Addendum E1a - Effets sur la mobilité

Question 1 :

Question 2 :

# Une étude de mobilité a-t-elle été réalisée ?

Oui

**Décrire** la **mobilité** générée par la demande Bref résumé de l'EIE.

La mobilité générée est décrite dans la discipline "mobilité" de l'EIE.

en particulier le *profil de mobilité* au chapitre 5.8 et la génération de trafic au chapitre 5.8.3. L'organisation du trafic de passagers à destination et en provenance de l'aéroport, ainsi que les modes de mobilité utilisés pour le transport de marchandises (y compris les fréquences d'approvisionnement et d'élimination et les itinéraires de transport) sont décrits en détail. Les effets cumulatifs ont été pris en compte en tenant également compte du trafic du personnel et du trafic de fret des manutentionnaires et en tenant compte des "travaux sur le ring" (expliqués au point 5.3). Les grandes lignes sont résumées ci-dessous.

Dans le cas de l'aéroport de Bruxelles, les mouvements de mobilité sont distingués au niveau "airside" et "landside".

Avions (section 5.8.1.1. du RIE pour la situation existante et 8.5.2 pour la situation future) :

Au cours de l'année de référence 2019, il y a eu au total environ 234 000 mouvements d'aéronefs, dont 203 000 vols de passagers, 15 000 vols de fret et 17 000 vols non commerciaux (principalement des vols militaires, des vols d'État et des vols d'*aviation générale).* Chaque jour, cela représente une moyenne de 642 mouvements d'avions (environ 557 vols de passagers, 40 vols de fret et 45 vols non commerciaux). Les mouvements de vols ne sont pas répartis uniformément tout au long de la journée. Une caractéristique de Brussels Airport est l'apparition de deux pics de trafic aérien : un le matin et un le soir.

Les scénarios futurs supposent une situation avec 32,2 millions de passagers par an et 1 million de tonnes de fret par an.

Sur la base des prévisions actuelles de BAC, ces chiffres (passagers et fret) seraient atteints d'ici 2032. En termes d'employés, ils prévoient une croissance d'environ 24 000 employés (emplois directs) à près de 30 000.

En raison de l'utilisation d'avions plus grands et d'une meilleure utilisation, la croissance attendue du nombre de *vols, de* 234 000 mouvements d'avions par an à 240 000 par an, est inférieure à la croissance du nombre de passagers et à la croissance du volume de fret. Ceci en supposant que le rapport entre les passagers en transit et les passagers hors transit reste le même.

Outre le trafic aérien, en termes de mobilité, il y a bien sûr le trafic de passagers et de fret côté ville. Trafic de passagers (section 5.8.1.2. du RIE pour la situation existante et 8.5.2 pour l'avenir)

* Passagers

Au cours de l'année de référence 2019, Brussels Airport a accueilli 26,4 millions de passagers. Sur ce nombre de passagers, environ 82 % sont d'origine/destination (BRUtrends, 2018). C'est-à-dire qu'ils ont l'aéroport de Bruxelles comme point de départ ou destination finale. 18% sont des passagers de transfert qui ont été transférés sur un autre vol.

|  |  |
| --- | --- |
| Entre-temps, à titre d'information, les chiffres pour 2022 peuvent être ajoutés : |  |
|  | 2022 |
| *Nombre total de passagers* | 18930698 |
| *Total des passagers au départ* | 9506357 |
| *Dép à l'origine* | 8031468 |
| *Transfert de dépôt* | 1407583 |
| *Dép Transit* | 67306 |
| *Total des passagers à l'arrivée (hors transit)* | 9424341 |

Sur le nombre de passagers dont l'origine/destination est Brussels Airport, 56 % arrivent en voiture ou en taxi, 36 % en transports publics, dont 7 % en bus et 29 % en train, respectivement. Les 8 % de passagers restants se rendent à l'aéroport par d'autres moyens, dont 2 222 passagers à vélo et 49 440 à pied (Brusselsairportinnumbers, 2019). Cette répartition modale est basée sur les résultats d'une enquête mensuelle menée auprès d'un échantillon de passagers statistiquement pertinent. Environ 60 000 enquêtes sont réalisées chaque année.

* + Personnel

En 2019, un total de 317 entreprises ont opéré dans la zone aéroportuaire, représentant un emploi direct d'environ 24 000 personnes. Parmi ces entreprises, environ 2/3 étaient liées aux opérations de passagers et 1/3 aux opérations de BRUcargo.

L'enquête triennale du SPF Mobilité sur les déplacements domicile-travail montre qu'environ 81 % du personnel de l'aéroport vient en voiture, 14,5 % en transports publics et 4,5 % à vélo. La part de la voiture dans la répartition modale pour les employés de BRUcargo est de 90 %, 6 % pour les transports publics et 4 % pour la bicyclette.

En moyenne, pour le personnel, cela équivaut à environ 86 % de voitures, 14 % de transports publics et 4 % de bicyclettes,

Dans la *répartition modale* moyenne pondérée des passagers et du personnel, la part de la voiture (et du taxi) est d'environ 63%.

Le scénario futur suppose que la *répartition modale de* 2019 continue de s'appliquer et que la croissance du nombre de passagers est prévue pour 2032. Il y aura alors 14,8 millions de voyages en voiture, 7,7 millions de voyages en train et 1,8 million de voyages en bus sur une base annuelle.

L'objectif du BAC est d'atteindre un taux d'utilisation de la voiture de 50 % maximum d'ici 2040. Pour atteindre cette ambition, les trajets en voiture et en taxi doivent diminuer systématiquement. Au prorata, cela signifierait que la part moyenne de la voiture (du personnel et des passagers combinés) devrait tomber à un maximum de 55 % d'ici 2032. Pour réaliser le *transfert modal, les* efforts portent notamment sur les points suivants :

* Éliminer les *chaînons manquants* dans les infrastructures cyclistes et piétonnes.
* Mesures de soutien aux cyclistes (parkings à vélos, casiers, douches, campagnes de sensibilisation, indemnités pour les vélos, location de vélos, partage de vélos).
* Construction d'un tramway pour l'aéroport et amélioration de l'accessibilité du tramway circulaire, y compris l'augmentation de la fréquence de certaines lignes de bus régulières.
* Offre de liaisons interurbaines par l'intermédiaire de compagnies de bus privées telles que Flibco, Flix, etc.
* Aligner l'offre de trains sur le rythme des passagers et du personnel des aéroports et des destinations/origines.
* TVH directe à l'aéroport.
* Le covoiturage et l'autopartage, le stationnement à distance combiné aux transports publics et à la micromobilité.

Trafic de camions (section 5.8.1.3. du RIE pour la situation existante et 8.5.2 pour la situation future)

En 2019, environ 667 000 tonnes de fret ont été transportées (environ 501 000 par avion et 166 000 par camion). Seul ce dernier type de fret arrive directement sur la route. Une petite partie des marchandises "transportées par avion" est uniquement transportée par voie aérienne. La plupart d'entre elles passent d'abord par l'une des entreprises de BRUcargo.

L'augmentation relative attendue du nombre de poids lourds entre 2019 et 2032 est d'environ 43 %. L'augmentation la plus importante du trafic de marchandises est attendue sur l'E19 au nord et au sud de la rampe 12 "Vilvoorde-Luchthavenlaan". Sur ces segments, le trafic de marchandises à destination et en provenance de BRUcargo ne représente toutefois que 2 % de l'ensemble des véhicules circulant sur ce même segment de l'E19. Il s'agit d'une augmentation proportionnellement plus faible que la prévision de croissance plus élevée de 0,5 million de tonnes de fret transporté en 2019 à 1 million de tonnes de fret transporté d'ici 2032.

Le fait que cette augmentation du nombre de camions soit inférieure à l'augmentation du volume de fret s'explique en partie par une meilleure utilisation (plus de camions à l'aller et au retour) et en partie par le fait que la croissance attendue des tonnages transportés s'accompagnera de la disparition de certaines concessions existantes sur BRUcargo qui génèrent également du trafic de fret aujourd'hui, mais qui ne sont pas liées à l'aéroport. En d'autres termes, la disparition de ces camions non liés à l'aéroport compense une partie de l'augmentation attendue du trafic de fret lié à l'aéroport.

La croissance prévue d'ici 2032 augmenterait la génération totale de trafic (voitures et trafic lourd combinés) pendant les heures de pointe d'environ 5100 pae/h pendant la pointe du matin et 5700 pae/h pendant la pointe du soir en 2019 à 5800 et 7000 pae/h en 2032, respectivement.

Parking (voir 5.9.5 de l'EIE)

L'aéroport de Bruxelles National dispose actuellement de trois bâtiments de parking (P1, P2 et P3), représentant plus de 10.000 places de parking. Les parkings sont situés à l'ouest du terminal et sont accessibles par l'A2O1 depuis le RO ou par la N262 depuis Zaventem.

Le P1 dispose d'un parking "VIP". Un Lock Parking est également disponible à côté de l'hôtel Sheraton. Il s'agit d'un parking très sécurisé.

Au nord de P1, il y a une zone de dépose-minute. Elle peut être utilisée pour déposer les passagers en partance. Il est prévu qu'une voiture puisse s'y arrêter pendant un maximum de 10 minutes pour déposer des passagers et repartir.

0 transport pénible (voir 5.8.3.3 de l'EIE)

L'aéroport de Bruxelles-National est facilement accessible par les transports publics. Une gare routière et une gare ferroviaire sont disponibles. L'utilisation de taxis est également facilitée. Tous les moyens de transport sont situés à proximité immédiate du terminal.

La station de taxis est située au niveau du hall des arrivées (niveau 2). Au niveau 0 se trouve l'arrêt des bus et des navettes. La gare ferroviaire se trouve au niveau -1.

BAC mise également sur le covoiturage, avec quatre fournisseurs déjà présents sur le marché.

Question 3 :

# Justifier pourquoi les effets sur la mobilité peuvent être significatifs ou non.

Le nombre de vols est en augmentation et Brussels Airport devrait atteindre environ 240 000 mouvements d'avions, 32,2 millions de passagers et 1 million de tonnes de fret d'ici 2032. L'augmentation relative des passagers et des volumes dépasse l'augmentation du nombre de vols, grâce au déploiement d'avions plus grands et à une meilleure utilisation.

La conclusion de l'EIE du projet (5.15.1) montre que le trafic de l'aéroport n'a que peu ou pas d'impact notable sur les flux de trafic au niveau macro. En effet, la demande de trafic sur R0 est si élevée qu'elle atteint déjà ses limites de capacité, même sans l'aéroport. L'ajout de l'aéroport entraîne principalement des réacheminements sur de plus longues distances, de sorte que dans les scénarios étudiés avec l'aéroport sur l'E19 (nord) et l'E40 (est), on peut même s'attendre à une diminution du trafic par rapport au scénario de référence (sans aéroport). En outre, on peut également s'attendre à un certain réacheminement du trafic est-ouest de transit utilisant les tunnels de la région de Bruxelles-Capitale comme connexion alternative entre l'E40 (est) et l'E40 (ouest) au lieu du R0.

Aux points d'accès locaux à l'aéroport, on peut s'attendre à une forte augmentation de la charge, mais avec des niveaux de saturation inférieurs à 80 %, le débit en lui-même reste très acceptable.

Ce n'est qu'au niveau du rond-point de l'A201 avec Vilvoordelaan que le degré de saturation de la branche sud dépasse 80 % et que cette branche reçoit un score d'impact négatif (score -2), mais uniquement dans les scénarios étudiés avec la situation du trafic de 2019 comme référence. En effet, une fois que le nouvel échangeur de l'A201 avec le R0 sera réalisé (voir aussi §5.9.3.3), les demi-tours du trafic non lié à l'aéroport entrant dans le RO en direction du nord depuis le R22 Woluwelaan via l'A201 disparaîtront sur le rond-point lui-même. A ce moment-là, cependant, la manipulation sera complètement fluide.

Les mesures d'atténuation et les recommandations incluses dans la conclusion de l'EIE sont compilées dans le document "mesures d'atténuation" avec l'évaluation et la mise en œuvre prévue.

En outre, une sélection de mesures déjà prises (et, si nécessaire, renforcées) est mentionnée. Les mesures sont énumérées au chapitre

5.8.2.1. du RIE.

* En visant un *transfert modal* maximal, BAC tente déjà de minimiser les effets sur la mobilité. Par exemple, l'objectif est d'atteindre un maximum de 50 % de trajets en voiture et en taxi pour les passagers et les employés d'ici 2040. À cette fin, des ensembles de mesures pour chaque groupe cible sont élaborés dans un plan de mobilité aéroportuaire durable. A

L'adhérence des mesures est listée dans cette note, sur la base du principe STOP (marches, escaliers, transports publics, transports partagés et seulement ensuite transports privés).

* + Dans le cadre de sa politique de mobilité, la BAC propose un système de location de vélos et une indemnité de vélo pour les membres du personnel. Elle a également investi récemment dans un abri à vélos sécurisé avec des bornes de recharge, des casiers secs et des douches.

La BAC fait ainsi un pas de plus dans l'investissement dans la mobilité verte qu'elle a déjà entamé il y a quelques années.

* + En 2018, elle est passée à une flotte d'autobus entièrement électriques côté piste et toutes les voitures de la piscine sont devenues au GNC ou hybrides. Les voitures à remplacer doivent de toute façon être 100 % électriques.

En outre, l'aéroport mise sur une augmentation (limitée) de son propre parc de stationnement sous la forme d'un nouveau bâtiment de stationnement (P30, d'ici 2025) et d'un parc de navettes à la périphérie (d'ici 2030).

Quelques bornes de recharge électrique ont déjà été installées dans les parkings actuels. Elles seront étendues au cours des prochaines années, pour atteindre un total de plus de 1 000 bornes de recharge sur une période de 10 ans, dont 850 bornes de recharge au cours des cinq prochaines années.