

Note de synthèse n° 1

La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles

M. Hubert, F. Dobruszkes, C. Macharis

• **Michel Hubert** est docteur en sociologie. Il est professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL) où il préside l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) et dirige le Centre d'études sociologiques. Plusieurs de ses recherches sont axées sur les problématiques bruxelloises, au premier rang desquelles, la mobilité. Il a notamment publié, avec B. Montulet et P. Huynen, *Être mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des FUSL, 2007, 208 p. (dont une synthèse partielle est parue dans *Brussels Studies*, n° 15) et "L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile'. Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?", *Brussels Studies*, 2008, n° 22.
Contact : hubert@fusl.ac.be – 02/211.78.53

• **Frédéric Dobruszkes** est chercheur et maître de conférences à l'Université Libre de Bruxelles, Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (ULB-IGEAT). Il y conduit des recherches sur le transport aérien européen, la libéralisation des transports et les politiques de déplacements. Il est vice-président de la Commission régionale de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Il a récemment publié un article sur "L'(in)efficacité des trams et bus à Bruxelles : une analyse géographique désagrégée", avec X. Courtois, dans *Brussels Studies* n°20
Contact : fdobrusz@ulb.ac.be – 02/650.50.75

• **Cathy Macharis** a obtenu un doctorat dans le domaine de la gestion logistique et du transport, de la mobilité durable et de la gestion opérationnelle. Elle est professeur à la Vrije universiteit Brussel (VUB). Elle a participé à plusieurs projets de recherche belges et européens en matière d'analyse des emplacements, de transport intermodal, de transports publics, de dispositifs télématiques de sécurisation du trafic, etc. Elle est présidente de la Commission régionale de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Publications récentes : voir www.vub.ac.be/MOSI-T
Contact : Cathy.Macharis@vub.ac.be – 02/629.22.86

Cathy Macharis et Frédéric Dobruszkes s'expriment ici à titre personnel.

Les auteurs remercient chaleureusement, pour leurs remarques et commentaires pertinents sur une version préliminaire de cette note, Nicolas Bernard (FUSL), Olivier Colla (STIB), Alain Deneef (Aula Magna), Astrid De Witte (VUB), Patrick Frenay (ULB), Serge Jaumain (ULB), Pierre Lannoy (ULB), Bertrand Montulet (FUSL), Marianne Thys (Bruxelles Mobilité), Philippe Toint (FUNDP), Tom Van Lier (VUB) et Joeri Van Mierlo (VUB).



I. Constats

1. *Constat préliminaire : des connaissances qui laissent à désirer*

Une bonne part des observations et des prévisions sur lesquelles se base la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) pour sa politique en matière de mobilité relève d'une vision axée sur le « transport » de passagers et de marchandises d'un point A à un point B qui s'appuie sur des données souvent insuffisantes et des hypothèses discutables. De plus, cette vision ne tient pas suffisamment compte d'une approche plus globale de la « mobilité » intégrant notamment les apports de l'analyse de l'action publique, de l'urbanisme et de la sociologie des mobilités¹.

2. *Une mobilité devenue multiple, associée à un besoin d'ancrages*

Si on se limite à examiner la mobilité *spatiale* des personnes, un certain nombre de constats applicables à la plupart des pays occidentaux² doivent être opérés comme :

- l'augmentation des migrations internationales en volume de flux ;
- la stagnation, voire le déclin de la mobilité résidentielle dans un même pays ;
- l'augmentation très forte de la longueur des déplacements et, dans une moindre mesure, du budget-temps qui leur est consacré ;
- l'augmentation de la part de marché des modes routier et aérien ;
- la diversification des motifs (la part du travail avec de l'ordre de 30% du total des déplacements a fortement diminué en termes relatifs au profit des déplacements de « loisirs » au sens large) et des temporalités des déplacements (allongement des heures de pointe, estompement des heures creuses, augmentation de la mobilité en soirée et le week-end...);

¹ Voir l'apport que peuvent constituer, par exemple : Coppe et Gautier, 2004; De Witte et al., 2006 ; De Witte et al., 2008; Macharis et al., 2007; Montulet et al., 2007; Montulet et Hubert, 2008.

² Pour une synthèse, voir par exemple Kaufmann [2008].

- le « chaînage » croissant des activités et donc des déplacements [Hubert et Toint, 2002] ;
- l'affirmation du temps de déplacement comme un temps social à part entière.

Cerner la mobilité spatiale quotidienne n'est dès lors plus vraiment possible car celle-ci peut varier pour une même personne d'un jour à l'autre. Par conséquent, se concentrer sur la seule heure de pointe du matin reste sans doute pertinent pour calculer la capacité nécessaire des différents réseaux de transport mais est devenu largement insuffisant pour rencontrer la diversité des temporalités et des pratiques de mobilité.

Un paradoxe semble pourtant émerger : l'ample utilisation des potentiels de vitesse offerts par les divers modes de transport sert d'abord à rester sédentaire, c'est-à-dire à préserver notre environnement familial et nos ancrages [Schneider et Meil, 2008; Kaufmann, 2008].

3. *Des spécificités belges et bruxelloises conduisant à une sur-occupation de l'espace public par l'automobile*

Certains des constats ci-dessus sont davantage marqués en Belgique et à Bruxelles en particulier :

- vu l'exiguïté du territoire belge, les particularités linguistiques du pays et le haut taux de propriétaires résidentiels (de l'ordre de 70%, dans le peloton de tête européen), le taux de navetteurs quotidiens de longue distance y est plus élevé qu'ailleurs [Montulet et al., 2008] ; à Bruxelles, la part d'emplois occupés par des non Bruxellois (près de 60%) reflète en partie ce phénomène, alors que le taux plus faible de propriétaires en RBC (de l'ordre de 40%) constitue un risque d'exode urbain³;
- avec un véhicule pour moins de deux habitants, le taux de motorisation à Bruxelles est un des plus élevés d'Europe⁴ ; un élément d'explication est que, grâce à l'Expo 58 notamment, des infrastructures routières performantes ont pu être mises très rapidement à la disposition du public au moment du « take off » automobile et renforcer ainsi le « rêve automobile » [Hubert, 2008]; il en résulte un décalage entre le surdimensionnement des infrastructures routières et de parking à certains endroits et la capacité d'une ville qui, pour une bonne part, n'a pas été conçue pour l'usage de l'automobile.

Au total, la présence de l'automobile (en mouvement et en stationnement) à Bruxelles est excessive, réduisant les usages de l'espace public non liés à la mobilité, handicapant la circulation des autres modes de déplacement et nuisant à la qualité de vie en ville.

³ Voir la fiche de synthèse sur la maîtrise foncière, l'espace public et le logement.

⁴ Voir <http://www.urbanaudit.org>

4. Une évolution mal maîtrisée par la Région

L'évaluation faite par le Plan régional des déplacements Iris 2 [Bruxelles mobilité, 2008]⁵ de la réalisation des objectifs du Plan Iris 1 (adopté en 1998, avec 2005 pour horizon) montre notamment que :

- la croissance du trafic routier n'a pas été arrêtée ;
- par conséquent, la vitesse commerciale et la régularité du réseau de transport en commun de surface régressent, malgré la réalisation de nombreux sites propres ;

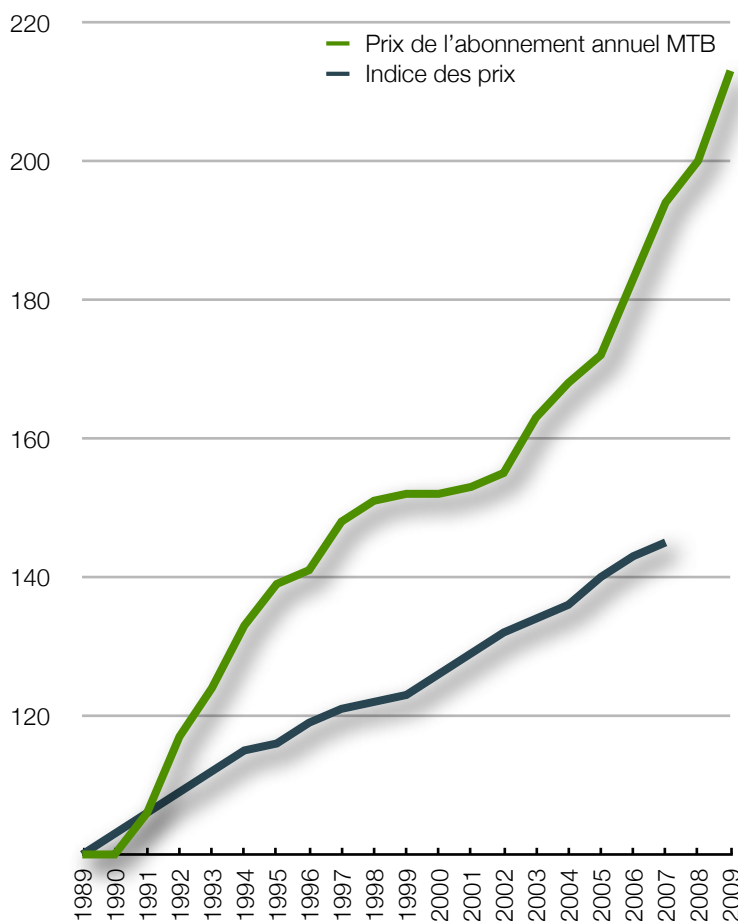


Figure 1. Évolution des prix et du tarif de l'abonnement MTB (1989=1000) (F. Dobruszkes, ULB/IGEAT)
Sources : SPF Économie et STIB

- des mesures apparemment simples comme « la télécommande des feux en faveur du transport public n'est pas encore opérationnelle », alors que c'était une priorité du premier plan Iris (« action immédiate ») ;

- l'offre de transport public n'est souvent pas encore suffisamment adaptée aux besoins de la population du point de vue tarifaire, de la couverture des territoires, des périodes d'exploitation, de l'efficacité, du confort et de l'information ;

- « la mise en oeuvre des itinéraires cyclables a connu un retard important »

Devant ces constats, le projet de Plan Iris 2 cible la diminution de 20% du trafic automobile (par rapport à 1999) visé par le Plan régional de développement (PRD) à l'horizon 2010 en le reportant à un horizon bien plus lointain (2020).

5. Une tarification des transports publics inégalitaire

La tarification des transports publics révèle de profondes inégalités. La gratuité ou d'importantes réductions sont offertes à certaines catégories de citoyens en fonction de leur âge (jeunes et vieux) ou de leur statut d'étudiant (interventions des Communautés), indépendamment de leurs revenus. À l'inverse, la tarification spéciale sur la base de critères sociaux est fort restrictive (revenu d'intégration sociale ou assimilé, VIPO, OMNIO, anciens combattants). Pour ceux qui sont tenus de payer le plein tarif, celui-ci a augmenté deux fois plus que l'inflation depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale.

⁵ A l'enquête publique jusqu'à fin novembre 2008, ce 2^e « Plan régional des déplacements » ne sera probablement pas adopté pendant la législature actuelle.

6. La logistique et la distribution urbaines, parents pauvres de la politique de mobilité bruxelloise

Figure 2. Route et chemin de fer en tonne par km (x1 milliard)

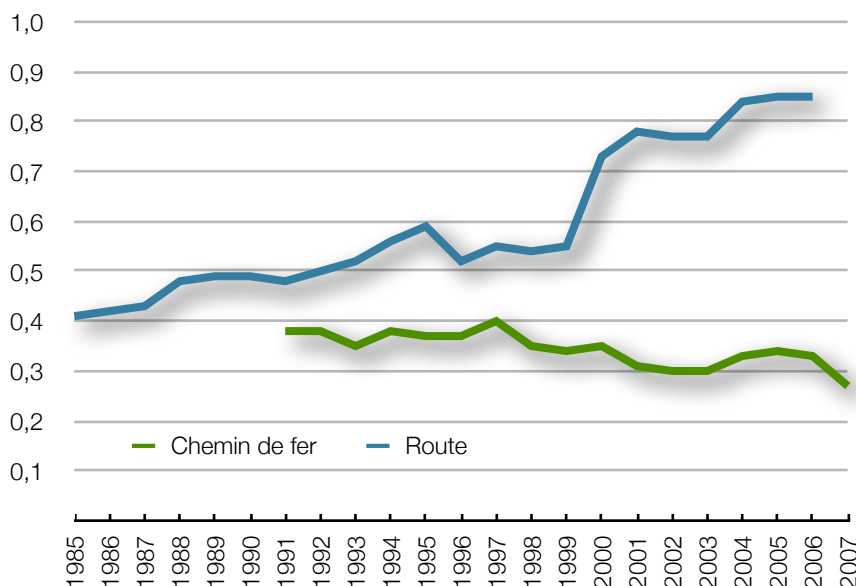
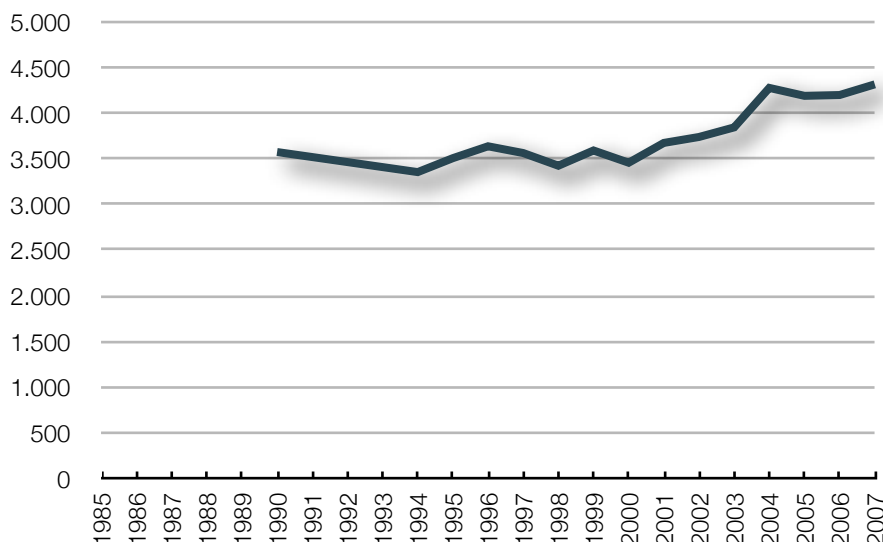


Figure 3. Navigation fluviale en tonnes (x1000)



Avec près de 80%, la part de la route pour l'approvisionnement de Bruxelles en marchandises est de loin aujourd'hui la plus importante et cette part ne cesse de croître. Etant donné l'augmentation du nombre de containers manipulés dans les ports de mer, on s'attend encore à une forte progression à l'avenir du transit routier sur de longues distances. Alors que le transport par voie d'eau se défend bien à Bruxelles (près de 20%), le transport par rail est de moins en moins utilisé. Ceci correspond également à l'arrêt des activités portuaires de l'opérateur intermodal TRW (Transport Route Wagon)⁶.

Bien que la logistique et la distribution urbaines constituent un élément-clé de la problématique de la mobilité des personnes (blocages de la circulation, accidents,...) et des marchandises (pertes de temps, conditions de travail exécrables des livreurs,...), ainsi que de la qualité de vie en ville (émissions polluantes, bruit,...), la politique bruxelloise en la matière en est encore aux balbutiements.

Figures 2 et 3. Le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale.

Source : Van Lier et Macharis, 2008, sur la base de chiffres du Port de Bruxelles (navigation fluviale), route et chemin de fer basé sur des chiffres du Studiedienst Vlaamse Overheid (service d'étude du Ministère de la Région flamande)

⁶ <http://www.trw.be/>

7. Une politique urbanistique et une fiscalité foncière et immobilière peu articulées à une politique de mobilité durable

La politique urbanistique bruxelloise, de même que la fiscalité foncière et immobilière, ont été jusqu'ici très peu articulées à une politique de mobilité durable. Par exemple, la politique ABC visant à concentrer les bureaux en zone A, c'est-à-dire autour des grands nœuds de transports collectifs (Nord, Midi, Arts-Loi, Schuman,...), s'est faite pour partie sur le dos des habitants expropriés et en autorisant dans le même temps la construction d'un nombre important de parkings sous les

immeubles de bureaux⁷, sans empêcher pour autant la construction de bureaux dans les espaces B et C difficilement accessibles en transports collectifs. Les stations de métro Gare de l'Ouest et Beekkant verront bientôt passer toutes les lignes de métro alors qu'aucune perspective d'aménagement de l'immense friche entourant ces deux stations ne se dessine. La localisation d'un nouveau stade est envisagée à Schaerbeek-Formation sans penser prioritairement à son accessibilité (autre qu'automobile) et en dehors de tout plan de développement de cette réserve foncière importante. Le développement du port est mis en concurrence avec des projets immobiliers (shopping center, logements,...) et d'équipement (piscine en plein air en lieu et place d'un village de la construction prévu par le *Masterplan* de développement du Port).

Symptomatique de cette situation, la priorité 6 « accorder mobilité et aménagement du territoire » du Plan Iris 2 tient en deux pages et en reste à des considérations très générales.

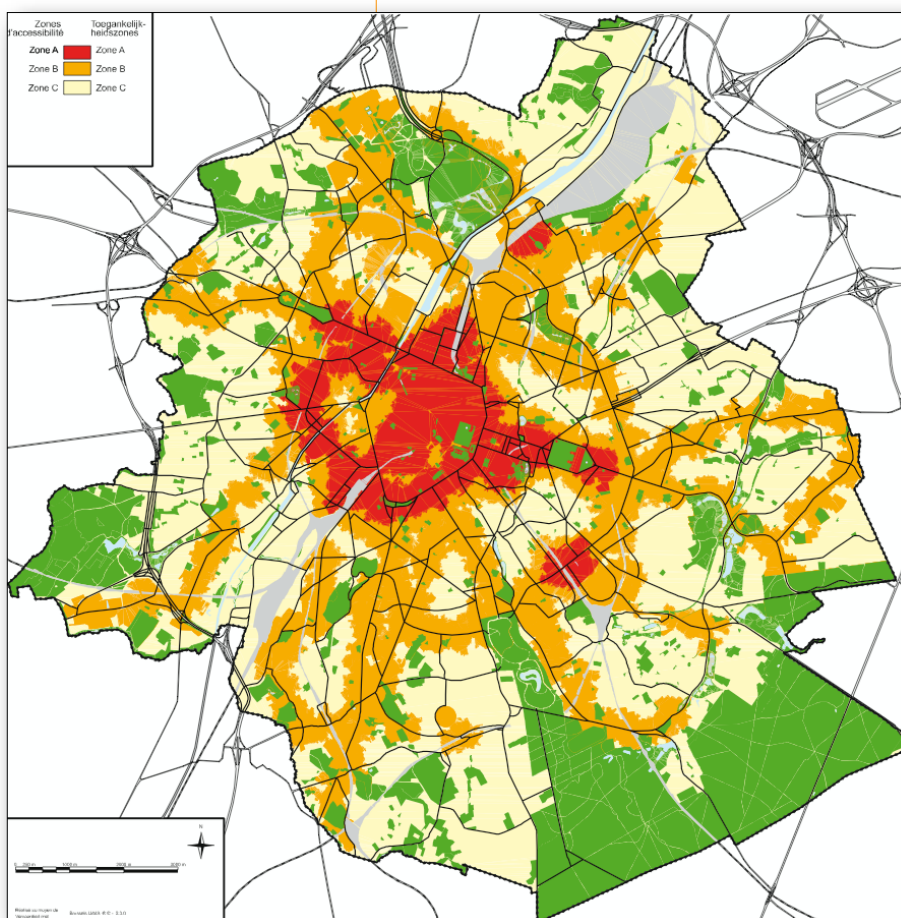


Figure 4 : cartes des zones ABC d'accessibilité.
Source : Règlement régional d'urbanisme, Moniteur belge du 19/12/2006

⁷ Depuis, le règlement régional d'urbanisme, adopté en 2006, permet, pour les nouveaux immeubles uniquement, un maximum de 1 emplacement par 200 m² de bureaux dans les zones A alors que la norme en vigueur dans le centre de Londres (City), par exemple, est de 1 emplacement maximum pour 1.115 m² [Région de Bruxelles-Capitale, 1993].

8. *Une gouvernance en matière de mobilité souffrant de carences internes et externes*

La gouvernance en matière de mobilité en RBC souffre de plusieurs carences internes et externes.

En interne, on observe :

- une multiplication et une dispersion des responsabilités entre Région (et, au sein de celle-ci, entre ministres, administrations et services), STIB, communes et zones de police ;
- une difficulté, qui en découle, à mobiliser tous les acteurs concernés autour d'un plan stratégique ;
- un manque d'autonomie *de facto* de la part du Gouvernement régional par rapport aux Collèges communaux [Misonne & Hubert, 2003] et de volonté politique pour mettre en œuvre les plans qu'il adopte lui-même ;

En externe, la trop faible coordination entre l'offre de transport en commun régionale (STIB) et celle des autres opérateurs (De Lijn, TEC, SNCB) conduit à des pertes d'efficacité, à un manque de lisibilité de l'offre globale et à une tarification et billettique insuffisamment intégrées. De plus, on a l'impression que le projet RER est subi par les autorités régionales bruxelloises plutôt qu'approprié de manière volontariste (cf. l'étude « article 13 » en cours dans la discrétion la plus totale⁸). Quant aux fonds Beliris, ils sont affectés en fonction d'arbitrages qui se font parfois en dehors des priorités régionales démocratiquement définies.

9. *Un quart du budget régional et des moyens pourtant insuffisants*

Les transports représentent un quart du budget régional, dont plus de 8/10 affectés aux transports collectifs (exploitation et investissements). Cela donne une indication du poids de la problématique de la mobilité pour la RBC mais aussi de la difficulté de changer radicalement de cap sans moyens nouveaux supplémentaires. Il faut toutefois souligner qu'à offre inchangée, l'augmentation de la vitesse commerciale des bus et des trams (par la télécommande des feux de circulation et la création de sites propres) peut réduire significativement les coûts d'exploitation ou, à budget équivalent, augmenter l'offre (fréquences, plages horaires, maillage du réseau) [Dobruszkes et Fourneau, 2007].

⁸ Cette étude, prévue par la convention du 4 avril 2003 entre l'Etat fédéral et les trois régions (visant à mettre en œuvre le programme du RER de, vers, dans et autour de Bruxelles et publiée au Moniteur belge du 1^{er} mars 2006), a pour but d'analyser la demande de transport pour élaborer l'offre RER en terme de dessertes. Elle devrait aboutir dans les tout prochains mois.

II. Questions-problèmes

1. *Quelle place pour l'expertise dans le pilotage de la politique de mobilité à Bruxelles ?*

Le constat préliminaire soulève le problème de la qualité, de l'accessibilité et de la mise en débat scientifique des études sur lesquelles se fonde la RBC pour sa politique en matière de mobilité (tant des personnes que des marchandises). Il questionne aussi la place de l'expertise et des universités dans l'étude et le suivi de la politique de mobilité à Bruxelles.

2. *Comment encourager le « retour en ville » et le « maintien en ville » ?*

En regard des constats 2 (dernier paragraphe) et 3 (premier tiret), se pose le double problème du « retour en ville » (à Bruxelles ou, en dehors de la RBC, dans des zones plus denses proches des gares) des populations enracinées dans les zones suburbaines où l'automobile est le mode de déplacement quasi imposé, et du « maintien en ville » (en RBC) des populations, fragilisées ou non, en quête d'un logement abordable.

3. *Comment réduire drastiquement l'usage de l'automobile tout en offrant simultanément une capacité conséquente de modes de transport alternatifs ?*

Les constats 3 et 4 posent un problème de taille tant sur le plan environnemental qu'économique. Ils doivent attirer l'attention sur le fait que l'ampleur de la tâche à Bruxelles est plus grande qu'ailleurs. Il s'agit non seulement d'amener un nombre particulièrement important de personnes à y réduire leur usage de l'automobile (priorité 3 du projet de Plan Iris 2 : « Encourager un usage rationnel de la voiture »), voire à renoncer à leur automobile, mais aussi, dans le même temps, d'une part, de réduire l'offre de parkings et la capacité des voiries et, d'autre part, d'offrir une capacité conséquente de modes de transport alternatifs, en particulier de transport en commun.

4. *Comment rendre accessible à tous une mobilité de qualité ?*

Les constats 4 et 5 soulèvent la question de la possibilité physique et sociale de pouvoir se déplacer dans des conditions acceptables à Bruxelles. Ceci revient à poser la question des ambitions et des moyens des services publics de transport qui ont à souffrir de la contraction des budgets publics et d'une mauvaise productivité découlant de la congestion automobile.

5. *Comment garantir la place de la logistique urbaine et la rendre efficace et respectueuse de l'environnement ?*

Les constats 6 et 7 mettent en exergue l'urgence de garantir une place à la logistique urbaine et de réduire la part de la route, au profit de la voie d'eau et du chemin de fer, pour le transport des marchandises. Ils invitent également à rechercher une plus grande efficacité, au bénéfice de tous, de la circulation des marchandises dans la ville, à l'aide de moyens davantage respectueux de l'environnement.

6. *Comment mener une politique de mobilité intégrée et coordonnée entre toutes les entités responsables ?*

Les constats 7 et 8 soulèvent le problème de la gouvernance de la zone métropolitaine bruxelloise en matière de mobilité, d'urbanisme et de fiscalité foncière et immobilière, tant de manière interne à la RBC que vis-à-vis des deux autres Régions et du niveau fédéral, ainsi que celui de l'implication de tous les acteurs concernés.

7. *Quels financements nouveaux pour la politique de mobilité à Bruxelles ?*

Le constat 9, lié aux constats précédents, pose le problème de la recherche de nouvelles sources de financement pour mener une politique de mobilité plus ambitieuse d'un point de vue environnemental et social.

III. Pistes politiques

1. *Etablir un Observatoire de la mobilité*

En réponse à la question-problème 1, il serait judicieux que la RBC analyse les causes de l'échec de l'*Observatoire de la mobilité* mis en place en 2002 et établisse, sur cette base, un nouvel *Observatoire* piloté par un comité scientifique interuniversitaire et interdisciplinaire. Celui-ci aurait pour mission d'orienter et d'évaluer les études commanditées par la Région et de venir en soutien d'un Plan véritablement stratégique autour d'objectifs clairs et ambitieux en faveur d'une mobilité durable à Bruxelles.

2. *Favoriser les localisations réduisant les besoins en déplacements automobiles*

En regard des questions-problèmes 2 et 3, des mesures, notamment fiscales, devraient être prévues pour encourager la mobilité résidentielle si celle-ci conduit à réduire les besoins en déplacements automobiles, c'est-à-dire mène à une localisation en milieu urbain dense et bien desservi par les transports publics (proximité de gares, stations et arrêts de transports publics). Ces mesures ne devraient toutefois s'appliquer qu'à la résidence principale et être soumises à des conditions de revenus afin de ne pas reléguer à l'extérieur des villes les populations paupérisées. Elles devraient viser aussi les locataires, qu'ils accèdent ou non à la propriété. Enfin, il faudrait instaurer la « portabilité » du droit d'enregistrement (comme en Flandre) si la mobilité résidentielle reste intra-bruxelloise.

Le traitement de la question-problème 2 suppose également un travail sur l'imaginaire de l'habitat à la « campagne » (en particulier, le modèle de la villa avec jardin) et sur la recherche de nouvelles manières, architecturales et urbanistiques, d'articuler, en ville, habitat et espace public qui puissent constituer une alternative à l'« idéal pavillonnaire ».

Il faudrait en outre être plus strict sur la localisation des grands pôles générateurs de flux (bureaux, équipements collectifs, centres commerciaux,...) afin que ceux-ci soient bien accessibles en transports collectifs, sans pour autant susciter de nouvelles concurrences avec la fonction de logement.

3. *Extraire des modes de transport motorisés un maximum de déplacements*

En réponse à la question-problème 3, il est nécessaire d'extraire des modes de transport motorisés un maximum de déplacements de manière à rencontrer la première priorité « Favoriser des transports plus doux » du Plan Iris 2 mais aussi à faire de la place dans les transports en commun sans cesse en quête de nouvelles capacités. Cela passe par la promotion des cheminements piétons et cyclistes mais aussi par la mise en place d'un système performant de vélos partagés combiné avec l'offre de transports en commun.

Le développement du système de voitures partagées Cambio peut être rangé dans cette piste également dans la mesure où il réduit le taux de motorisation des ménages et l'emprise de la voiture dans l'espace public.

4. *Faire du RER un atout pour la mobilité à et au départ de Bruxelles*

En réponse aux questions-problèmes 3 et 4, les autorités régionales bruxelloises devraient préparer plus activement qu'elles ne le font aujourd'hui l'avènement prochain du RER (2016) en faisant de ce projet une ressource plutôt qu'une contrainte, de manière à réduire le risque d'exode urbain. Il s'agit notamment :

- d'augmenter le nombre de haltes RER sur le territoire bruxellois (actuellement au nombre de 29 ; le PRD/PRAS en prévoit 17 de plus ; Infrabel nettement moins) et d'améliorer leur desserte, tant qu'il en est encore temps (étude « article 13 »), de manière à renforcer l'usage de ce nouvel outil pour les déplacements intra-bruxellois, ce qui complèterait opportunément le réseau de métro (qui est essentiellement orienté est-ouest, alors que le réseau RER sera nord-sud) ;
- de mailler l'offre de transport urbain (STIB, De Lijn, TEC, vélos partagés, cheminements piétons,...) en tenant mieux compte du futur RER ;
- de mener une politique urbanistique favorisant le logement autour des haltes RER bruxelloises⁹ de manière à ce que soient accessibles, au départ d'une localisation résidentielle bruxelloise, les principaux pôles d'emploi métropolitains (RBC et hors RBC) et à offrir ainsi aux Bruxellois un avantage comparatif en termes de choix résidentiel ; dans cette perspective, des gares RER devraient également être construites à proximité des zonings industriels périphériques (rien n'est par exemple prévu à Brucargo, grand pourvoyeur d'emplois peu qualifiés pour les Bruxellois).

⁹ Cette politique devrait s'appliquer d'abord aux arrêts les mieux desservis (par exemple, ceux à l'intersection de deux lignes). La même idée est valable également pour les stations et arrêts du transport public urbain, ainsi que pour les haltes RER extérieures à Bruxelles (pourquoi ne pas densifier là aussi plutôt que se contenter d'y construire des parkings ?).

5. Réduire l'offre d'infrastructures routières au fur et à mesure de l'amélioration de l'offre de moyens alternatifs

Toujours par rapport à la question-problème 3, il faudrait mettre au point un mécanisme prévoyant une réduction de l'offre d'infrastructures routières (voies, stationnement) concomitamment à chaque amélioration de l'offre de moyens de déplacement alternatifs à la voiture. Ce mécanisme devrait s'appliquer notamment dans le cadre des « mesures d'accompagnement » (toujours dans les limbes) du RER. Les investisseurs immobiliers bénéficiant des nouveaux services de transports publics pourraient être mis ici financièrement à contribution, comme c'est le cas dans certains pays.

Dans ce contexte, il faudrait s'attaquer également au problème de l'offre excessive de parkings sous les immeubles de bureaux qui, avec les voitures de société (auxquelles des alternatives devraient être trouvées au niveau fédéral), constituent un avantage en nature en contradiction avec l'objectif de réduction de l'usage de la voiture en ville. Un cadastre du nombre et de la capacité de ces parkings avec l'échéancier des permis d'environnement qui leur ont été attribués, ainsi que la constitution d'un cadre juridique permettant de modifier les normes en la matière, permettraient d'avancer de manière plus volontariste que ne le fait le projet de Plan Iris 2 (p. 94) dans ce dossier important.

6. Investir dans les différents modes de transports publics en tenant compte de tous les paramètres et de l'ensemble du système urbain

La question du développement du métro (en rapport avec les questions-problèmes 3 et 4) doit être évaluée en fonction de la part de marché souhaitée pour le transport collectif, des densités de population et d'emploi des zones traversées et des coûts d'investissement élevés de ce mode. Pour fixer les idées, un réseau de 17 lignes de tramways rapides pourrait être mis en place pour le coût d'investissement d'une ou deux lignes de métro souterrain ; une ligne de métro n'est pas optimale, en termes de coûts d'exploitation, en-dessous de 8500 passagers à l'heure de pointe [Dobruszkes et Duquenne, 2004]. Il faut tenir compte également des inconvénients pour l'utilisateur du mode souterrain (temps et effort pour rejoindre les quais notamment pour les personnes à mobilité réduite, absence de vision de la ville pendant le trajet, sentiment d'insécurité chez certaines catégories d'usagers,...) par rapport au transport de surface.

7. Faire des arrêts de transport public et des pôles d'échanges intermodaux des espaces urbains à part entière

Il est important aujourd'hui de faire des arrêts de transport public et des pôles d'échanges intermodaux des espaces urbains attractifs, intégrés (voir, par exemple, les travaux réalisés ou en cours aux gares SNCB du Midi, Centrale, Schuman,...) et ouverts sur les besoins de leur quartier (voir, par exemple, l'aménagement récent d'espaces polyvalents à la station Anneessens).

8. *Repenser la politique tarifaire de la STIB*

La tarification de la STIB (question-problème 4) devrait être revue dans un sens plus équitable, de manière à rendre au service public son caractère universel, sans nuire pour autant aux intérêts de l'opérateur. Les tarifs ne devraient plus augmenter au-delà de l'inflation. La gratuité ou les très bas tarifs, financés grâce au concours de la Région, devraient en priorité être proposés sur la base de critères sociaux (statut social et/ou seuil de revenus nets) et aux jeunes afin de les conforter dans une vision positive des transports collectifs et ainsi, dans une certaine mesure, éviter d'en faire de futurs automobilistes exclusifs.

9. *Préserver les espaces de logistique urbaine et promouvoir l'usage de véhicules respectueux de l'environnement*

En réponse à la question-problème 5, il faudrait :

- conserver, autant que possible, les espaces de logistique urbaine existants car il est très difficile d'en acquérir de nouveaux ;
- stimuler l'usage de la voie d'eau et du rail ;
- localiser le centre TIR et le Brussels International Logistic Center (BILC) aux limites de la Région et y aménager, comme le propose le Plan Iris 2, un Centre de distribution urbain (CDU) où des véhicules électriques ou hybrides prendraient le relais pour la distribution de détail¹⁰ ;
- faire prendre en charge par des camions électriques le transport en amont et en aval des containers manipulés sur le terminal intermodal ; il en va de même de l'enlèvement des immondices qui devrait autant que possible s'effectuer avec des véhicules respectueux de l'environnement (Macharis et al., 2007) ;
- pour prévenir le stationnement en double file lors des livraisons, prévoir des emplacements spécifiques pour les livraisons en dehors de l'espace public (comme à City 2), faire respecter les emplacements existants en voirie, adapter les horaires des livraisons et sanctionner plus lourdement les contrevenants.

10. *Une Autorité organisatrice de transport régionale intégrée dans une Communauté urbaine de transport*

La RBC, via l'*Autorité organisatrice de transport* évoquée timidement par le projet de Plan Iris 2 (p. 113), doit pouvoir disposer sur son territoire de toutes les compétences pour mener une politique de mobilité cohérente, y compris pour l'attribution des permis d'urbanisme, la gestion des feux de signalisation ou celle des arrêts et de l'information (question-problème 6). Cela suppose un transfert de compétences des communes et des zones de police vers la Région, une réorganisation interne des administrations régionales pour faciliter les transversalités et une réduction du pouvoir de blocage de certains services.

¹⁰ Voir aussi <http://www.lapetitereine.com>

Cette Autorité devrait se retrouver dans une structure de coordination de l'ensemble de la « Zone RER » associant les instances compétences flamandes, wallonnes et fédérales et dont la mise sur pied devrait faire partie des négociations institutionnelles en cours.

11. Impliquer tous les acteurs concernés

Il faut impliquer tous les acteurs concernés et notamment, à travers les plans de déplacements, les entreprises, les commerces et les établissements scolaires et d'enseignement supérieur (un cadre plus contraignant devrait permettre ici d'atteindre des objectifs ambitieux).

12. Trouver une solution globale au problème du financement

Des financements nouveaux doivent être trouvés en vue d'un « Plan Marshall » pour le développement d'une politique de mobilité ambitieuse à Bruxelles. Il s'agit toutefois d'éviter des solutions « one shot » (du genre Partenariat Public-Privé pour la construction d'une ligne de métro) qui n'offriraient pas un financement global. A cet égard, les mesures de « road pricing » (péage urbain, taxation kilométrique, taxation selon l'horaire,...), surtout celles qui ont fait leurs preuves ailleurs et qui pourraient être rapidement opérationnelles, doivent être sérieusement prises en compte.

Références

- BRUXELLES MOBILITÉ, 2008, *Iris 2. Projet de Plan régional des déplacements*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 118 p., www.iris2.irisnet.be
- COPPE A., GAUTIER A., 2004, "Régulation et concurrence dans le transport collectif urbain", *Reflets & perspectives de la vie économique*, XLIII, 4, pp. 65-76.
- DE WITTE, A., MACHARIS, C., POLAIN, C., LANNOY, P., VANDE WALLE, S., STEENBERGHEN, T., 2006, "The Impact Of "Free" Public Transport: The Case Of Brussels", *Transportation Research part A: Policy and Practice*, Vol. 40, Nr. 8, pp. 671-689 (SCI: 0,730).
- DE WITTE, A., MACHARIS, C. & O. Mairesse, 2008, "How persuasive is free public transport? A survey among commuters in the Brussels Capital Region". *Journal of Transport Policy*, nr. 15, pp. 216-224.
- DOBRUSZKES F., DUQUENNE T., 2004, "Métro ou tramway ? De l'effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles", *Recherche transports sécurité*, 85, pp. 221-240.
- DOBRUSZKES F., FOURNEAU Y., 2007, "Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois", *Brussels Studies*, 7, pp. 1-19, www.brusselsstudies.be.
- FRENAY P., 2008, "Entre craintes et espoirs : le projet RER et quelques enjeux de développement autour des gares bruxelloises", *Transport urbains* 114
- HUBERT J.-P., TOINT P., 2002, *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur, 352 p.
- HUBERT M., 2008, "L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile'. Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines ?", *Brussels Studies*, 22, pp. 1-17, www.brusselsstudies.be.
- KAUFMANN V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques romandes, 115 p.
- MACHARIS, C., VAN MIERLO J., VAN DEN BOSSCHE P., 2007, "Combining Inter-modal Transport with Electric Vehicles", *Transportation Planning & Technology*, Volume 30, Issue 2 & 3 April 2007, pages 311 - 323.
- MISONNE D., HUBERT M., 2003, "Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence", in WITTE E., ALLEN A., DUMONT H., VANDERNOOT P., DE GROOF R. (eds), *Les communes bruxelloises et le modèle bruxellois*, Bruxelles, Larcier, pp. 231-253.
- MONTULET B., HUBERT M., 2008, "Se déplacer avec des enfants à Bruxelles ? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport", *Brussels Studies*, 15, pp. 1-15, www.brusselsstudies.be.
- MONTULET B., HUBERT M., HUYNEN P., 2007, *Être Mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 208 p.

MONTULET B., HUYNEN P., HUBERT M., 2008, "Belgium - A Society of Commuters", in SCHNEIDER N.F., MEIL G. (eds), *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Opladen & Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers, pp. 269-304.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 1993, Observatoire des bureaux de la RBC, Bruxelles, n°6.

SCHNEIDER N., MEIL G. (eds), 2008, *Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Opladen & Farmington Hills, Barbara Budrich Publishers, 318 p.

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, 2004, *STIB 2020 : visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles*, Bruxelles, Département des Etudes générales et stratégiques de la STIB et Association momentanée MS-a/Speculoos/URBA, 127 p.