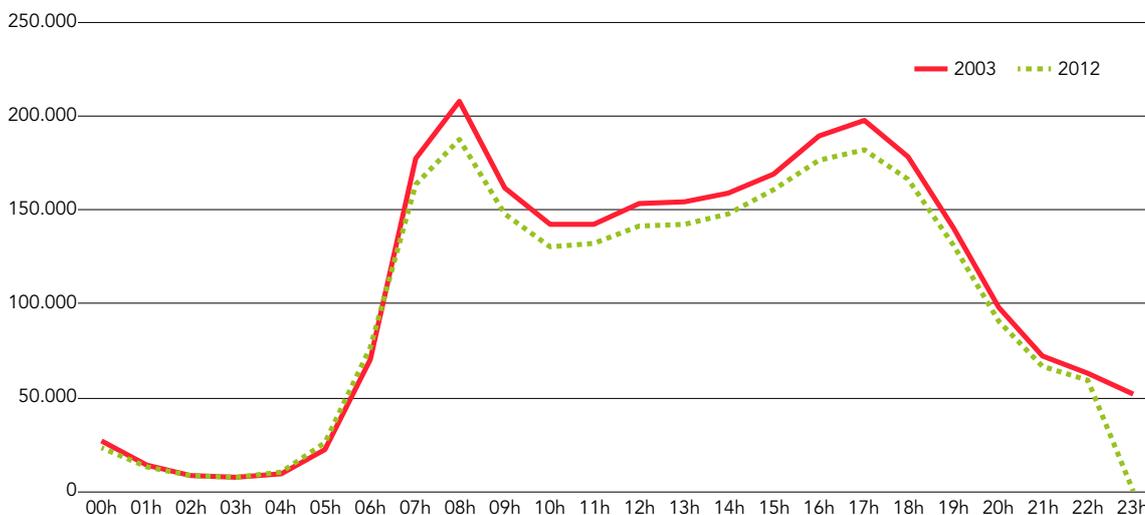
- la baisse est de l'ordre de 6% sur les voiries métropolitaines et principales,
- de 9% sur les voiries inter-quartiers,
- de 13% sur les collecteurs de quartier,
- et jusqu'à 20% sur les voiries locales (mais avec un échantillon limité).

Cette évolution va dans le sens des objectifs de la politique régionale de Mobilité qui entend modérer le trafic sur les voiries locales et concentrer progressivement les flux sur le réseau structurant.<sup>2</sup>

2. Les diminutions observées ici concernent les volumes de trafic, pas nécessairement les distances parcourues.

### Evolution 2003-2012 du volume de trafic horaire mesuré à l'ensemble des points de comptages en Région de Bruxelles-Capitale<sup>1</sup>

Source : Bruxelles Mobilité



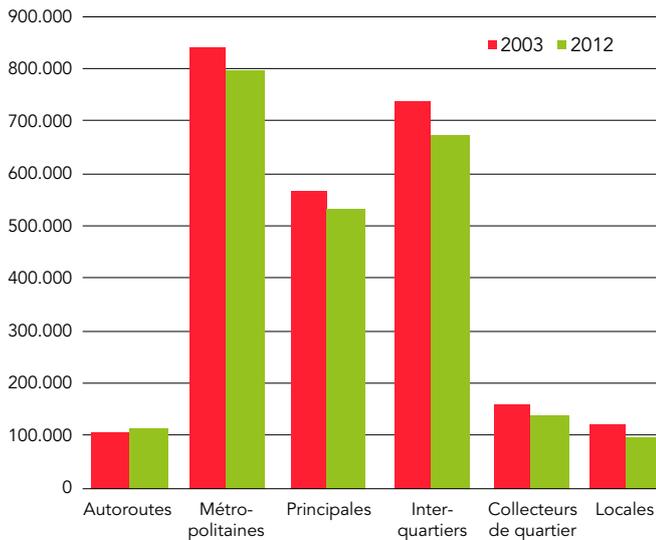
1. Il existe également des données pour 2008, mais les échantillons sont différents, ce qui ne permet pas une comparaison objective.



## Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer ?

### Evolution 2003-2012 du volume de trafic horaire selon le type de voirie

Source : Bruxelles Mobilité



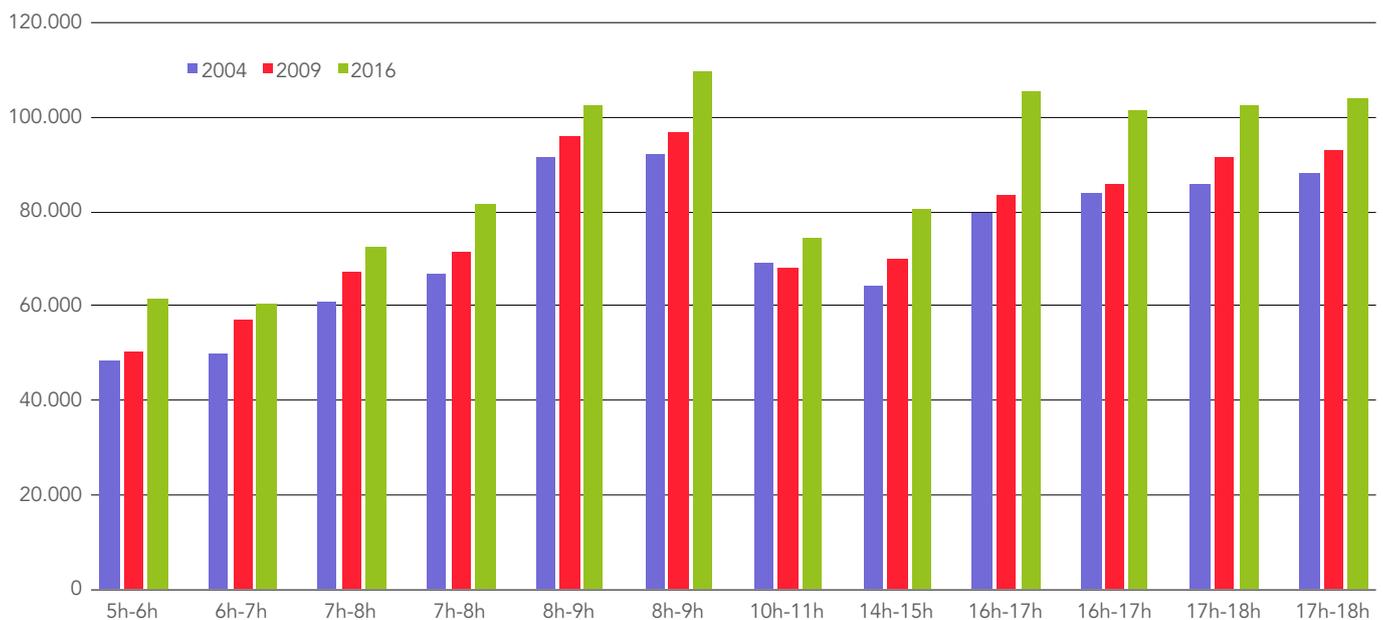
### Et une congestion en augmentation

Malgré cette diminution du nombre de véhicules, la congestion augmente. Autrement dit, le temps moyen nécessaire à un véhicule pour parcourir une certaine distance augmente et devient incertain. Tant les analyses menées par Bruxelles Mobilité que les données issues des fournisseurs de données GPS indiquent que **la congestion s'est accentuée à Bruxelles** durant ces dernières années.

Bruxelles Mobilité a réalisé une campagne de mesures de temps de parcours en 2004, 2009 et 2016, le long de 34 itinéraires. De manière générale, on observe une augmentation des temps de parcours sur l'ensemble des périodes de la journée, avec une tendance à l'accélération du phénomène, même si les valeurs pour l'année 2016 doivent être relativisées du fait des problèmes liés à la fermeture inopinée des tunnels.

### Evolution des temps de parcours à Bruxelles entre 2004, 2009 et 2016 sur base de l'analyse de 34 itinéraires

Source : Bruxelles Mobilité





## Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer ?

L'analyse menée par le fournisseur de GPS TomTom pour la Région bruxelloise, intégrant le ring autoroutier, indique que le niveau de congestion est resté relativement stable au cours de la dernière décennie, mais qu'il est en augmentation depuis 2014 (+3% entre 2015 et 2016). Cette congestion représente en moyenne **un allongement quotidien de 44 minutes** pour les véhicules qui circulent à Bruxelles par rapport à une situation théorique de fluidité. Toujours selon les analyses menées par TomTom, en 2016, Bruxelles se classait en 8<sup>e</sup> position des villes de plus de 800.000 habitants les plus congestionnées en Europe.

Il faut noter également que l'augmentation de la congestion est encore plus marquée à l'extérieur de Bruxelles, notamment en Brabant wallon qui a connu une forte hausse entre 2009 et 2015 à l'heure de pointe du matin (source : Données TomTom). Cette congestion extérieure à Bruxelles participe au sentiment généralisé que la congestion bruxelloise augmente, puisqu'une partie importante des usagers se retrouve, pour une partie de leurs déplacements, sur le réseau routier métropolitain autour de Bruxelles.

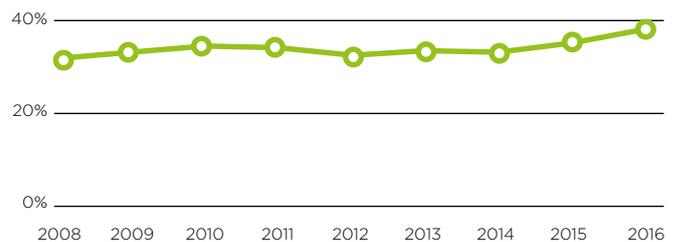
### Evolution du niveau de congestion à Bruxelles sur base des temps de parcours mesurés par les GPS

Source : TomTom 2016

#### Temps de trajet supplémentaire

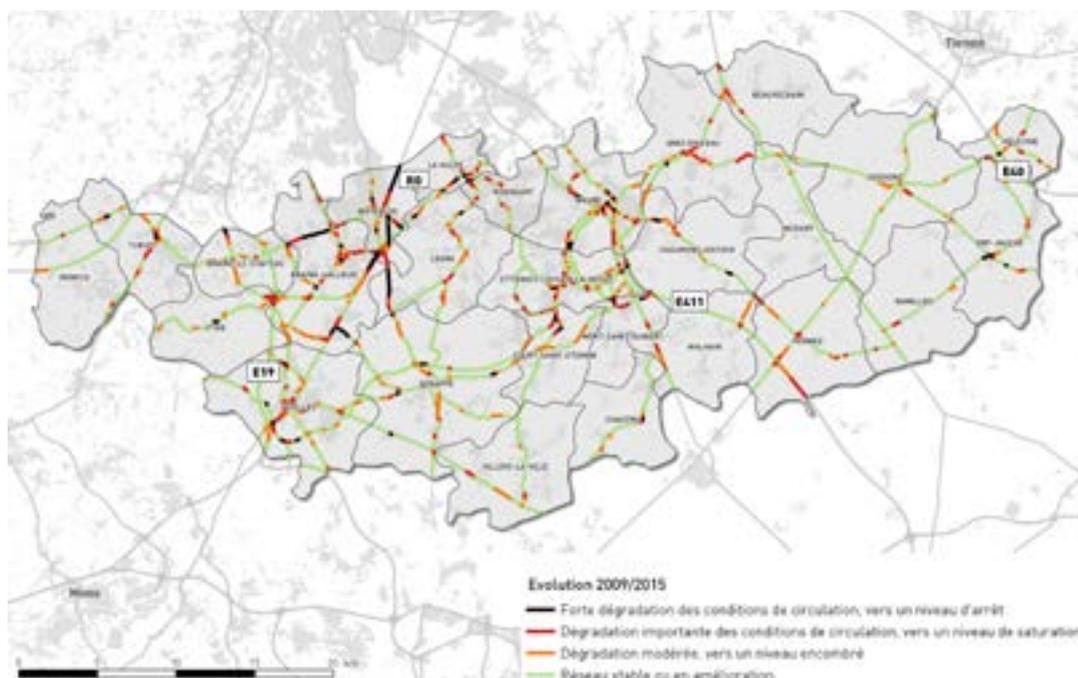


#### Evolution du niveau de congestion (temps de trajet supplémentaire)



### Brabant wallon : zones ayant connu une dégradation des temps de parcours entre 2009 et 2015 (mardi, entre 8h et 9h)

Source : TomTom 2016, Province du Brabant wallon





## Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer ?

### Un phénomène qui n'est pas propre à Bruxelles

L'augmentation de la congestion n'est pas spécifique au cas de la Région bruxelloise. Ainsi, dans les 6 villes sélectionnées dans le cadre du benchmarking Goodmove, pourtant toutes caractérisées par des politiques de mobilité ambitieuses, on observe une augmentation de la congestion malgré, le plus souvent, une diminution du nombre de véhicules en circulation. Reste que Bruxelles part d'un niveau de congestion déjà sensiblement plus élevé que ces autres villes.

### Pourquoi un tel paradoxe ?

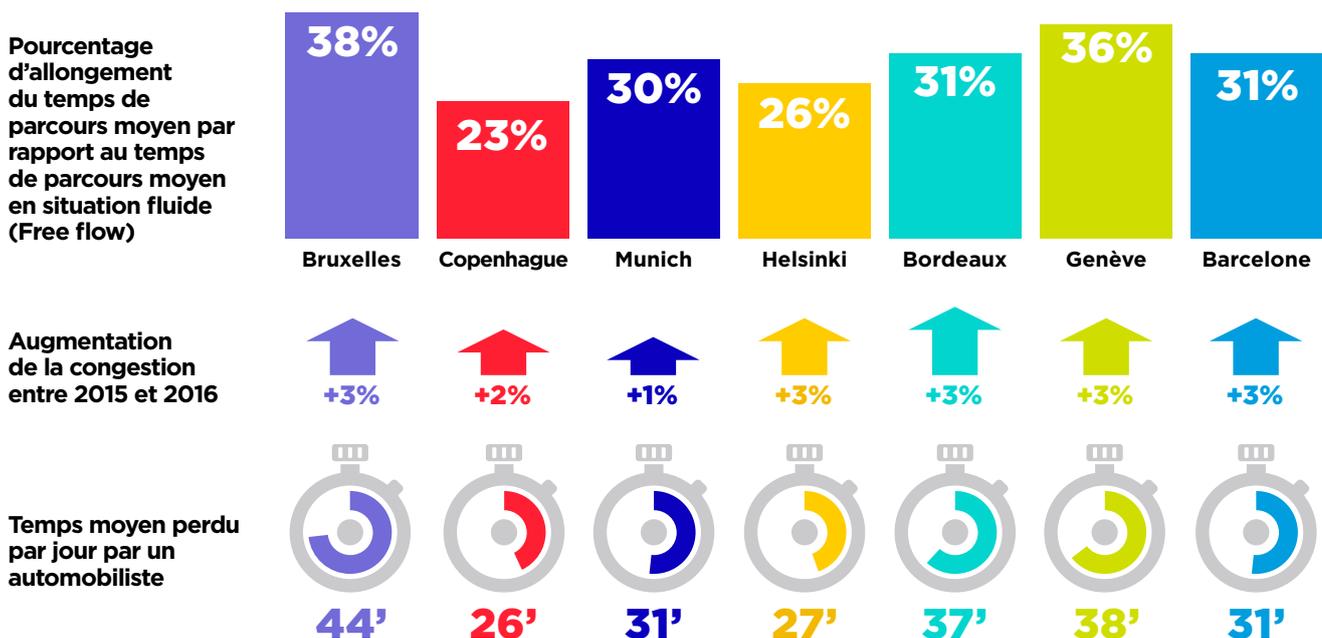
Moins de voitures, mais plus d'embouteillages : ce paradoxe peut s'expliquer par une série de facteurs, conjoncturels ou plus structurels.

### Les facteurs ponctuels

- Le caractère événementiel d'une ville-région** comme Bruxelles a des impacts certains : elle cumule, en effet, à la fois une fonction internationale avec l'accueil des institutions européennes (Sommet européens, visites de chefs d'Etat, manifestations), un rôle national avec la présence du Gouvernement et du Parlement fédéral (grèves, manifestations) et un rôle régional, avec l'organisation de nombreux événements festifs, sportifs et culturels. Cette concentration d'événements et l'augmentation des occurrences impactent pratiquement quotidiennement la circulation automobile et renforcent le ressenti négatif des conducteurs.
- Les travaux** de modification de certains espaces publics, les très nombreux projets de rénovation des infrastructures vieillissantes (tunnels, viaducs, égouts, etc.) et la création de nouvelles infrastructures (immeubles de bureaux, projets résidentiels, impétrants, infrastructures ferroviaires ou de transport public, etc.) limitent régulièrement la capacité routière. Pour différentes raisons, le nombre de chantiers a été multiplié par 10 sur les 5 dernières années.

### Comparaison de l'évolution de la congestion à Bruxelles et dans les 6 villes du benchmarking

Source : TomTom Index





## Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer ?

### Les facteurs permanents

- De nombreux **projets de réaménagement des espaces publics** ont été réalisés pour améliorer les cheminements piétons, créer des itinéraires cyclables et favoriser la progression du transport public de surface par des sites propres. Compte tenu du caractère historique de Bruxelles et de l'étroitesse de certaines voiries, ces projets ont parfois nécessité de réduire la capacité routière, ce qui a pu impacter les temps de parcours.
- La **gestion des feux** est progressivement modulée par un allongement ou une adaptation des phases de feux au profit des piétons, des cyclistes et des véhicules de transport public (sur base notamment d'un système de détection). Ce changement de priorité a, dans certains cas, pénalisé la fluidité du trafic automobile au profit des autres usagers.
- La **périurbanisation à l'échelle métropolitaine** : les problèmes de congestion automobile à Bruxelles, tels que mis en avant dans les classements internationaux par exemple (INRIX, TomTom,...), ne se limitent pas au périmètre de la Région de Bruxelles-Capitale, mais englobent le ring autoroutier. A l'échelle métropolitaine, le phénomène de périurbanisation continue. Les distances moyennes restent en augmentation, ce qui induit aussi que le réseau routier est plus sollicité.

### En conclusion

Bruxelles est une région où la mobilité est en pleine mutation. La politique régionale de priorité accordée aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle porte ses fruits et l'usage d'autres modes de déplacement augmente significativement ces dernières années, comme l'illustrent les autres analyses du diagnostic Good Move. Le volume de trafic automobile connaît donc une légère baisse, mais celle-ci ne se traduit pas par une diminution de la congestion, qui a même tendance à augmenter. Or, cette congestion impacte directement les services de transport public de surface, les services de secours, les véhicules des professionnels (artisans, personnels de santé, etc.) et le transport de marchandises qui n'ont véritablement pas d'autre choix possible.

