Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels

Notes de synthèse | 2013

La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires

Note de synthèse BSI

Daily mobility in Brussels: challenges, tools and priority undertakings.

BSI synopsis

De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen. BSI synthesesnota

Michel Hubert, Kevin Lebrun, Philippe Huynen et Frédéric Dobruszkes

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1184>

DOI : 10.4000/brussels.1184

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Michel Hubert, Kevin Lebrun, Philippe Huynen et Frédéric Dobruszkes, « La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires », *Brussels Studies* [En ligne], Notes de synthèse, n° 71, mis en ligne le 18 septembre 2013, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1184> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.1184>

Licence CC BY

Numéro 71, 18 septembre 2013. ISSN 2031-0293

Michel Hubert, Kevin Lebrun, Philippe Huynen, Frédéric Dobruszkes

Note de synthèse BSI. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires

Michel Hubert est docteur en sociologie et professeur ordinaire à l'Université Saint-Louis (Bruxelles) où il étudie notamment les pratiques de mobilité. Il s'intéresse aussi à l'histoire et la structure des réseaux de transport et à leur impact sur la ville et ses usagers : voir entre autres « L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile'. Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines ? » (2008, Brussels Studies n°22) et, avec F. Dobruszkes, F. Laporte et C. Veiders, « Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles » (2011, Articulo, Journal of Urban Research, n°7).

hubert@fusl.ac.be

Sociologue et informaticien, **Philippe Huynen** combine l'art de chiffrer et celui de comprendre ; il est impliqué, au Centre d'études sociologiques de l'Université Saint-Louis (Bruxelles), dans le design, le suivi et l'analyse des études quantitatives. Il a notamment publié, avec B. Montulet et M. Hubert, « Etre mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles » (2007, publications de l'Université Saint-Louis). Les mêmes auteurs ont publié avec J. Piérart « Individual Legitimacy of Mobility Culture », in Schneider N., Collet B., editors, Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison (2010, Barbara Budrich Publishers).

huynen@fusl.ac.be

Kevin Lebrun est titulaire d'un Master en géographie de l'Université libre de Bruxelles, où il a réalisé un mémoire sur les nouvelles gares urbaines. En lien avec ce travail, il a récemment publié, avec F. Dobruszkes, « Des nouvelles gares RER pour Bruxelles ? Enjeux, méthodes et contraintes » (2012, Brussels Studies n°56). Il travaille actuellement comme chercheur au Centre d'études sociologiques de l'Université Saint-Louis (Bruxelles) où il participe à la mise en œuvre de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

klebrun@fusl.ac.be

Frédéric Dobruszkes est docteur en sciences géographiques. Il est maître de conférences à l'Université libre de Bruxelles (Faculté des Sciences, IGEAT), Visiting Research Associate à l'Université d'Oxford et vice-président de la Commission régionale de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Ses recherches portent sur la politique des transports urbains, les dynamiques du transport aérien en Europe et la concurrence TGV/avion. Il a notamment publié « Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen » (2008, éd. Peter Lang), « High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented perspective » (2011, Transport Policy 18) et « Baptiser un grand équipement urbain : pratiques et enjeux autour du nom des stations de métro à Bruxelles » (2010, Belgeo 1&2).

frederic.dobruszkes@ulb.ac.be

Introduction

1. « Là où on n'a pas été assez bons, c'est en matière de mobilité. Les problèmes sont encore aigus. On n'a pas vraiment su les maîtriser ». Ce constat de Charles Picqué¹ à un mois de son départ de la présidence de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) rejoint d'autres diagnostics² et un sentiment évoqué par les médias, qui présentent régulièrement Bruxelles comme la « capitale européenne des bouchons »³. La présente note de synthèse fait un état des lieux le plus complet, mais aussi le plus nuancé possible, de la mobilité à Bruxelles.
2. La « mobilité » est un concept multidimensionnel qui s'est imposé dans l'usage courant depuis une quinzaine d'années. La plupart du temps, il est synonyme de « déplacement » ou de « mouvement » dans l'espace physique. Même limitée à cette définition, la mobilité spatiale ou géographique se décline à différentes échelles temporelles (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, saisonnière, annuelle, sur la vie...) et spatiales (locale, nationale, internationale...). On distingue généralement quatre formes principales de mobilité spatiale [Kaufmann, 2011] selon que celle-ci concerne des temporalités courtes ou longues et se situe ou non à l'intérieur du bassin de vie de l'individu : mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, voyages et tourisme, migrations. Ces différentes formes de mobilité ont littéralement explosé au cours des dernières décennies, au point d'engendrer un « mobility turn » qui toucherait aujourd'hui tous les aspects de la vie économique, sociale et politique [Urry, 2007].
3. La présente note de synthèse observe ce « mobility turn » à travers un point focal très circonscrit : les déplacements quotidiens des personnes à, de et vers Bruxelles. Ce faisant, elle actualise et complète

considérablement la note sur le même thème des Etats généraux de Bruxelles [Hubert *et al.*, 2009]. Elle tire profit également des données et analyses rassemblées dans les deux premiers Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale [Lebrun *et al.*, 2012 ; Lebrun *et al.*, 2013].

4. La première partie de la note présente les principaux défis auxquels Bruxelles doit faire face. Ensuite, elle aborde les outils et enjeux institutionnels, avant de terminer par une analyse des convergences et divergences qui entourent deux chantiers que beaucoup s'accordent à considérer comme prioritaires pour Bruxelles : le développement du réseau ferré de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois (STIB) et l'exploitation du futur RER.

1. Les défis : un état des lieux

5. Les trois défis majeurs auxquels la Région doit faire face sont le boom démographique et l'expansion des activités qu'il favorise, l'accessibilité de la ville et enfin la qualité des espaces publics. Ils sont intimement liés à la problématique de la mobilité, et la manière dont ils seront relevés ces prochaines années déterminera grandement la qualité de vie en ville et son attractivité.

1.1. Le boom démographique et l'expansion des activités

6. Le fait est bien connu : la RBC connaît depuis 2000 une croissance démographique importante⁴. Elle comptait 1.089.538 habitants en 2010, soit 130.220 de plus que dix ans auparavant, ce qui représente un accroissement de 13,6% (1,3% sur base annuelle). La crois-

¹ Dans *L'Echo* du 6 avril 2013.

² Voir notamment le numéro 114 (novembre 2008) de la revue *Transports urbains* consacré à « Bruxelles : entre blocages, défis et espoir » et le titre de la conclusion de F. Dobruszkes :

« Une capitale européenne peut-elle être mauvaise élève ? ».

³ Sur la base d'informations généralement diffusées par des fabricants ou des fournisseurs de données pour GPS. Voir notamment <http://scorecard.inrix.com/scorecard/> et http://www.tomtom.com/en_gb/congestionindex/

⁴ Ce phénomène n'est pas spécifique à Bruxelles. Il s'observe dans 85% des régions urbaines en Europe et dans la plupart des villes-capitales [ESPON, 2008 : 13].

sance fut telle que la Région a dépassé son maximum historique des années 1960 [Lebrun *et al.*, 2012 : 13]. Et rien n'indique qu'elle s'atténuerait à l'avenir puisque, selon l'IBSA, la Région comptera 1,23 million d'habitants en 2020 [Dehaibe et Laine, 2010].

7. La périphérie bruxelloise (figure 1) n'est pas en reste, même si la croissance y est moins rapide que dans la capitale. Ainsi, les 33 communes formant la 1^{re} périphérie ont gagné environ 38.000 habitants entre 2000 et 2010 (+6,3%), tandis que les 83 communes de la seconde périphérie en ont gagné près de 84.000 sur la même période (+6,1%).

8. Certes, seule une partie des habitants de la périphérie (et au-delà) se rend régulièrement à Bruxelles mais ces habitants pèsent significativement sur la mobilité urbaine⁵ et contribuent, pour une part significative, au trafic automobile. Parmi l'ensemble des déplacements réalisés en voiture à Bruxelles un jour moyen, environ 40% sont le fait de personnes résidant en Flandre ou en Wallonie, le solde étant dû aux résidents bruxellois⁶. Cette proportion est considérable sachant que la majorité des déplacements des non-résidents se concentrent les jours ouvrables aux heures de pointe et concernent des déplacements entrants-sortants. Si les voitures des Bruxellois sont globalement plus nombreuses dans les rues de la capitale, ce n'est donc pas le cas tout le temps, sachant que la répartition modale est fort différente selon le type déplacement considéré. Ainsi, en 2010, près des deux tiers des déplacements entrants à Bruxelles et des déplacements en sortant se faisaient en voiture, ce qui est le double de ce que l'on observait pour les déplacements internes à Bruxelles (tableau 1). Il faut également noter que les déplacements en voiture des Bruxellois à Bruxelles (soit la grande majorité des déplacements internes) sont en moyenne plus courts. Cela implique notamment un moindre impact environnemental.

9. Le phénomène de la navette quotidienne en lien avec Bruxelles est apparu dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, époque où l'industrie y était florissante et où l'excellent maillage ferroviaire permettait aux

Figure 1. Les découpages spatiaux utilisés. Toutes ensemble, RBC, première et seconde périphéries forment la zone dite Iris 2, qui est géographiquement proche de la Zone RER. La zone métropolitaine, évoquée plus loin dans ce document, comprend la RBC ainsi que les Brabant wallon et flamand.

⁵ Sur l'ensemble des déplacements « en lien » avec la RBC (un jour moyen), deux tiers sont « internes » à la Région (c'est-à-dire qu'ils ont une origine et une destination à l'intérieur de la RBC) et un tiers sont « entrants » ou « sortants » [Lebrun *et al.*, 2013 : 9].

⁶ Seuls les conducteurs sont pris en compte.

ouvriers de se rendre facilement sur leur lieu de travail, tout en restant domiciliés dans leur village d'origine. Tout ceci fut favorisé par la volonté politique de l'époque d'éviter la promiscuité urbaine [Polasky, 2010] et par la création, dès 1870, de l'abonnement ferroviaire ouvrier à bon marché [Dessouroux, 2008 : 95]. A partir des années 1950, les ouvriers seront progressivement remplacés par des employés-navetteurs, dont les pratiques de déplacement évolueront vers la voiture (sans délaisser totalement le train), en lien avec l'investissement massif réalisé alors dans les infrastructures routières. Le recours à la voiture permit l'étalement urbain, en l'absence de planification territoriale contraignante [Dubois, 2005].

	MOBEL 1999			BELDAM 2010		
	Entrant	Interne	Sortant	Entrant	Interne	Sortant
Voiture	72,9 %	49,6 %	77,7 %	63,3 %	32,0 %	63,9 %
Train	14,1 %	0,2 %	14,8 %	26,9 %	0,9 %	25,7 %
T. public (autre que train)	1,7 %	14,5 %	2,1 %	5,4 %	25,0 %	5,4 %
Marche	6,1 %	32,6 %	1,3 %	2,1 %	37,0 %	1,6 %
Vélo	2,7 %	1,2 %	1,5 %	0,4 %	3,5 %	0,4 %
Autre	2,5 %	1,9 %	2,7 %	1,7 %	1,6 %	2,9 %
Total général	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Nb. déplacements	559	1.727	493	757	2.995	747

Tableau 1. Evolution du mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements en lien avec la RBC.
 Pour un déplacement multimodal, le mode principal correspond à celui avec lequel la plus grande distance a été effectuée. Source : Lebrun et al. [2013] : 50.

10. Le boom démographique et l'étalement urbain ont pour corollaire l'expansion des activités génératrices de déplacements à Bruxelles et dans sa grande périphérie, qu'elles soient liées au travail, à l'enseignement, au commerce ou à la culture. Comme dans beaucoup d'autres villes, la croissance interne de la Région bruxelloise, par extension et densification, s'est doublée d'une croissance externe, par absorption dans la zone métropolitaine, de villes et de villages, eux-mêmes en croissance. Cela donne une vaste métropole, distendue et discontinue, hétérogène et multipolaire. Dans cette configuration, les déplacements de périphérie à périphérie et de centre à périphérie notamment prennent de l'importance et les centralités, dans certains domaines, se modifient.

11. La seule RBC comptait 714.111 emplois en 2010, contre 658.787 en 2000 (+ 8,4%), dont plus de la moitié occupés par des non-Bruxellois. Cette croissance est toutefois moins rapide que celle observée dans la périphérie, ce qui explique sans doute la légère tendance à l'augmentation de la navette sortante [Lebrun et al., 2012 : 19]. La RBC accueille également environ 250.000 élèves dans les enseignements maternel, primaire et secondaire, près de 80.000 étudiants dans le supérieur, plus de 20.000 commerces [Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 2012], ainsi qu'un très grand nombre d'activités culturelles.

12. Quantifier les déplacements que toutes ces activités génèrent n'est pas chose aisée. Bruxelles Mobilité, l'Administration régionale de l'équipement et des déplacements (AED), estimait à environ trois millions le nombre de déplacements⁷ journaliers internes à la RBC lors d'un jour ouvrable moyen en 2010 (2,6 millions en 1999)⁸, et à 1,4 million le nombre de déplacements entrants et sortants (comme en 1999), auxquels il faudrait encore ajouter ceux qui sont en transit à travers la Région⁹.

⁷ Par déplacement, on entend ici et dans la suite du texte, un aller simple effectué, pour un motif quelconque, sur une infrastructure publique entre une origine et une destination. Un déplacement peut éventuellement se faire à l'aide de plusieurs modes de transport.

⁸ C'est-à-dire en ne distinguant pas jour ouvrable scolaire et jour ouvrable non scolaire.

⁹ Ces chiffres, communiqués par la Direction stratégie de *Bruxelles Mobilité*, sont issus d'une extrapolation réalisée à partir des données de l'enquête BELDAM (2010) et de l'enquête MOBEL (1999). Elles se fondent sur un certain nombre d'hypothèses compte tenu de la probable sous-estimation du taux de mobiles et du nombre moyen de déplacements dans l'enquête BELDAM [Cornelis et al., 2012 : 17-24].

13. Tout cela fait beaucoup de monde à transporter, notamment en transports publics, dans un contexte où l'usage de ceux-ci est en augmentation (plus encore pour les déplacements entrants et sortants que pour les déplacements internes – voir tableau 1).

14. Certes, la crise économique que connaît l'Europe pèse inévitablement sur ces évolutions. On lui attribue d'ailleurs un certain tassement dans le volume des déplacements qui atténue quelque peu, sans l'annuler - loin s'en faut -, le rôle des facteurs de croissance qui viennent d'être évoqués¹⁰.

1.2. L'accessibilité et la connectivité interne à la ville

15. Dans ce contexte de boom démographique et d'expansion des activités, l'accès à ces dernières peut s'avérer problématique. Or, « pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé... passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité » [Orfeuil, 2011 : 1]¹¹. Il s'agit non pas d'un « droit de » circuler mais d'un « droit à » l'accès aux ressources diversifiées dont les individus ont besoin. Mais, cette accessibilité, qui devrait être garantie à tous, ne doit pas l'être de manière totalement inconditionnelle. « Si on décide de s'installer dans une zone reculée et à faible densité, on ne peut pas demander d'avoir la même connexion aux réseaux de mobilité que si on vit dans une métropole. Sinon, cela voudrait dire que les habitants des grandes villes seraient désavantagés car la densité de service par habitant serait inégale à leur détriment et, par ailleurs, ils devraient, sans contrepartie, perdre leur avantage d'urbanité, qui a aussi un coût (comme le prix de l'immobilier). Cet égalitarisme apparent serait en fait une inégalité. Il serait aussi

inéquitable puisqu'il ferait comme si nous vivions encore dans des sociétés rurales dans lesquelles les habitants étaient assignés à résidence par les logiques agraires, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui » [Lévy, 2011 : 2]¹².

16. Cette problématique du « droit d'accès » s'est posée très concrètement à Bruxelles avec le développement d'un RER (voir le point 3.2 ci-dessous) pour desservir prioritairement une grande périphérie dont l'accès à la ville centrale est hypothéqué par la congestion automobile croissante à l'entrée de celle-ci [Lebrun *et al.*, 2013 : 87-88]. L'enjeu est clairement l'attribution d'avantages comparatifs supplémentaires à des territoires moins denses, en les intégrant mieux à la zone métropolitaine, au risque de les rendre encore plus attractifs pour la classe moyenne et supérieure bruxelloise et de réduire d'autant les recettes de la RBC puisque l'impôt sur les revenus est payé au lieu de résidence¹³.

17. Pour les Bruxellois, le défi majeur est de mieux « connecter » les différentes parties de la ville entre elles [Corijn, 2013]. Trop de déplacements sont difficiles, parfois même entre quartiers proches (par exemple, entre Forest et Anderlecht ou entre Laeken et Evere), et pénalisants pour ceux qui les pratiquent, en particulier autrement qu'en voiture.

18. Voyons à présent comment les défis liés à l'accessibilité et à la connectivité interne à la ville se posent selon le mode de transport utilisé. Certaines actions entreprises par les autorités seront évoquées çà et là lorsqu'elles se trouvent en réponse directe à ces défis.

1.2.1. La voiture particulière

19. La possession d'une automobile peut être vue comme un élément du « portefeuille de mobilité »¹⁴ qui compose le « droit d'accès » des

¹⁰ Ainsi, le nombre moyen de déplacements réalisé par jour et par personne au sein des grandes agglomérations françaises serait récemment passé de 3,69 (période 1995-2004) à 3,62 (période 2005-2009), soit une stabilisation qui suit une longue période d'augmentation (3,19 pour la période 1975-1984) [De Solere, 2012 : 17].

¹¹ Jean-Pierre Orfeuil paraphrase ici, en la citant, la Charte de l'Institut de la ville en mouvement :

<http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement2011/Une-Charte-pour-la-ville-en-mouvement.pdf>

¹² Les inégalités d'accès ont fait l'objet de nombreux travaux scientifiques dans divers contextes [Diaz *et al.*, 2004; Kaufmann *et al.*, 2007; Lewis, 2011; Mignot, 2004; Ohnmacht *et al.*, 2009; Purwanto, 2003].

¹³ Ceci étant, nous n'ignorons pas qu'une part de l'exode urbain est due aux prix élevés de l'immobilier à Bruxelles et que certaines parties de la Zone RER accueillent aussi des populations à moindres revenus qui pourraient, elles aussi, bénéficier d'une meilleure desserte en transport public.

¹⁴ La disponibilité d'un emplacement de stationnement sera abordée au point 1.3.

individus et des ménages (de par la souplesse de déplacement qu'elle offre) mais aussi comme la conséquence d'une moindre densité et amplitude temporelle de l'offre en transport public.

20. A Bruxelles, suite à la conjonction de divers facteurs (paupérisation, rajeunissement et, dans une moindre mesure, un choix volontaire, facilité par l'amélioration des alternatives à la voiture), le taux de motorisation des ménages a diminué et se situe aujourd'hui loin en-deçà de celui du reste du pays et de la (grande) périphérie. En 2010, la part de ménages à Bruxelles qui disposait d'au moins une voiture était de 64,8% (-3,5 points de pourcentage en 10 ans) contre 82,6 % des ménages belges (-1,7 points) et 87,5% des ménages de la périphérie. La part (environ 11 %) de ménages bruxellois disposant de deux voitures ou plus était près de trois fois moindre qu'ailleurs en Belgique.

21. Cette baisse de la motorisation se double d'une diminution drastique de la part modale (tableau 1) de la voiture (-17,6 points en dix ans, soit 32 % des déplacements), celle-ci étant détrônée, pour les déplacements internes à la Région, par la marche comme mode principal (+4,4 points, soit 37%). Bien entendu, il faut rester attentif au fait que la diminution de la part de la voiture n'entraîne pas une diminution similaire du nombre d'automobiles en circulation (puisque, on l'a vu, la population a fortement augmenté au cours de la même période), ni des distances parcourues par les personnes qui circulent sur le territoire considéré.

22. Ceci étant, la non possession d'une automobile est encore souvent vécue comme un handicap à Bruxelles lorsque l'on veut se déplacer à certains moments (par exemple, le soir ou le week-end), vers certaines destinations mal desservies en transport en commun ou accompagné, en particulier d'enfants en bas âge [Montulet et Hubert, 2008]. A l'inverse, la possession d'une automobile grève le budget de beaucoup de ménages qui ne peuvent ou ne veulent pas [Ansay, 1997] s'en passer. Etant donné que les objectifs politiques de la RBC visent à réduire l'utilisation de la voiture en ville (cf. point 2.2), ne faudrait-il pas

dès lors dépasser ce paradoxe en faisant en sorte qu'il soit davantage possible de vivre à Bruxelles sans posséder de voiture ?

1.2.2. La voiture partagée

23. La réduction de la possession de la voiture en ville ne signifierait pas pour autant le non recours à ce moyen de déplacement dans certaines circonstances. Le co-voiturage ou l'autopartage peuvent ainsi constituer des compléments intéressants dans une logique de voiture « servicielle » [Certu, 2013].

24. A Bruxelles, Cambio est le principal offreur de voitures en libre-service. Notons que ce système nécessite de toujours ramener le véhicule emprunté à son lieu de départ, ce qui le différencie du service de vélos partagés et de certaines autres formules d'autopartage¹⁵.

25. Ce service attire un nombre croissant de clients (fin 2012, Cambio Bruxelles comptait près de 10.000 clients) avec une augmentation annuelle moyenne de 40% [Lebrun *et al.*, 2012 : 76]. Mais, paradoxalement, on constate qu'il y a moins de stations dans les quartiers populaires que dans les quartiers plus nantis, alors que ce serait théoriquement dans les premiers que devrait se ressentir le plus la nécessité de réduire le coût que représente l'achat d'une voiture. Les tarifs, les conditions d'accès, la publicité, les usages et/ou les types de véhicules disponibles seraient-ils mal adaptés à ces populations ?

1.2.3. Le transport public

Augmenter l'amplitude spatiale et temporelle de l'offre de transport public

26. Le réseau de transport public urbain à Bruxelles est globalement bien maillé quoique dominé par des lignes radiales, ce qui rend les déplacements transversaux parfois difficiles. La zone du canal constitue en maints endroits une barrière pour la circulation est-ouest, surtout au nord et au sud. Quant à l'accès aux zones d'emploi situées en bordure de la RBC ou plus loin dans l'espace métropolitain, il reste hasardeux sans automobile.

¹⁵ Voir, par exemple, www.keyzee.be. Les services de covoiturage (comme www.carpool.be ou www.karzoo.be) offrent aussi, pour les passagers bénéficiaires, cet avantage de ne pas devoir se soucier du dépôt du véhicule.

Figure 2. Accessibilité en transport public en RBC.

27. Cette situation pourrait être améliorée par la création ou l'extension de lignes de tram, comme l'envisagent la RBC et la Région flamande (cf. infra), et en intégrant davantage l'offre ferroviaire au réseau de transport public urbain. Mais cela ne peut se faire sans une vision claire des pôles à développer dans le cadre d'une ville davantage polycentrique [Corijn, 2013].

28. Sur le plan temporel, les fréquences sont relativement élevées aux heures de pointe les jours ouvrables scolaires mais peu compétitives par rapport à l'auto en dehors de ces heures, surtout pour les modes bus et tram [Lebrun *et al*, 2002 : 58-59]. Des moyens nouveaux seront alloués par la RBC, dans les années à venir, à une extension temporelle de l'offre de transport public car la différence est actuellement très importante (un intervalle moyen entre véhicules jusqu'à trois fois plus long qu'à l'heure de pointe). Mais cela suffira-t-il pour augmenter l'attractivité du transport public ?

29. Réduire le différentiel entre les heures de pointe et les autres périodes revient à prendre mieux en compte les déplacements effectués pour d'autres motifs que le travail ou l'école et, pour le travail en tous cas, la diversification croissante des horaires. Les déplacements vers le lieu de travail et d'école restent en effet minoritaires dans l'ensemble des déplacements (de l'ordre de 20% en considérant les retours vers le lieu de domicile de manière distincte)¹⁶. Les autres motifs de déplacements (courses, visites, loisirs...), qui, ensemble, pèsent le double, se déroulent tout au long de la semaine (davantage d'ailleurs les jours ouvrables non scolaires que scolaires) mais explosent littéralement les samedis, dimanches et jours fériés. Ainsi, par exemple, le Cahier n°2 de l'Observatoire de la mobilité de la RBC [Lebrun *et al*, 2013 : 10] montre que le samedi est, après le jour ouvrable scolaire, celui où l'on se déplace proportionnellement le plus (65% d'un jour ouvrable scolaire), avant même le jour ouvrable non scolaire (au cours duquel l'on circule à peine plus qu'un dimanche ou un jour férié).

Augmenter la capacité du réseau

30. Si l'on veut augmenter l'offre de transport public, celle-ci bute ou butera, à certains moments ou endroits, sur un problème de capacité. Les causes peuvent en être multiples : fréquences ne répondant plus à la demande suite à une fréquentation accrue de certains tronçons de lignes, mais aussi irrégularité ou utilisation de véhicules devenus inappropriés, etc. Gérer cette problématique nécessite avant tout une connaissance fine de la fréquentation des réseaux, ce qui n'est pas le cas

¹⁶ Ce constat avait déjà été fait en 1999 lors de l'enquête MOBEL [Hubert et Toint, 2002].

actuellement. La STIB en particulier n'a qu'une connaissance partielle de la fréquentation réelle de son réseau¹⁷.

31. Pour le train, le nœud du réseau ferroviaire belge constitue également le nœud du problème. La Jonction Nord-Midi, par laquelle passe quotidiennement un tiers des trains de voyageurs du pays, soit environ 1.250 trains [Infrabel, 2012], offre une faible réserve de capacité à l'heure de pointe, du moins si l'on réfléchit en nombre de trains (plusieurs trains actuels pourraient être allongés ou mis à double étage). Le problème de sa saturation se posera lorsque l'offre RER entrera en service. Différents scénarios sont envisageables pour y faire face, allant de l'évitement de la Jonction Nord-Midi par certains trains (gares terminus ou utilisation des autres jonctions existantes¹⁸) au creusement d'un nouveau tunnel, sur le site existant ou selon un nouveau tracé. Ces différentes options ont bien sûr des conséquences très variables sur les finances publiques et sur le modèle de ville privilégié.

Améliorer la vitesse pour l'usager

32. On sait depuis longtemps [Bailly, 1979 ; O'Farrel et Markham, 1974] que « les temps de déplacement en automobile sont fortement sous-évalués, tandis que ceux en transport public sont, au contraire, surévalués dans des proportions appréciables » [Kaufmann, 2002a : 134]. Ce fait est lié au sentiment de maîtrise du déplacement plus élevé dans le premier cas.

33. Pour concurrencer l'automobile, le transport public doit donc être fiable et rapide. Or, la vitesse commerciale des véhicules de la STIB stagne depuis plusieurs années à 16-17 km/h en moyenne pour le réseau de surface, en raison d'une protection insuffisante par rapport au trafic automobile (70% du réseau tram est protégé mais moins de 20% du réseau bus) et d'un système de télécommande des feux de signalisation qui peine à se mettre en place [Lebrun *et al*, 2012 : 63]. Seul le métro semble aujourd'hui capable d'offrir une vitesse commerciale pro-

che de 30 km/h. A titre de comparaison, des mesures de vitesse moyenne en voiture réalisées en 2009 indiquent 33 km/h sur réseau libre (entre 5 et 6h) et environ 18 km/h aux heures de pointe [Lebrun *et al*, 2013 : 25].

34. Kaufmann [2002a] montre aussi que la part modale du transport public augmente lorsque celui-ci devient effectivement au moins aussi rapide que l'automobile, mais que c'est encore plus vrai si la durée perçue est favorable au transport public. Or, cette dernière est influencée négativement, explique-t-il, par le nombre de ruptures de charge. En exigeant un effort supplémentaire de la part de l'usager et en créant de l'incertitude sur les temps d'attente successifs, celles-ci renforcent la surestimation du temps de déplacement en transport public, a fortiori aux heures creuses. Cela a été confirmé empiriquement par le bureau Stratec dans une étude qui comparait les temps de parcours réels et perçus de trajets avant et après la restructuration du réseau de la STIB [Geerts *et al*, 2006].

35. Un réseau sans rupture de charge n'existe évidemment pas. Mais concevoir le réseau en évitant au maximum les ruptures de charge inutiles sur les parcours les plus fréquentés améliore clairement la situation du point de vue de l'usager [Dobruszkes *et al.*, 2011].

Contenir la hausse des tarifs et les adapter à la situation socio-économique des usagers

36. Du point de vue de l'usager toujours, il est important que les tarifs des transports publics soient perçus comme étant en-deçà du coût d'une automobile pour que le renoncement à celle-ci soit vécu positivement. Or, pour des raisons d'équilibre budgétaire, les tarifs de la STIB ont augmenté deux fois plus vite que le coût de la vie [Hubert *et al.*, 2009]. Mener une politique différenciée en fonction de la situation socio-économique des usagers semble la seule option à même de garantir un transport public accessible à tous et une épure budgétaire soutenable¹⁹.

¹⁷ Ces connaissances proviennent essentiellement du pointage (MOBIB) (mais on ne dispose que de l'information à l'entrée et pas à la sortie) et des études relatives à différents projets de mobilité/d'urbanisme. A cela s'ajoutent des comptages ponctuels qui ne peuvent couvrir efficacement l'ensemble du réseau sur toutes les temporalités.

¹⁸ Il existe deux autres « jonctions » nord-sud - les lignes 26 et 28. A noter que l'exploitation de la ligne 26 va vraisemblablement être reconfigurée à moyen terme pour desservir principalement le quartier européen (plutôt que Merode et Delta) via le tunnel Schuman-Josaphat.

¹⁹ Ce principe est déjà partiellement mis en œuvre à la STIB via la tarification BIM.

	2007	2010	2012
Pistes cyclables sur voiries régionales (km)	100	154	163
% des voiries régionales équipées	31%	48%	51%
Nombre de km ICR réalisés	55	78	116
% des km ICR réalisés	21%	30%	45%
Nb. de feux régionaux équipés de sas vélo	n.d.	454	n.d.
% des feux régionaux équipés	n.d.	95%	n.d.

Tableau 2. Offre pour cycliste en mouvement.

1.2.4. Le vélo

37. Le niveau socio-économique bas, mais aussi le manque de place dans les logements bruxellois et des obstacles d'ordre culturel, expliquent le faible taux de possession d'une bicyclette à Bruxelles : seuls 39,9% des ménages bruxellois en disposent contre 74,8% en périphérie. Et l'équipement des ménages bruxellois en bicyclettes ne progresse pas. En outre, trois fois plus de ménages à Bruxelles (29,7%) que de ménages de la périphérie (8,5%) déclarent ne pas disposer d'un espace approprié dans leur logement pour abriter un vélo [Lebrun *et al*, 2013 : 40]. Malgré cela, on a assisté au triplement de l'usage du vélo en 10 ans (tableau 1), sans doute grâce à l'amélioration de l'équipement des voiries (tableau 2), à l'existence d'une offre de vélos partagés et à l'évolution des mentalités.

38. Ce qui précède justifie pleinement la récente mise en place d'un système de vélos partagés. Le démarrage fulgurant de Villo! (augmentation, entre 2010 et 2011, de 81,1% du nombre d'abonnements et de 139,7% des locations) ne doit toutefois pas dissimuler le fait que seulement 2,5% des Bruxellois âgés de 18 ans et plus disposaient d'un abonnement à la fin 2011. Il s'agit donc de s'interroger notamment sur l'inégalité d'accès matérielle (détenition d'une carte bancaire ou de crédit) et pratique (capacité de rouler à vélo) à ce service.

39. Le développement d'une offre d'emplacements de parking vélo, sécurisés et abrités, reste sans doute aussi un défi important dans les quartiers où dominent les habitations dépourvues d'espaces de ran-

gement pour vélos et fait partie du « Plan vélo » de la RBC et des missions de la future Agence régionale de stationnement.

1.2.5. La marche

40. Pour que la marche, qui est déjà le mode principal de déplacement à Bruxelles, se développe davantage encore, en particulier pour les déplacements courts (40,6% des déplacements internes à la RBC font maximum deux km), il est nécessaire de poursuivre sa sécurisation par un aménagement adéquat des voiries (notamment les zones 30, résidentielles et piétonnes) et des carrefours.

41. Raccourcis, itinéraires piétons et signalétique peuvent aussi améliorer l'efficacité et le confort de la marche, tout comme la création de nouvelles traversées de barrières physiques (chemin de fer, canal, voies rapides...), sans oublier les équipements spécifiques pour le marcheur à l'arrêt (bancs, fontaines d'eau potable...). La RBC met au point un « Plan piéton » dans ce sens. Ce dernier voudrait replacer la marche au centre de l'aménagement des espaces publics et des politiques de mobilité urbaine, dans une logique d'accessibilité universelle.

1.3. La qualité des espaces publics

42. Au 1er janvier 2011, on estimait qu'il y avait entre 360.000 et 380.000 véhicules automobiles aux mains des Bruxellois [Lebrun *et al*, 2012 : 38]. Sachant qu'un véhicule est immobilisé 95% de son existence [Certu, 2013], principalement au lieu de résidence (73% du temps total), cela fait beaucoup de véhicules inutilisés qui occupent l'espace public et rendent difficile la recherche d'un emplacement de stationnement dans beaucoup de quartiers résidentiels, en particulier centraux, qui disposent de peu de places de stationnement privées et où les besoins excèdent souvent la capacité disponible. Il faut savoir en effet que, sur les 750.000 places de parking présentes à Bruxelles, 38% (280.893) se trouvent en voirie et 26% (197.400) dans les immeubles de logement [Lebrun *et al*, 2012 : 35]. Pour peu que le quartier où l'on réside attire aussi des visiteurs et des chalands, la concurrence pour l'emplacement libre en devient rude.

Stationnement à la maison	Vers ou depuis RBC		Interne RBC		Total	
	oui	non	oui	non	oui	non
Voiture	63,7%	63,6%	40,0%	26,1%	51,1%	32,8%
Marche	1,5%	3,2%	34,9%	38,5%	19,3%	32,2%
Vélo	0,4%	0,3%	2,8%	4,0%	1,7%	3,3%
Train	26,6%	25,7%	0,9%	0,9%	12,9%	5,4%
TP (autre que train)	5,0%	6,4%	19,6%	29,0%	12,8%	24,9%
Autre	2,7%	0,8%	1,8%	1,5%	2,2 %	1,4%
Total général	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Nb. déplacements	1.131	374	1.279	1.716	2.410	2.090

Tableau 3. Mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements en lien avec la RBC, selon la disponibilité d'une place de stationnement privé au lieu de domicile. Source : BELDAM 2010.

Stationnement travail/école	Vers ou depuis RBC		Interne RBC		Total	
	oui	non	oui	non	oui	non
Voiture	68,5%	47,1%	42,6%	26,0%	54,8%	32,0%
Marche	1,0%	1,4%	29,0%	34,2%	15,8%	24,9%
Vélo	0,3%	1,1%	3,7%	5,6%	2,1%	4,3%
Train	24,4%	38,4%	1,6%	1,0%	12,3%	11,6%
TP (autre que train)	4,6%	6,2%	21,3%	31,1%	13,5%	24,0%
Autre	1,2%	5,9%	1,8%	2,1%	1,5%	3,2%
Total général	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Nb. déplacements	775	357	873	897	1.648	1.254

Tableau 4. Mode principal utilisé un jour moyen pour les déplacements en lien avec la RBC, selon la disponibilité d'une place de stationnement au lieu de travail ou d'école. Source : BELDAM 2010

43. L'enjeu est de taille : dans une ville en voie de densification, l'espace public n'a pas qu'une fonction de circulation mais aussi de séjour, en particulier pour tous les ménages qui ne disposent ni de jardin, ni de balcon. Des espaces publics libérés des voitures ventouses et aménagés en fonction des attentes et besoins des différentes catégories de la population constituent dès lors une condition nécessaire pour accroître la qualité de la vie en ville.

44. Le Plan régional de stationnement en gestation ambitionne de réguler la situation. Celui-ci vise avant tout à décourager l'usage de la voiture dans la ville dense, en rendant le stationnement à destination soit payant (zones rouges, oranges et vertes), soit limité dans le temps (zones bleues). Autrement dit, par ces mesures contraignantes, on espère que l'automobiliste utilisera, le plus souvent possible, les alternatives qui s'offrent à lui et qu'il laissera ainsi son véhicule à proximité de son domicile, où il dispose le cas échéant d'une carte riverain, augmentant ainsi – il faut le souligner – le temps d'immobilisation de celui-ci. Ce comportement est déjà vérifié par les enquêtes déplacements (tableau 3).

45. Pour tous ces véhicules laissés en voirie à proximité du domicile, il n'y a en réalité que deux options si l'on veut pouvoir libérer quelque peu l'espace public : soit réduire le taux de motorisation, soit créer une offre de stationnement supplémentaire hors voirie. La première solution renvoie au point précédent (1.2) et notamment aux formules d'autopartage à développer. En ce qui concerne l'offre supplémentaire, plusieurs pistes sont suivies par la Région : prévoir un nombre suffisant d'emplacements de parking dans tout nouvel immeuble de logement, voire même un nombre excédentaire à mettre à disposition des riverains ; rendre accessibles au profit de ceux-ci, en soirée et la nuit, des parkings de bureaux ou de commerces proches (mais il y a peu de concordance spatiale entre les fonctions résidentielles et productives ou commerciales) ; créer de nouveaux parkings publics dans les quartiers résidentiels, par exemple sous les places publiques réaménagées. Toutes ces mesures ont bien évidemment un coût.

46. Dans les quartiers de bureaux, la situation est tout autre mais la problématique est analogue. Avec 181.400 places de parking privées, qui se concentrent principalement dans le Pentagone et ses abords, dans le Quartier nord et dans le Quartier européen, l'abondance de places de stationnement gratuites à destination constitue un fort incitant à l'usage de la voiture, toutes choses étant égales par ailleurs et même lorsque les transports collectifs sont plus rapides [Kaufmann, 2002b]. Ceci est confirmé par d'autres auteurs [O'Fallon *et al*, 2004 ; Ye *et al*, 2007] et validé empiriquement à Bruxelles [Lebrun *et al*, 2013 : 56 et tableau 4]²⁰. C'est à cette situation que le récent Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (COBRACE) tente de s'attaquer en réduisant le nombre d'emplacements de parking hors voirie lors de l'attribution ou du renouvellement des permis d'environnement.

47. Les parkings publics (24.500 places), situés essentiellement dans le Pentagone et dans le « haut de la ville », ainsi que les parkings hors voiries des commerces (26.600 places) jouent aussi ce rôle d'« attracteur » de voitures mais pour d'autres activités (commerces, horeca, culture...).

2. Les outils et enjeux de la politique de mobilité

2.1. La politique de la mobilité dans le contexte institutionnel belge et bruxellois

2.1.1. Les changements issus de la régionalisation

48. Avant la création effective des Régions wallonne et flamande en 1980 et de la RBC en 1989, la mobilité²¹ était une matière dont la compétence était nationale et relevait de deux Ministères distincts : les Travaux publics et son Administration des routes²² et les Communications et son Administration des transports [Hubert, 2008b]. Cette dualité reflétait le combat livré après guerre entre l'automobile et les transports en commun, par Administrations interposées. Il n'était pas question d'intermodalité : on était soit automobiliste, soit usager des transports en commun mais rarement l'un et l'autre selon les moments et les besoins (et encore moins marcheur ou cycliste). Pas question non plus de partage de l'espace public entre les usagers. L'automobile était la norme dominante et il fallait privilégier sa fluidité au point que les Trente glorieuses peuvent être considérées comme celles du « tout à l'auto » [Hubert, 2008a] et du phagocytage de l'espace public par la voiture. Dans ce cadre, le compromis trouvé pour permettre au transport public de continuer à se développer sans nuire à la fluidité automobile fut de l'enfouir. La création en 1963 du Service Spécial d'Etudes (SSE) de la STIB pour prendre en charge la conception et la réalisation du (pré)métro bruxellois, succédant en quelque sorte à l'« Office national pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi », pérennisera ainsi l'expertise acquise par les ingénieurs belges dans le souterrain [Tellier 2010; Tellier, 2012].

²⁰ D'autres facteurs peuvent renforcer ce phénomène comme, par exemple, la mise à disposition d'une voiture de société.

²¹ La « mobilité » ne s'est imposée comme compétence, à tous les niveaux de pouvoir, qu'au tournant des XXe et XXIe siècles [Misonne et Hubert, 2003], sans doute sous la pression du « mobility turn » mentionné en introduction.

²² Pour Bruxelles, l'Administration des routes chargea en 1971 l'Intercommunale B1 de mettre en œuvre son ambitieux plan d'aménagement (ring, autoroutes de pénétration...) [Demey, 1992]

49. Avec la réforme institutionnelle du 8 août 1988, les compétences en matière de travaux publics et de transport sont transférées aux Régions²³. A Bruxelles, ces compétences sont immédiatement réunies dans le portefeuille du même Ministre (Jean-Louis Thys), ce qui marque un changement d'approche important par rapport à la période « nationale »²⁴ et donnera d'emblée lieu à des réalisations emblématiques et innovantes, comme rue de Stalle avec la création d'un site propre pour le tram. L'idée d'un partage de l'espace public refait surface, si l'on peut dire, sans qu'elle soit définitivement acquise. Avec la régionalisation, la STIB²⁵ passe sous la tutelle de la RBC et la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV) disparaît et donne naissance aux pararégionaux flamand et wallon que sont De Lijn et la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) qui chapeautera les TEC. La STIB devient alors une Entreprise publique autonome (EPA) avec laquelle la RBC passe tous les cinq ans un « contrat de gestion » qui définit les droits et les devoirs de chacune des parties²⁶.

50. La RBC s'inscrit ainsi résolument dans la pratique de « contractualisation de l'action publique » [Gaudin 1999 ; Huré, 2010 ; Le Galès, 1995 ; Mareschal, 2009] qui prend place dans le cadre de la libéralisation des services publics amorcée par l'Union européenne²⁷.

51. Le Port de Bruxelles est, à côté de la STIB, l'autre grande entreprise publique autonome avec laquelle, en matière de transport, la RBC a signé un contrat de gestion. Un tel contrat sera aussi passé avec l'Agence de stationnement de la RBC²⁸. Mais la Région a confié également la réalisation de certains de ses objectifs de mobilité à des opérateurs privés en soutenant la mise sur pied du réseau de voitures partagées Cambio²⁹ ou en passant des « concessions de service public » pour la mise en place du réseau de vélos en libre-service Villo! (attribué en 2008 à JCDecaux, société internationale d'affichage et de mobilier urbains, jusqu'en 2026) et de taxis collectifs Collecto (attribué en 2008 pour cinq ans au concessionnaire Taxi Radio Bruxellois)³⁰.

²³ Il est important de signaler que ces compétences sont parmi celles où trouve potentiellement à s'exercer une « tutelle fédérale en vue de préserver le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles » (article 45 (tutelle de suspension et d'annulation)/art. 46 (tutelle de substitution)) de la loi spéciale du 12 janvier 1989 sur les institutions bruxelloises). Aucun précédent n'existe cependant à ce jour, sans doute parce que les exigences de la tutelle sont intégrées implicitement dans les choix de la Région bruxelloise.

²⁴ Il faudra cependant attendre le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) actuellement débattu (2013) pour que soit évoquée de manière forte la nécessaire articulation entre politique de transport et aménagement du territoire (UITP, 2009).

²⁵ La STIB a été créée le 1^{er} janvier 1954 comme société de droit public associant l'Etat belge, la Province du Brabant, 21 communes bruxelloises et l'ancienne S.A. « Les tramways bruxellois ». Sur l'histoire de la STIB, voir notamment le site officiel www.stib.be (onglet : historique) et son fascicule intitulé « Petite Histoire du transport public à Bruxelles ».

²⁶ Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, art. 1^{er} à 3. Le premier contrat de gestion a été signé le 19 mars 1991 et le dernier, le cinquième du nom, le 13 mars 2013 pour la période 2013-2017.

²⁷ Voir la loi du 21 mars 1991.

²⁸ Ordonnance du 22 janvier 2009 « portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ».

²⁹ Plus précisément, la société qui développe Cambio en Région bruxelloise se nomme « Optimobil Bruxelles S.A. ». Il s'agit d'une société privée dont la STIB, société de droit public, possède une partie du capital.

³⁰ Le contrat est actuellement en cours de renouvellement pour une nouvelle période de 5 ans. Précisons également que la société TRB ne joue pas le rôle d'exploitant de taxis mais dispose d'une centrale d'appels téléphoniques ainsi que d'un dispatching qui lui permet d'attribuer les courses à ses affiliés qui sont, quant à eux, des exploitants indépendants de taxis reconnus par la RBC.

52. Suite à la réforme institutionnelle de 1988, les rôles et missions du Service Spécial d'Etudes (SSE) de la STIB furent repris par une direction au sein de Bruxelles Mobilité, à savoir la Direction de l'Infrastructure des Transports Publics (DITP). Cette Direction est toujours constituée aujourd'hui, en majorité, de personnel de la STIB détaché à la Région³¹ et poursuit les études et la réalisation des travaux pour le développement du réseau métro et l'amélioration des infrastructures existantes. Le maintien du SSE à l'interface entre la STIB et l'Administration régionale a été déterminant pour les choix de développement du réseau de transport public à Bruxelles. C'est entre autres ce qui permet à la STIB de continuer à jouer un rôle actif non seulement au niveau opérationnel (exploitation, commercialisation) mais aussi au niveau tactique (détermination du réseau à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs), voire au niveau stratégique (définition des objectifs) [Masi, 2009], en fonction de ce que prévoit le contrat de gestion³². Ceci montre bien à quel point les services de l'administration (au sens large) ne doivent pas être vus comme des entités passives mais comme des corps techniques capables d'assurer dans la durée la mise en œuvre concrète d'une vision de la ville et de son organisation [Zitouni et Tellier, 2013].

2.1.2. La nécessaire coordination interrégionale

53. Bien sûr, la mobilité ne s'arrête pas aux limites administratives régionales. La réforme institutionnelle de 1988 prévoyait, en particulier pour les travaux publics et les transports, une concertation entre les Régions et l'Etat fédéral, ainsi que des accords de coopération obligatoires lorsqu'il y avait des « dépassements » de frontières (comme dans le cas du ring de Bruxelles ou de l'autoroute E40 qui, entre Bruxelles et Liège, traverse à plusieurs reprises la frontière linguistique). C'est ainsi que l'accord de coopération passé le 17 juin 1991 entre les trois Ré-

gions précise qui est chargé de la gestion des différentes voiries aux frontières régionales.

54. Il est admis également qu'un opérateur régulé par une autre Région puisse opérer en RBC. C'est le cas de De Lijn et TEC. A l'inverse, quelques lignes de la STIB débordent du territoire de la RBC³³.

55. Mais, lorsque des autorités organisatrices et des opérateurs différents agissent sur un même territoire, leur action s'inscrit souvent dans un « espace de rivalités » [Damay, à paraître ; Nahrath et Varone, 2007]. Le cas du RER bruxellois en est un bon exemple (cf. point 3.2). Du côté des opérateurs régionaux, même si la collaboration va bon train entre la STIB et De Lijn sur le projet de cette dernière de créer des lignes de tram reliant le Brabant flamand à Bruxelles (le « Brabantnet » dans le cadre de sa « Mobiliteitsvisie 2020 »³⁴), des questions comme la longueur de ces lignes, la localisation des terminus, la réserve de capacité disponible à l'entrée de la RBC ou la desserte aux heures creuses mettent inévitablement en jeu des visions contradictoires de la ville (étalée ou dense), du public-cible (les Bruxellois, le « rand » ou au-delà) et du service à fournir (centré principalement sur les déplacements domicile-travail ou également sur les autres types de motifs). Quant aux TEC, aucune initiative d'envergure, analogue au « Brabantnet », ne semble en vue, mais ses lignes les plus récentes (bus « Conforto » reliant Louvain-la-Neuve à Bruxelles) s'intègrent davantage au réseau lourd de la STIB (terminus à Delta-Etterbeek et Roodebeek) que ne le font certaines lignes de De Lijn qui, pour éviter un maximum de correspondances à leurs usagers, pénètrent jusqu'au cœur de la ville.

56. En matière d'intégration billettique et tarifaire, il existe la carte « Jump » de 10 voyages et l'abonnement « Métro-Tram-Train-Bus (MTB) » valables sur tout le territoire de la RBC et pour tous les opéra-

³¹ Il est étonnant de constater que, dans l'organigramme de la STIB (daté du 16/1/2012 et accessible sur www.stib.be), le SSE est toujours mentionné en lien avec la direction générale et sans sa « nouvelle » appellation.

³² Le dernier contrat de gestion précise en son article 11 que « la STIB est habilitée à émettre, à l'attention de la Région, des propositions en matière de stratégie régionale de mobilité pour les aspects qui concernent le transport public urbain et l'intermodalité ».

³³ Selon l'« Accord de principe entre la Région Flamande et la RBC organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité » de 1998, le financement des lignes urbaines et régionales transfrontalières est basé sur le principe de la territorialité, ce qui implique que les coûts d'infrastructure (financement, aménagement, renouvellement) incombent à la Région sur laquelle l'infrastructure est implantée. L'exploitant de l'autre Région est cependant tenu de s'acquitter d'une redevance d'utilisation (négociée).

³⁴ http://www.delijn.be/mobiliteitsvisie2020/pegasus_vlaamsbrabant/index.htm

teurs (STIB, TEC, De Lijn et SNCB). Mais la STIB a développé ces dernières années des offres tarifaires propres plus avantageuses que les formules intégrées, ainsi qu'une nouvelle billettique (la carte MOBIB) non encore mise en œuvre par les autres opérateurs. L'accessibilité et la notoriété des offres intégrées en ont donc pâti. On annonce toutefois pour 2015 la mise en œuvre de la carte MOBIB par tous les opérateurs de transport en commun belges. Mais le protocole d'accord interministériel entre les trois Régions et l'Etat fédéral le permettant date tout de même de mai 2006 et on ignore encore de quel type d'intégration tarifaire à l'échelle de la Zone RER (sous la forme de zones ou de durées d'utilisation) cette billettique sera le support.

57. Dans ce contexte, la création d'une « Communauté métropolitaine de Bruxelles » (en néerlandais « Hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel »), issue de l'accord de gouvernement fédéral de 2011 et coulée dans la loi spéciale du 19 juillet 2012, paraît bienvenue par le fait qu'elle pourrait constituer le lieu privilégié de coordination de l'offre de transport dans et autour de Bruxelles. Se situant à l'échelle de l'ancien Brabant unitaire, cette instance, constituée spécifiquement pour Bruxelles, doit en principe être composée des trois Régions, de l'Autorité fédérale, de toutes les communes et, de manière facultative, des deux provinces brabançonnaises. Cette Communauté peine toutefois à se mettre en place³⁵ et son pouvoir risque d'être assez limité³⁶ et son champ de compétence restreint [Van Wynsberghe, 2013] : si elle est potentiellement concernée par toutes les matières « d'importance suprarégionale », aucune coordination n'est explicitement prévue à ce jour en matière d'aménagement du territoire, alors que l'étalement urbain est une cause majeure de l'augmentation des besoins de déplacements. Le nombre de domaines explicitement envisagés en matière de mobilité est extrêmement réduit (accès du ring, sécurité routière,

travaux routiers). L'intégration des transports publics n'est pas mentionnée en tant que telle et l'exploitation du RER en est exclue pour être dévolue à une structure interne à la SNCB dotée de représentants des trois Régions et de l'Autorité fédérale [Van Wynsberghe, 2013 ; Wunderle, 2011].

58. Ceci étant, dans le nouveau contrat de gestion (2013-2017) passé entre la RBC et la STIB (article 50), les deux parties s'engagent à poursuivre leurs efforts de collaboration avec De Lijn et le Groupe TEC, en réalisant une analyse critique des accords existants, de l'évolution du paysage institutionnel (« communauté métropolitaine »), des besoins de mobilité et des projets à venir. Le cas échéant, « cette analyse débouchera sur une proposition de nouvel accord de coopération destiné à faciliter les relations entre les trois opérateurs et établir le cadre approprié au développement de leur offre ».

59. Enfin, notre aperçu du contexte institutionnel serait très incomplet s'il ne mentionnait pas Beliris. Signé le 15 septembre 1993, l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la RBC, appelé « Beliris », trouve son origine dans le souci de « promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles »³⁷. Des projets importants de mobilité ont ainsi été financés par Beliris, tels que le tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat, des aménagements de haltes RER (Vivier d'oie, Meiser, Bordet...), la rénovation de stations de métro (Schuman, Arts-Loi, Bockstael, Comte de Flandre...), le prolongement des lignes de tram 94 et 62, la réfection complète de très nombreuses voiries (petite ceinture ouest, boulevard de l'Impératrice, Mont des arts, place Cardinal Mercier, chaussée de Gand...) ou l'aménagement de la piste cyclable de la rue de la Loi. Au fil du temps, les interventions de Beliris se sont diversifiées et concernent aujourd'hui des domaines très variés. Les initiatives soutenues sont négociées au sein d'un Comité de coopération

³⁵ Un accord de coopération entre les Régions doit encore en préciser l'objet et les modalités de fonctionnement, et un recours devant la Cour constitutionnelle a déjà été déposé par certaines communes flamandes qui refusent leur statut de « membres de droit ».

³⁶ L'avis du Conseil d'Etat 51218/AG du 2 mai 2012 souligne l'obligation de conclure un accord de coopération, mais pas celle de se concerter ultérieurement. De plus, la « communauté métropolitaine » est une instance de coordination et non de décision.

³⁷ www.beliris.be, onglet historique, consulté le 8 avril 2013.

composé de quatre Ministres fédéraux et de quatre Ministres bruxellois³⁸. L'Etat fédéral assure la présidence de Beliris (en la personne de Laurette Onkelinx depuis 1999) et est responsable de la réalisation des initiatives. L'exécution pratique s'effectue via la Direction Infrastructure de Transports du SPF Mobilité et Transport, en concertation avec les autorités régionales par le biais d'un Comité de coordination. Le « premier paquet » de la 6e réforme institutionnelle, adopté le 19 juillet 2012, prévoyait initialement d'intégrer Beliris dans l'Administration régionale mais ce projet a été abandonné, ce qui rappelle le fait que, dès l'origine (c'est-à-dire quatre ans à peine après la création de la RBC), cet accord de coopération traduisait également la volonté de l'Etat fédéral et, à travers lui, des deux autres Régions de conserver une influence sur le choix des grands projets à réaliser à Bruxelles.

2.1.3. La gouvernance intra-bruxelloise

60. Mais une coordination n'est pas seulement nécessaire à l'échelle métropolitaine. Elle s'impose également au niveau intra-bruxellois tant sont parfois éloignés les points de vue de la RBC et de certaines communes lorsque des aménagements doivent être réalisés. Un exemple emblématique en est l'avenue Buyl à Ixelles qui a fait l'objet, depuis 2003, de pas moins de sept propositions pour faciliter le passage des bus et des trams, sans qu'aucune n'ait encore abouti à ce jour³⁹.

61. L'article 13 du nouveau contrat de gestion entre la RBC et la STIB porte une attention particulière à la collaboration avec les pouvoirs locaux. Il est ainsi prévu de « renforcer le dialogue avec les communes en les impliquant en amont des projets » et de mettre au point « pour le 1er janvier 2014 au plus tard une procédure de concertation formelle avec les communes » lors de l'introduction de permis d'urbanisme pour des projets importants. La RBC et la STIB proposent également aux communes « de conclure des avenants aux conventions de mobilité afin de les inciter à collaborer à la réalisation et à la mise en œuvre de certains projets de transports publics ». Enfin, last but not least, « dans le cas où l'infrastructure communale ne permet pas une exploitation

normale des bus ou trams, et où les possibilités pour améliorer cette exploitation ne sont pas mises en œuvre, la STIB pourra proposer d'adapter son offre selon la procédure suivante : 1. La STIB signale à la Région les problèmes rencontrés ; 2. La Région dispose de douze mois pour identifier une solution avec les communes concernées ; 3. Après ce délai, la STIB est libre d'adapter son offre, conformément à l'esprit des plans directeurs approuvés ». Fruit d'une réelle exaspération face à la difficulté de faire passer certains projets, cette disposition du contrat de gestion pourrait, en dernier ressort, conduire la STIB à réduire ses services sur certaines lignes ou à en dévier d'autres.

62. Le Plan régional des déplacements Iris 2 [Région de Bruxelles-Capitale, 2011 : 136], quant à lui, mentionne la nécessité de renforcer la coordination non seulement avec les communes mais aussi entre entités régionales (Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, AATL...) et avec la Police et le Parquet.

63. Enfin, début mars 2013, les huit partis qui ont négocié la 6e réforme de l'Etat ont fait connaître les premiers résultats de leurs discussions en matière de réforme interne à la Région bruxelloise. Pour ce qui est de la mobilité, il est prévu de donner un cadre réglementaire au Plan Iris, qui sera rebaptisé Plan régional de mobilité (PRM) et sera valide durant deux législatures, et auquel devront, dans un souci de cohérence, se conformer les Plans communaux de mobilité. Il est aussi prévu la création de différents outils pour garantir la mise en œuvre du PRM. Une nouvelle ordonnance a été adoptée dans ce sens le 12 juillet 2013 par le Parlement bruxellois.

2.2. Les objectifs régionaux en matière de mobilité

2.2.1. Le Plan Iris et son pilotage

64. Le Plan Iris est un « plan stratégique » qui consigne les objectifs de la RBC en matière de mobilité. Il constitue le volet « déplacements » du Plan régional de développement (PRD).

³⁸ Beliris en est à son 11^e avenant qui porte sur un montant de 566 millions d'euros sur trois ans (2012-14), dont près de 200 millions pour la STIB (matériel roulant, rénovation de la station Gare centrale, création de la ligne de tram 9) et pour des aménagements routiers (le tunnel Cortenbergh qu'il s'agit de prolonger sous le rond-point Schuman, des études pour un tunnel sous la place Meiser ou pour l'enfouissement des trémies Botanique et Toison d'or, l'aménagement de places et de rues, la construction de la passerelle Picard...).

³⁹ La dernière en date a toutefois été approuvée le 19 juin 2013 par la Commission de concertation ad hoc contre l'avis de la commune d'Ixelles.

65. Le Plan Iris 2, adopté en 2010 après plusieurs années de tergiversations, dresse un bilan particulièrement négatif du Plan Iris 1 adopté en 1998 : « Presque dix ans plus tard, la mobilité régionale tendancielle reste très préoccupante. D'autant que certaines mesures importantes du Plan Iris 1 n'ont pas été mises en œuvre, tandis que les besoins en mobilité ont fortement augmenté » [Région de Bruxelles-Capitale, 2011 : 12].

66. Le Plan Iris 2 (ré-)affirme un certain nombre d'objectifs généraux : maîtriser la demande de mobilité, valoriser les modes de transport durables, renforcer le transfert modal au détriment de la voiture... Ces objectifs sont déclinés en neuf actions mais très peu sont chiffrés, pas toujours clairement d'ailleurs. Ainsi, on trouve à la page 40 un objectif de diminution de la « charge de trafic » de 6% à 10% à l'horizon 2015 et de 20% à l'horizon 2018 et on apprend seulement plus loin dans le document que c'est par rapport à la situation de 2001. On suppose que, par « charge de trafic », il est fait référence au nombre de « véhicules-kilomètres »⁴⁰.

67. Concernant le vélo, est fixé page 47 un objectif de 20% des déplacements mécanisés (donc sans compter la marche) en RBC effectués à vélo en 2018. Toujours concernant le vélo, la Région entend que 100% des voiries puissent être « cyclables » en 2018.

68. Enfin, d'un point de vue environnemental, le seul objectif chiffré, qui découle de celui de réduction de la « charge de trafic », se trouve p. 36 : « les émissions de CO2 par le transport doivent, bien entendu, également être réduites de manière significative, et s'inscrire dans la tendance européenne de réduction de 30% pour 2020 par rapport à 1990. Au niveau du bruit, la situation doit également garantir la satisfaction des objectifs OMS (Organisation mondiale de la santé). L'espace urbain doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton ».

69. Conscient des retards accumulés lors de la mise au point du Plan Iris 2, le nouveau Secrétaire d'Etat à la mobilité, Bruno De Lille⁴¹, a décidé de confier à la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité le soin, d'une

part, de mettre au point en interne et de manière permanente un outil de modélisation des déplacements, le « modèle multimodal stratégique de déplacement », capable de guider les décisions et de préparer les Plans ultérieurs et, d'autre part, d'assurer le pilotage d'Iris 2 [Monneaux, 2012]. C'est ainsi que douze axes transversaux [Bauchau, 2012], correspondant à autant de « métiers », ont été définis comme constitutifs du Plan Iris 2 et présentés lors d'une journée de travail qui s'est tenue le 1er octobre 2012 lors du « 1er rendez-vous sur la mise en œuvre de la politique de mobilité à Bruxelles » et auquel furent invités tous les acteurs de la mobilité à Bruxelles. Des groupes de travail, constitués autour de chaque axe, doivent maintenant assurer concrètement ce pilotage avec l'aide de personnes-ressources.

70. Cela suffira-t-il à annihiler les causes de l'échec du Plan Iris 1 [Hubert, 2009] ? L'exemple de la télécommande des feux, en encadré (voir p.17), permet de comprendre les difficultés à mettre en œuvre certaines mesures.

71. Toujours est-il que l'on semble assister à un lent déplacement du centre de gravité de l'action publique vers l'Administration régionale, en particulier la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité, qui, avec la maîtrise de la planification, tente aujourd'hui de jouer pleinement son rôle d' « Autorité organisatrice ». Ce faisant, parviendra-t-elle à infléchir les orientations de la politique de mobilité en RBC ? Certes, « l'emprise passe par de petites prises » [Zitouni et Tellier, 2013] mais d'autres corps techniques nourrissent, chacun à leur manière, la même ambition : la Direction Infrastructure des Transports Publics (DITP, ex SSE) et la Direction Projets et Travaux d'aménagement des voiries (DPT) au sein de la même Administration régionale, les services « Network » et « Strategy & Innovation » au sein de la STIB, et l'administration de Beliris dont on a souligné plus haut le rôle croissant. Sans compter les acteurs extérieurs (entreprises de travaux publics, groupes de pression divers, etc.) qui cherchent à peser aussi sur le futur de la mobilité. Le système d'action de la mobilité est particulièrement complexe à Bruxelles et les rapports de forces entre

⁴⁰ En vertu du renvoi, p. 4, au PRD qui préconisait, dans son volet « environnement », une diminution du volume de trafic global (véhicules/km) de 20% à l'horizon 2010 par rapport à l'année de référence 1999.

⁴¹ Sous la présente législature, les compétences en matière de mobilité sont partagées entre la Ministre Brigitte Grouwels (CD&V) et le Secrétaire d'Etat De Lille (Groen !). Ce dernier est notamment en charge de la planification et des études.

acteurs y sont puissants : ce qui en sortira concrètement au quotidien pour maîtriser les problèmes reste dès lors incertain à la seule lecture du Plan Iris 2.

2.2.2. Les priorités en matière d'infrastructures de transport public dans le Plan Iris 2 et dans le contrat de gestion STIB-RBC

72. Un aspect important de la planification stratégique pour les acteurs de la mobilité est, pour paraphraser Céline Tellier [Tellier, 2012], de garder les possibles ouverts. De ce point de vue, il est très important que tous les projets auxquels l'on tient y soient mentionnés, même s'ils sont assortis de certaines réserves et non encore garantis en termes de financement ou de calendrier. L'aspect « catalogue de bonnes intentions » du Plan Iris n'est donc pas innocent.

73. Avec Frédéric Dobruszkes [Dobruszkes, 2009], on peut considérer qu'en matière d'infrastructures de transport public, le Plan Iris 2 signe le « retour des grandes ambitions » pour le métro à Bruxelles, mais que « la question du financement de cet ambitieux projet est clairement posée ». Deux projets d'envergure y figurent comme acquis pour le court et moyen terme – l'automatisation des lignes 1 et 5 [Verwilghen, 2012] et l'extension du métro vers le Nord (Schaerbeek) pour 2018 – et deux autres sont envisagés pour le long terme – le passage progressif au métro sur la moyenne ceinture et l'extension vers le Sud (Uccle) –, moyennant certaines conditions [Région de Bruxelles-Capitale, 2011 : 69]. Ce retour en force était annoncé par une étude spécifique réalisée fin 2006 prévoyant la saturation du métro (où le taux d'occupation des rames a été ramené de quatre à trois passagers debout/m²⁴²) et une campagne d'intense lobbying sous le titre de « Métrovision » [STIB, 2009] lors de l'inauguration du « bouclage de la petite ceinture » et à l'approche des élections régionales de 2009 [STIB, 2009].

74. D'autres « grands projets » d'infrastructures figurent aussi dans le Plan Iris 2, sans atteindre les montants nécessaires à la réalisation du

programme métro : l'extension de certaines lignes de tram, la conversion de lignes de bus fort fréquentées (comme le 71) en tram [Région de Bruxelles-Capitale, 2011 : 65], la mise en service de lignes de bus « à haut niveau de service » (BHNS) [idem : 66-68] ou la mise à l'étude de certains travaux routiers non plus tant pour accroître la capacité des voiries que pour, dit-on, aménager la surface de façon plus conviviale [idem : 91].

75. Le contrat de gestion 2013-2017 qui lie la RBC à la STIB permet de se faire une idée plus concrète des travaux d'infrastructure que les parties s'engagent à réaliser en priorité. Pour ce qui est du réseau tram, plusieurs lignes vont être prolongées (62, 94) ou créées (9, 71). Un « plan directeur réseau ferré » pour la période 2017-2025 sera mis au point pour préparer la réalisation des grands projets métro annoncés qui n'entreront en service que progressivement, à partir de 2018 (automatisation des lignes 1 et 5, extension vers le Nord et reconfiguration subséquente du Tunnel Constitution et de la station Albert, et tunnel pré-métro sous Meiser⁴³).

76. Il est intéressant de noter (art. 12 du contrat de gestion) qu'un Comité stratégique, composé paritairement de huit membres du plus haut niveau, accompagnés des experts nécessaires, sera chargé de la planification et de la coordination à la fois des études préalables au développement du réseau et de la réalisation des infrastructures régionales de transport public.

2.3. Le coût et le financement de la politique de mobilité à Bruxelles

2.3.1. Les transports publics

77. Le transport public est la pierre d'angle de la politique de mobilité de la RBC. Comme on l'a vu, seul le réseau de la STIB relève de la compétence de la Région. Nous nous focaliserons donc ici sur cet opérateur, même si, pour être complets, il faudrait prendre en compte

⁴² Cette nouvelle norme de 3 passagers par m² figure à la page 69 du Plan Iris 2 mais est curieusement repassée à 4 passagers dans le nouveau contrat de gestion (article 16).

⁴³ Le Gouvernement bruxellois a pris la décision de principe, en mars 2013, de coupler ce tunnel de pré-métro à un tunnel routier comme lors de certaines réalisations des années 1960, 1970 et 1980.

La télécommande des feux à Bruxelles

Depuis 2006, Bruxelles Mobilité et la STIB mènent conjointement un projet visant à donner la priorité aux carrefours pour les véhicules de la STIB sur certaines lignes jugées prioritaires [STIB, 2011 : 64-65]⁴⁴. Ce projet s'inscrit dans un programme plus vaste rebaptisé AVANTI (autrefois VICOM), qui a pour but d'accroître la vitesse commerciale et la régularité des transports publics bruxellois.

Si le principe est simple, la concrétisation du projet s'avère lente et difficile. En effet, pour y parvenir, tant les feux des carrefours que les véhicules doivent être équipés d'un système spécifique appelé Vicom MS-12 [Parlement de la RBC, 2011 : 29], ce qui implique une bonne collaboration entre la STIB, responsable de la partie embarquée, et Bruxelles Mobilité (via sa cellule Signalisation et Sécurité), qui s'occupe de l'équipement des feux concernés.

Aujourd'hui la (quasi-)totalité des véhicules sont équipés, ce qui est loin d'être le cas des feux de signalisation concernés. Si la STIB estime avoir fait « sa part » du travail, la Région doit quant à elle faire face à de nombreuses difficultés.

Techniquement, lorsque les feux sont gérés par une commune, la Région doit tout d'abord entamer une procédure de reprise de leur gestion. Elle doit ensuite y établir une nouvelle grille de fonctionnement qui impose, bien souvent, leur remplacement, vu la vétusté d'un grand nombre de feux^b. La localisation des arrêts peut également poser problème : ceux-ci doivent idéalement se situer en aval des feux, sous peine de devoir maintenir la phase verte trop longtemps (ou de faire attendre inutilement le véhicule de la STIB à l'arrêt)^c. Chaque carrefour présente donc un contexte unique, ce qui rend impossible l'équipement de carrefours « en série ».

D'un point de vue humain à présent, ce n'est que tout récemment que deux fonctionnaires supplémentaires ont été engagés pour épauler la seule fonctionnaire auparavant en charge de la programmation des feux régionaux, que ceux-ci soient ou non repris dans le programme AVANTI. Tout ceci fait que, fin février 2013, on comptait à Bruxelles seulement 106 carrefours équipés sur les 208 formant les deux (premières) phases de développement du projet.

Enfin, le partage des phases vertes entre les différents sens de circulation et entre les divers usagers est un sujet sensible qui donne régulièrement lieu à des plaintes, éventuellement relayées auprès de personnalités politiques. En la matière, le mot d'ordre – ou, au contraire, l'absence de volonté politique claire – semble avoir mené à un compromis qui s'est traduit par une maximisation des phases vertes en faveur des transports publics, sans pour autant leur donner la priorité absolue.

À côté des grands projets d'infrastructures, ce projet reste encore largement méconnu, bien qu'il puisse produire des améliorations tout à fait substantielles des conditions de circulation des transports publics en surface et in fine de la productivité de la STIB.

a. À noter que un système de télécommande de certains feux est en vigueur avenue Louise depuis bien avant la création de la RBC et que des expériences pilote ont été menées dans les années 1990 sur les boulevards de grande ceinture et avenue de Tervueren.

b. Ou à tout le moins le remplacement de l'automate de contrôle associé.

c. De nombreux exemples existent d'arrêts situés juste avant des feux, y compris sur des (segments de) lignes récemment construites (ex. tram 94).

les moyens alloués aux TEC et à De Lijn quand ils opèrent à Bruxelles. Mais de telles estimations sont difficiles à réaliser. Quant aux moyens relevant du groupe SNCB, ils seront évoqués au point 3.2 lorsque sera abordé le projet de Plan d'investissement 2013-2025.

78. Faire fonctionner un réseau de transport public urbain coûte souvent cher. En 2012, les dépenses de fonctionnement de la STIB s'élevaient à 521 millions d'euros (dont 370 millions en frais de personnel)⁴⁴. Ces charges n'étaient couvertes qu'à 53,6% (soit 279 millions) par des recettes propres dont 186 millions émanant directement des titres de transport des voyageurs.

79. Un tel réseau ne peut satisfaire la demande en croissance que si des moyens supplémentaires lui sont alloués pour améliorer l'offre. Les principaux moyens sont l'augmentation des fréquences de passage (ce qui nécessite de nouveaux véhicules et l'engagement de conducteurs supplémentaires), l'utilisation de véhicules de plus grande capacité lorsque c'est possible ou l'investissement dans un mode de transport plus capacitaire (tram au lieu de bus, métro au lieu de tram). Le contrat de gestion STIB-RBC chiffre le « programme indicatif des investissements » à plus de 4,75 milliards d'euros pour la période 2012-2021, soit une moyenne de 475 millions par an, dont plus de 60% pour le seul mode métro.

80. D'où viendra l'argent ? C'est sur ce point que les discussions ont été les plus longues lors de l'élaboration du contrat de gestion et les solutions trouvées restent relativement incertaines. La dotation annuelle de la RBC à la STIB (485,5 millions d'euros en 2013, soit environ 20% du budget régional dont c'est le poste le plus important) est consacrée pour une part importante (environ 50 %) au déficit de fonctionnement et le reste à des investissements (matériel roulant, réseau ferré, équipements techniques, bâtiments...) et à l'amélioration de la sécurité (sans compter les moyens affectés à ce poste par le Ministère de l'Intérieur fédéral).

⁴⁴ On ne tient pas compte ici des moyens que la Région consacre en son sein (administrations et cabinets ministériels) à concevoir et mettre en œuvre sa politique de mobilité en général, et sa politique de transport public en particulier.

81. Ce n'est évidemment pas suffisant pour réaliser le programme d'investissements supplémentaires envisagé. Trois pistes seront dès lors suivies. La première consiste à réaliser des gains de productivité. Le contrat de gestion les évalue à 116 millions sur la période 2013-2017. Ces montants, gagnés sur le budget de fonctionnement, seront reportés dans les investissements. Il est à noter en particulier qu'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des lignes de surface permet des gains de productivité tout à fait significatifs [Dobruszkes et Fourneau, 2007].

82. Une deuxième piste consiste à augmenter l'apport de la RBC : une « dotation spéciale » est ainsi attribuée à la STIB pour les améliorations de l'offre induites notamment par, d'une part, les améliorations de fréquence et d'amplitude et, d'autre part, l'exploitation des nouvelles lignes et extensions du réseau (de 6,4 millions d'euros en 2013 à près de 95 millions en 2017) (art. 68 du contrat de gestion).

83. Mais la RBC peut difficilement faire plus, étant donné ses ressources financières limitées. Il y a pourtant urgence d'avancer pour améliorer la situation de la mobilité quotidienne à Bruxelles mais aussi pour rencontrer les objectifs de Kyoto si la Région veut éviter de devoir acheter des droits d'émission de CO2 pour dépassement des normes [Région de Bruxelles-Capitale, 2011 : 140].

84. Faut-il dès lors recourir davantage à l'emprunt ? Ce n'est pas exclu (y compris du côté de la Banque européenne d'investissement) mais, « les comptes de la STIB étant consolidés avec ceux de la Région, l'aggravation de la dette de l'opérateur peut avoir des conséquences néfastes sur le rating que les agences de notation attribuent à la Région et donc sur ses conditions d'emprunt » [Goethals, 2012 : 3]. La STIB avait dû recourir massivement à l'emprunt (même pour financer son fonctionnement) dans les premières années d'existence de la RBC. Grâce principalement à une hausse des tarifs plus rapide que l'inflation [Goethals, 2012; Hubert *et al.*, 2009], la STIB est parvenue à réduire sa dette de 75% en dix-sept ans, la faisant passer de 500 mil-

lions d'euros en 1994 à 125 millions en 2011. Certes, sortir la STIB du périmètre de consolidation budgétaire régional reste envisageable pour augmenter sa capacité d'emprunt mais, pour ne pas réitérer l'échec de 2007 (suite à l'avis négatif d'Eurostat, l'organisme européen chargé de vérifier le respect des règles en matière d'endettement public), le taux de couverture des coûts de fonctionnement par les recettes propres devrait atteindre les 50% selon la norme comptable sec95⁴⁵. Ceci étant, une déconsolidation ne serait malgré tout pas sans risque pour la Région, qui resterait contrainte de recapitaliser la STIB en cas de difficulté.

85. Finalement, c'est dans d'autres directions que la STIB et la RBC se tournent prioritairement pour compléter les moyens d'investissements (art. 73 du contrat de gestion). Il s'agira tout d'abord d'obtenir des fonds supplémentaires de Beliris (de l'ordre de 50 millions par an pendant 10 ans), en plus des moyens déjà attribués à la STIB dans ce cadre. Mais, dans le cadre de l'ajustement de son budget 2013, le Gouvernement fédéral a décidé le 1er juillet dernier de raboter le budget de Beliris de 10 millions. On voit donc mal comme cette piste pourra être poursuivie, si ce n'est au détriment d'autres besoins. Il s'agira ensuite de prélever le même montant sur le « refinancement de Bruxelles », obtenu dans le cadre des accords institutionnels. Ne sont pas exclues pour autant des formules de partenariat public-privé (art. 73 du contrat de gestion), malgré les nombreux exemples prouvant qu'*in fine*, cela coûte significativement plus cher à la collectivité, mais pas de mention, pour l'heure, de recettes émanant de la future Agence régionale de stationnement, voire du péage urbain⁴⁶, dont l'intérêt est de plus en plus reconnu internationalement [Commissariat général au développement durable, 2009].

⁴⁵ Cette norme est plus exigeante que la comptabilisation traditionnelle de la STIB car elle exclut des recettes propres les montants reçus (58,5 millions en 2013 et 2014) en compensation des tarifs à finalité sociale imposés par la Région. Selon cette norme, le taux de couverture n'était donc que de 46% en 2012 alors qu'il était de 54% selon la comptabilisation de la STIB (en recul de 3,5 points par rapport à 2010).

⁴⁶ Le contrat de gestion (art. 73) mentionne « d'éventuelles rentrées financières régionales liées à la mise en œuvre d'une tarification au kilomètre » sans toutefois les chiffrer.

Figure 3 : projet de réseau de métro de 1971.

2.3.2. L'aménagement des voiries et des espaces publics

86. A côté des moyens requis par le transport public, il y a bien entendu tout ce qui concerne l'aménagement des voiries et des espaces publics pour les différents usagers (automobilistes, cyclistes, piétons...), sans que l'on puisse toujours faire la distinction ici entre ce qui relève de la fonction de circulation et de la fonction de séjour.

87. Un poste important concerne la construction d'ouvrages routiers (comme, par exemple, le récent tunnel devant l'Otan) mais surtout la maintenance et la rénovation d'ouvrages existants. A partir de 2016, le tunnel Léopold II fera ainsi l'objet d'un partenariat public-privé à la fois pour sa rénovation et son entretien, ce qui donnera lieu au paiement par la RBC d'environ 15 millions d'euros par an pendant 25 ans au consortium qui emportera le marché. Les pouvoirs publics ont-ils toujours conscience que, quand ils commandent une infrastructure souterraine (qu'elle soit routière ou ferroviaire), il s'agit d'un engagement sur le long terme qui occasionnera des frais récurrents, souvent lourds ?

3. Les chantiers prioritaires et les controverses à leur sujet

88. Pour terminer, nous abordons deux chantiers importants qui concernent l'offre de transport public : l'extension du réseau ferré de la STIB, d'une part, et la réalisation et l'exploitation du futur réseau RER, d'autre part. Bien d'autres dossiers mériteraient qu'on s'y attarde, mais sont choisis ici deux chantiers qui à la fois sont extrêmement importants pour les finances publiques et potentiellement déterminants pour l'avenir de la mobilité à Bruxelles et la réduction de l'usage de la voiture en ville (objectif premier de la RBC).

3.1. L'extension du réseau ferré de la STIB

89. Lorsqu'on examine les projets d'extension du réseau ferré urbain, on constate que la part la plus importante des moyens envisagés (plus de 60%) concerne le seul réseau de métro, en vue, d'une part, d'automatiser des lignes 1 et 5 pour descendre en-deçà d'un passage toutes les deux minutes (contre 2,5 aujourd'hui⁴⁷) et, d'autre part, de

⁴⁷ Sur les troncs communs des lignes 1/5 et 2/6, durant les heures de pointe.

Figure 4 : le Cours Alsace-Lorraine à Bordeaux.
Photo : Jérémie Bucholtz.

l'étendre de quatre kilomètres vers le nord. L'argumentaire est le suivant : « Très efficace, [le métro] a l'avantage de transporter un grand nombre de voyageurs. Intégralement en site propre, il a la faveur des usagers qui évitent ainsi totalement les embouteillages. » [Région de Bruxelles-Capitale, 2011 : 69]. Cet argumentaire n'a pas changé depuis les années 1960. Céline Tellier le qualifie de « référentiel de la ville fonctionnelle, rapide et accessible » [Tellier, 2012 : 70]. Issu des conceptions modernistes et fonctionnalistes de l'entre-deux-guerres, il part du principe que la surface est destinée prioritairement au transport privé et qu'il faut éviter que celui-ci y interfère avec le transport public. Enfouir ce dernier reste donc le compromis sur lequel s'est fondé l'essentiel de la politique de mobilité bruxelloise des cinquante dernières années. La figure 3 présente le projet de réseau de métro proposé en 1971 par le Ministère (national) des Communications. Si la partie du réseau effectivement réalisée diffère quelque peu de ce qui était prévu,

il est intéressant de constater que les projets pour le futur sont extrêmement proches de ce qui était envisagé en 1971 (lignes 3 et 5).

90. Certes, notamment grâce à l'Expo '58 [Hubert, 2008b], le réseau ferré de surface n'a pas été complètement démantelé, contrairement à d'autres villes en Belgique et à l'étranger. Mais ce n'est que depuis la création de la Région qu'il retrouve grâce aux yeux des décideurs. L'extension de la ligne 94 a donné naissance à de nouveaux projets pour la STIB et De Lijn souhaite créer un réseau de trams pour desservir le « rand ». Mais ces projets se sont concentrés jusqu'ici sur des grands boulevards de « 2e couronne », là où la coexistence avec l'automobile restait possible. Desserte éventuelle de la Gare centrale exceptée, aucun projet concret ne concerne encore, par exemple, le pentagone où le tram n'a subsisté que sur l'axe royal et la petite ceinture ouest. En RBC, le tram n'a donc pas été utilisé jusqu'ici dans la ville dense comme outil de requalification urbaine, basé sur le référentiel du partage de l'espace public [Terrin, 2011]⁴⁸. Chaque fois qu'une concurrence majeure entre le transport public et la voiture aurait pu donner lieu à un choix fort en faveur du transport public, on a assisté jusqu'ici soit au statu quo ou à des compromis insatisfaisants (voir les exemples de la chaussée de Charleroi, du goulet Louise, de la chaussée d'Ixelles...), soit au retour du référentiel fonctionnaliste avec la solution de l'enfouissement (rue Gallait, place Meiser...). C'est pourquoi le projet régional de « tramification » du bus 71 constitue un test qui pourrait donner lieu à des tronçons de la chaussée d'Ixelles libérés de la voiture et réservés aux seuls transports publics, piétons et cyclistes, comme cela se pratique dans beaucoup de villes. Mais l'article 26 du contrat de gestion entre la STIB et la RBC fait déjà état d'un compromis en indiquant, avant même la réalisation des études, que la circulation automobile sera maintenue chaussée d'Ixelles dans un sens, sauf le samedi en journée. La figure 4 montre un exemple de rue correspondant à peu près au gabarit de la chaussée d'Ixelles dans sa partie la plus étroite et l'impact sur la largeur des trottoirs du maintien d'une voie carrossable (à gauche sur la photo).

⁴⁸ Plus qu'un partage de l'espace public entre tous les usagers, ce référentiel inverse la hiérarchisation qui s'est imposée au XXe siècle avec l'avènement de l'automobile. Il s'agit de ce que les néerlandophones appellent le principe « STOP » qui organise l'aménagement urbain en donnant priorité aux modes suivants, dans l'ordre : « Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Private wagen » (marche, vélo, transport public, voiture privée). Autrement dit, s'il ne reste plus de place pour la voiture dans un espace public donné, celle-ci doit être écartée, tout comme, à l'inverse, le piéton a été tenu éloigné des voies rapides.

91. Le « retour des grandes ambitions » pour le métro [Dobruszkes, 2009 ; STIB, 2009] démontre le poids considérable qu'a conservé à Bruxelles le corps technique expert du souterrain qui le porte [Zitouni et Tellier, 2013]. Le rejet radical des alternatives, comme par exemple la « Cityvision » [Lebrun *et al.*, 2009], en est un indicateur [STIB et Bruxelles mobilité, 2010].

92. Malgré l'émergence d'une nouvelle culture de l'espace public (voir les aménagements récents des places Flagey, de la Monnaie, Rogier...) ⁴⁹, on ne peut pas dire qu'une coalition équivalente, composée d'ingénieurs des transports mais aussi d'urbanistes et de paysagistes et soutenue par l'ensemble du monde politique, soit parvenue à s'imposer en faveur de la surface et d'une requalification des espaces publics.

93. Plus prosaïquement, la question se pose de savoir si la date annoncée (initialement 2018, déjà reportée à 2022) de mise en service du Métro Nord est réaliste compte tenu des perspectives actuelles des finances publiques et si ce projet ne va pas « plomber » financièrement et durablement d'autres extensions du réseau et/ou la satisfaction d'autres besoins urbains (cf. point 2.3. ci-dessus et l'impact de ces investissements sur le budget Beliris et sur celui lié au refinancement de Bruxelles). On peut s'interroger également sur le manque d'améliorations de l'offre existante envisagées pour l'intervalle (dix ans dans la meilleure des hypothèses mais l'expérience des grands travaux d'infrastructure en Belgique n'incite pas à l'optimisme) pour cette partie de la ville.

3.2. La réalisation et l'exploitation du futur RER

94. Le RER est généralement présenté comme un outil puissant devant permettre d'améliorer la mobilité au sein de la Zone RER, dans un

rayon d'une trentaine de kilomètres autour de la Capitale. Même s'il concernera au premier chef l'offre de la SNCB, des liaisons bus (TEC et De Lijn) et tram (seulement De Lijn actuellement) viendront compléter cette offre, là où les axes ferroviaires manquent ⁵⁰.

95. Mais ce projet, régi par la loi du 17 juin 2005 issue d'un accord de 2003 entre l'Etat fédéral et les trois Régions du pays, ne cesse de prendre du retard. On évoque désormais 2023 comme nouvel horizon temporel, ceci alors que l'idée s'invitait déjà dans les débats politiques bruxellois dès la création de la RBC, en 1989 [Damay, à paraître].

96. Etant donné la congestion croissante, le RER est pourtant attendu par les navetteurs. Il représente également un enjeu majeur pour Bruxelles. La densité de l'infrastructure ferroviaire y est telle ⁵¹ que son utilisation plus intensive permettrait une part modale du train plus importante, y compris pour les déplacements internes. En 2010, le mode train représentait à peine 1% des déplacements internes, contre 27% pour les déplacements entrants/sortants de la Région [Lebrun *et al.* 2013 : 49]. Les services ferroviaires sont donc avant tout calibrés pour satisfaire les mouvements pendulaires ⁵², et ne jouent pas encore à Bruxelles un rôle complémentaire à celui de la STIB. Enfin, le RER est aussi l'occasion de développer de nouveaux pôles urbains, et tendre ainsi vers une ville polycentrique où la demande de transport est mieux répartie (cf. projet de PRDD).

97. Ces deux points de vue résument un conflit d'usage. Ils ne sont toutefois pas inconciliables puisqu'un accroissement quantitatif de l'offre permettrait dans le même temps de procurer des services « de type urbain », moyennant une meilleure répartition spatio-temporelle de l'offre en ville. De plus, l'amélioration de la fluidité des mouvements pendu-

⁴⁹ Cf. le programme de formation JPyblik[soutenu par la RBC (www.pyblik.be).

⁵⁰ Le projet ne prévoit pas la construction *ex nihilo* de nouvelles lignes ferroviaires mais leur dédoublement où cela est jugé nécessaire. Seul le Tunnel Schuman-Josaphat fait exception.

⁵¹ Bruxelles constitue le centre du réseau ferroviaire national. De nombreuses lignes y convergent. Contrairement à d'autres villes il n'y pas de gares terminus. En fait, la plupart des lignes et des trains traversent Bruxelles, ce qui procure une densité ferroviaire remarquable.

⁵² Un croisement des parts modales avec le lieu de résidence montre la faiblesse du train pour les déplacements internes à la Région, y compris pour ceux qui ont davantage l'habitude de l'utiliser (Wallons et Flamands).

lares et le report modal potentiellement induit pourraient également améliorer la qualité de vie à Bruxelles.

98. La concrétisation du projet RER s'avère toutefois difficile, ce que l'on comprend mieux lorsque l'on considère l'aspect multiscalaire et donc multi-acteurs du projet⁵³. C'est ainsi que les acteurs ne sont pas encore parvenus à se mettre d'accord sur un schéma d'exploitation (horaires, fréquences et arrêts) [Frenay, 2009], ou sur les gares supplémentaires à créer en RBC [Lebrun et Dobruszkes, 2012]⁵⁴, tant leurs intérêts (ou la perception qu'ils en ont) divergent.

99. Faute d'accord sur l'essentiel, un matériel roulant « spécifique » a toutefois été commandé et est en phase de livraison, et les travaux d'infrastructure sont en cours. Mais, dans un cas comme dans l'autre, il s'agit là d'actions prudentes de la part de la SNCB puisque ces investissements seront utiles quoi qu'il advienne, avec ou sans RER. A tout le moins, le risque existe d'un achèvement fort tardif des travaux nécessaires à sa mise en place, singulièrement pour les lignes reliant la Région wallonne à la RBC, pour lesquelles les investissements seraient étalés, voire interrompus durant plusieurs années, pour ne s'achever qu'en 2023, ceci dans le cadre de la réduction récente de l'enveloppe budgétaire consacrée au Plan d'investissements 2013-2025 de la SNCB et du respect de la clé de répartition régionale⁵⁵.

100. Si les causes pouvant expliquer les retards à répétition dans les travaux d'infrastructure sont multiples⁵⁶, la volonté politique de mener à bien le projet pose également question. En effet, vu l'échelle temporelle proposée actuellement, difficile de ne pas voir dans cet étalement

programmé un manque de volonté dans le chef de la SNCB⁵⁷ et/ou de l'Etat fédéral.

101. Dans ce jeu d'acteurs, la RBC peine à faire entendre sa voix dans une matière qui reste avant tout fédérale et où les deux autres Régions semblent tacitement d'accord pour privilégier une vision orientée navetteurs [Frenay, 2009]. L'ensemble des acteurs concernés ne sont en outre pas parvenus à décider clairement de mesures d'accompagnement adéquates pour garantir le transfert modal de la voiture vers le RER. Les études ne manquent pas en effet qui signalent que la seule amélioration de l'offre ne suffit pas [Kaufmann, 2000]. A l'été 2013, la planification des investissements restants (via le Plan d'investissements de la SNCB), n'est toujours pas fixée. La RBC, dotée depuis peu d'un nouvel expert ferroviaire et d'une vision plus affirmée concernant la valorisation du potentiel des gares urbaines [RBC, 2012] peut, plus facilement qu'auparavant, suivre ce dossier stratégique et collaborer de manière constructive avec les autres acteurs. Par ailleurs, la 6e réforme de l'Etat prévoit l'arrivée des Régions au conseil d'administration de la SNCB, ce qui pourrait ouvrir de nouvelles perspectives, bien que les modalités précises de cette présence n'aient pas encore été définies.

⁵³ Ce projet implique de facto une collaboration entre l'Etat fédéral, les trois Régions du pays, ainsi que les quatre opérateurs de transport principaux.

⁵⁴ La RBC compte actuellement 31 gares et points d'arrêts en service, mais, en dehors des principales, l'offre est assez basique et les fréquences offertes faibles (généralement un seul train par heure par sens et par relation). La création d'arrêts supplémentaires est demandée par la RBC (voir Lebrun et Dobruszkes, 2012).

⁵⁵ « Le plan a été établi en prenant comme hypothèse la continuité des principes appliqués jusqu'à présent pour la répartition régionale des investissements, notamment le respect d'une clé de répartition, pour les investissements localisés dans ces deux Régions, de 60% en Région flamande et 40% en Région wallonne » [SNCB 2013, 46]. Les investissements localisés en RBC ne sont donc pas concernés, mais l'essentiel des travaux relatifs au RER prennent place sur le territoire des deux autres Régions.

⁵⁶ Lenteur du processus décisionnel, manque de personnel qualifié chez Infrabel/TUC Rail, sans oublier les recours introduits tant par des citoyens que par certaines communes.

⁵⁷ Une distinction doit être faite entre l'infrastructure, gérée par la société anonyme de droit public Infrabel, et la SNCB-voyageurs, société de droit public également, qui est l'opérateur ferroviaire. Ces deux sociétés sont chapeautées par la SNCB Holding, elle-même étant sous la tutelle de l'Etat fédéral. Dans ce dossier, il n'est pas toujours évident de connaître les positions de chacune des entités, ni les tensions qui éventuellement les traversent.

Conclusions

102. Les pratiques de déplacement ont fortement évolué au cours des années 2000. En terme de part modale, l'usage des transports publics a très nettement augmenté, davantage pour les déplacements entrants à et sortants de Bruxelles (qui sont passés de 15% en 1999 à 32% de part modale en 2010) que pour les déplacements internes (passés de 15 à 25%). La marche est devenue le premier mode pour les déplacements internes à la RBC (37%), l'usage du vélo y a triplé en dix ans et la part modale de la voiture a chuté (de 50 à 32% du total des déplacements), ce qui est moins vrai pour les déplacements entrants et sortants (où la voiture reste utilisée dans 63% des cas). Ceci va de pair avec une tendance à la baisse de la motorisation des ménages bruxellois.

103. Ces évolutions importantes font que, contrairement à ce qu'on entend souvent, le volume global des déplacements en automobile n'a pas explosé et a même légèrement diminué à Bruxelles, la congestion se concentrant essentiellement aux entrées de ville et sur le ring. Le boom démographique que connaît Bruxelles et la multiplication des activités qu'il génère auraient pu donner lieu, à situation inchangée, à une dégradation beaucoup plus marquée de la situation. Ce n'est pas le cas. Autrement dit, le statu quo est déjà une performance en soi, même si, du point de vue de l'utilisateur, cela donne l'impression que la situation ne s'améliore pas, voire empire en terme de temps de parcours notamment.

104. Pour faire mieux, il s'agit d'abord de prendre la pleine mesure des changements en cours : la majorité des Bruxellois – et plus encore dans les quartiers centraux – sont devenus, par choix ou par nécessité, multimodaux, surtout pour leurs déplacements internes à la Région. C'est en soi une petite révolution par rapport à l'époque, pas si lointaine, où le principal horizon était de devenir automobiliste exclusif. Si la valeur symbolique de la voiture est loin d'avoir disparu, l'automobile est devenue, pour beaucoup, un moyen de déplacement parmi d'autres [Lebrun *et al.*, 2013 : 47]⁵⁸.

105. Un changement de paradigme est dès lors possible qui consiste à considérer que nous sommes avant tout des piétons mais des piétons « augmentés » par le recours tantôt au transport public, tantôt au vélo (personnel ou partagé), tantôt au taxi (individuel ou collectif), tantôt à la voiture (individuelle ou partagée). Par rapport à cette dernière, l'appauvrissement des habitants de la Région, d'un côté, et la part croissante du logement dans le budget des ménages, de l'autre, donnent à penser que le moment est venu de mettre en place des formules innovantes d'autopartage, qui ne se limitent pas à des offres externes (Cambio, Zen Car) mais qui incluent des initiatives privées ou citoyennes à l'échelle des collectivités (entreprises ou autres), des quartiers, voire de la ville. Au total, nous avons besoin de davantage de services de mobilité, appuyés par le développement de nouvelles technologies et applications. Ces services doivent bien entendu bénéficier d'une interopérabilité⁵⁹ maximale (idée de « smart city »). Cependant, cette vision orientée services ne doit pas faire oublier le besoin de hiérarchiser les modes de transport à privilégier en fonction de leur bénéfice pour l'environnement et la qualité de vie en ville.

106. La diminution non seulement de l'usage mais aussi de la possession de la voiture est aussi un enjeu crucial pour l'aménagement des espaces publics. En effet, avec aux mains des Bruxellois entre 360.000 et 380.000 automobiles (estimation 2010), qui sont en stationnement (essentiellement au domicile) durant environ 95% de leur durée de vie, c'est une véritable hypothèque qui pèse sur la ville et ses espaces publics, dans un contexte de croissance démographique. La saturation des places de stationnement disponibles est palpable dans beaucoup de quartiers, et la création d'emplacements supplémentaires hors voirie atteindra vite ses limites physiques ou économiques. Ceci au moment précis où la tendance à la réduction de la taille des logements et l'exigence d'une meilleure qualité de vie en ville donnent lieu à l'émergence d'une demande en faveur d'espaces publics libérés des voitures, de meilleure qualité et multifonctionnels.

⁵⁸ Le Cahier n°3 de l'Observatoire de la mobilité de la RBC, à paraître en 2014, sera notamment consacré à cette question.

⁵⁹ Par interopérabilité, on vise la compatibilité des services de transport en termes spatial, temporel, billettique...

107. Ces différents éléments ne dispenseront pas, par ailleurs, les autorités publiques d'une réflexion en termes d'aménagement du territoire. A cet égard, le Plan régional de développement durable (PRDD) est attendu avec une certaine impatience, puisqu'il est censé déterminer les pôles à desservir en priorité dans le cadre d'une ville davantage polycentrique. C'est une telle vision d'ensemble qui doit guider le choix des investissements en infrastructures de transport, étant entendu que tout ne sera pas possible pour connecter les différents quartiers entre eux et qu'il faudra veiller à ne pas mettre tous les (faibles) moyens disponibles dans le même panier (le métro), au risque d'anéantir les chances d'un meilleur maillage spatial et temporel de la ville en transport public.

108. Cette vision d'ensemble, vers laquelle l'ensemble des acteurs (régionaux et communaux) de la RBC sont appelés à tendre, devra être confrontée à celle des deux autres Régions dans une Belgique moins guidée aujourd'hui par la coopération entre entités que par la concurrence. Or, la RBC est fortement dépendante de la politique que voudront bien mener (ou non) la Flandre et la Wallonie pour renforcer, elles aussi, les polarités autour des nœuds de transport public, plutôt que le mitage du territoire, propice à la dépendance automobile. Une coordination à l'échelle métropolitaine sera également nécessaire, avec l'appui de l'Etat fédéral (qui conserve la tutelle sur la SNCB), pour améliorer l'offre en transport public (RER, Brabantnet...) et réduire drastiquement l'usage de la voiture pour les déplacements entrants et sortants, véritable frein au développement régional.

Remerciements

109. Les auteurs remercient chaleureusement, pour leurs remarques et suggestions, les membres⁶⁰ du Comité d'accompagnement de la mission de synthèse qu'ils réalisent, depuis 2011, pour l'Observatoire de la mobilité de la RBC, ainsi que Julie Tessuto, Sébastien van Drooghenbroeck, Magali Verdonck, Benjamin Wayens et Benedikte Zitouni. Le contenu de cette note de synthèse n'engage toutefois que ses auteurs.

Bibliographie

- ANSAY P., 1997, *Le désir automobile*, Bruxelles, CFC-Editions, 191 p.
- BAILLY A., 1979, "La perception des transports en commun par l'usager", *Transport Environnement Circulation*, 32, pp. 23-28.
- BAUCHAU D., 2012, "Les 12 travaux du Plan Iris 2", *Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, 36, pp. 4-5.
- BOOGAERTS P., 2010, "Maximaal groen licht voor bussen en trams", *Verkeersspecialist*, 164, pp. 6-9.
- BOURDIN A., 2005, "Les mobilités et le programme de la sociologie", *Cahiers internationaux de sociologie*, CXVIII, pp. 5-21.
- CERTU, 2013, "Dans les grandes agglomérations françaises, une voiture est stationnée 95% du temps", *Transflash*, 380, pp. 3.
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE, 2009, "La tarification, un instrument économique pour des transports durables", *La Revue du CGDD*, pp. 1-110.
- COOREMANS E., 2012, "La Région entre en gare(s)", *Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, 36, pp. 16-19.

⁶⁰ Par ordre alphabétique : Philippe Barette (Bruxelles Mobilité), Gaston Bastin (Bruxelles Environnement), Alain Broes (Bruxelles Mobilité), Eric Cooremans (Bruxelles Mobilité), Juliette De Villers (Bruxelles Environnement), Astrid De Witte (VUB-MOSI-T), Frédéric Dobruszkes (ULB-IGEAT), Valérie Haemers (STIB), Pierre Lannoy (ULB), Nathalie Lhomme (Bruxelles Mobilité), Annabel Monneaux (Bruxelles Mobilité), Marie Poupé (Bruxelles Environnement), Thierry Richel (Bruxelles Mobilité), Chantal Roland (Bruxelles Mobilité), Astrid Romain (IBSA), Marianne Squilbin (Bruxelles Environnement), Christel Straetemans (Cabinet Grouwels), Valérie Tanghe (Port de Bruxelles), Marianne Thys (Bruxelles Mobilité), Yves van de Casteele (AATL), Arnaud Verstraete (Cabinet De Lille) et Fabien Walle (Bruxelles Mobilité).

- CORIJN E., 2013, "Plan et processus de planification comme levier sociétal", in Corijn E. (ed), *Où va Bruxelles ? Visions pour la capitale belge et européenne*, Bruxelles, VUB Press, pp. 181-218.
- CORNELIS E. et al., 2012, *La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM*, Bruxelles, Belspo et SPF Mobilité & Transports, 350 p.
- DAMAY L., à paraître, "Un RER à Bruxelles ? Socio-histoire des rivalités et des régulations politiques", *Brussels Studies*.
- DEHAIBE X. et LAINE B., 2010, *Projections démographiques bruxelloises. Bruxelles : Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale*, Institut bruxellois de Statistiques et d'Analyse (IBSA). Les cahiers de l'IBSA, n°1, 58 p.
- DEMEY T., 1992, *Bruxelles. Chronique d'une capitale en chantier. 2. De l'Expo '58 au siège de la C.E.E*, Bruxelles, Paul Legrain, CFC Editions, 329 p.
- DE SOLERE R. (ed), 2012, *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*, Lyon, Editions du Certu, Collection Références, 108 p.
- DESSOUROUX C., 2008, *Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, 149 p.
- DIAZ O.L., MIGNOT D., PAULO C., 2004, "Daily mobility and inequality: the situation of the poor", *Built Environment*, 30-2, pp. 153-160.
- DOBRUSZKES F., 2009, "Le projet de plan Iris 2", *Transports urbains*, 116, pp. 15-18.
- DOBRUSZKES F., FOURNEAU Y., 2007, Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois, *Brussels Studies*, 7, pp. 1-19.
- DOBRUSZKES F., HUBERT M., LAPORTE F., VEIDERS C., 2011, "Réorganisation d'un réseau de transport collectif urbain, ruptures de charge et mobilités éprouvantes à Bruxelles", *Articulo - Journal of Urban Research*, online since 19 september 2011. URL : <http://articulo.revues.org/1844#text>, 7, pp. 1-16.
- DUBOIS O., 2005, "Le rôle des politiques publiques dans l'éclatement urbain : l'exemple de la Belgique", *Développement durable et territoires* [en ligne : <http://developpementdurable.revues.org/747>], Dossier 4, pp. 1-17.
- ESPON, 2008, *Territorial Dynamics in Europe. Trends in Population Development*, 1, Luxembourg, ESPON 2013 Programme, Territorial Observation, 15 p.
- FRENAY P., 2009, "Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois. Essai de mise en évidence des facteurs déterminants fondamentaux", *Brussels Studies*, 31, pp. 1-18.
- GAUDIN J.-P., 1999, *Gouverner par contrat. L'action publique en question*, Paris, Presses de Sciences Po, 275 p.
- GEERTS J.-F., HAEMERS V., STRATEC s.a., 2006, "Service reliability and transfer convenience on the Brussels tramway network", *AET European Transport Conference*, Strasbourg, 16 p.
- GOETHALS C., 2012, *Les enjeux du financement des transports en commun à Bruxelles*, Bruxelles, Les analyses du CRISP en ligne, 4 p.
- GROUPE SNCB, 2013, *Proposition de plan d'investissement 2013-2025 v2.0*, 61 p.
- HUBERT M., 2008a, "L'Expo 58 et le 'tout à l'automobile'. Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines ?", *Brussels Studies*, 22, pp. 1-17.
- HUBERT M., 2008b, "L'Expo '58 et la mobilité quotidienne à Bruxelles : une influence décisive et durable ?", in DELIGNE C., JAUMAIN S. (eds), *L'expo '58, un tournant dans l'histoire de Bruxelles*, Bruxelles, Le Cri, pp. 115-143.
- HUBERT M., 2009, "Planification et gouvernance : les écueils du projet de Plan Iris 2", *Transports Urbains*, 116, pp. 19-21.
- HUBERT M., DOBRUSZKES F., MACHARIS C., 2009, "La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles", *Brussels Studies*, EGB 1, pp. 1-15.
- HURE M., 2010, "Une privatisation des savoirs urbains ?", *Géocarrefour*, Vol. 85/4.

- INFRABEL, 2012, *Rapport annuel 2011*, 53 p.
- KAUFMANN V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société, 252 p.
- KAUFMANN V., 2011, *Rethinking the city. Urban dynamics and motility*, Lausanne, EPFL Press (distributed by Routledge), 157 p.
- KAUFMANN V. et al., 2007, "Mobility, Space and Social Inequality", *Revue suisse de sociologie*, 33,
- KAUFMANN V., 2002a, "Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ?", *Recherche Transports Sécurité*, 75, pp. 131-143.
- KAUFMANN V., 2002b, *Re-thinking mobility : contemporary sociology, Transport and society*, Aldershot, Hampshire, England ; Burlington, VT, Ashgate, 112 p.
- LE GALÈS P., 1995, "Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine", *Revue française des sciences politiques*, 45, 1, pp. 57-95.
- LEBRUN K., DOBRUSZKES F., 2012, "Des nouvelles gares RER pour Bruxelles ? Enjeux, méthodes et contraintes", *Brussels Studies* www.brusselsstudies.be, 56, pp. 1-18.
- LEBRUN K., Hubert M., DOBRUSZKES F., Huynen P., 2012, *L'offre de transport à Bruxelles*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°1, 91 p.
- LEBRUN K. HUBERT M., HUYNEN P., DE WITTE A., MACHARIS C., 2013, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, Bruxelles, Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, n°2, 108 p.
- LEBRUN L., CARTON V., HUBERT M. et al., 2009, *Une nouvelle ambition pour les transports publics urbains et le développement de Bruxelles. La Cityvision ou comment faire beaucoup mieux que la Métrovision de la STIB avec moins de moyens*, Bruxelles, 55 p.
- LÉVY J., 2011, "La mobilité comme bien public", *Métropolitiques* URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html>,
- LEWIS D., 2011, *Economic Perspectives on Transport and Equality*, *International Transport Forum*, OECD, Discussion Paper 2011-09, 27 p.
- MARESCHAL M., 2009, "Les contrats de gestion en Belgique, exemple d'une déjuridication ", communication au colloque de l'ULg "L'Etat doit-il être efficace ? Résultats escomptés et effets secondaires des nouveaux outils de la gestion publique", 18 septembre 2009.
- MASI C., 2009, "Gouvernance urbaine, transport public et rôle des autorités organisatrices", *Transport Public International*, 6, pp. 4-6.
- MIGNOT D., 2004, "Mobilité et inégalités sociales", in VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B., JEMELIN C. (eds), *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 89-104.
- MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2012, *Observatoire du commerce 2011*, Bruxelles, Administration de l'aménagement du territoire et du logement, Direction études et planification, 73 p.
- 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.
- MONNEAUX A., 2012, "Le modèle multimodal stratégique de déplacement", *Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, 36, pp. 6-9.
- 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* www.brusselsstudies.be, 15, pp. 1-15.
- NAHRATH S., VARONE F., 2007, "Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique", in FAURE A., LERESCHE J.-P., MULLER P., NAHRATH S. (eds), *Action publique et changement d'échelles de l'action publique : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan, pp. 235-257.

- O'FALLON C., SULLIVAN C., HENSHER D., 2004, "Constraints affecting mode choices by morning car commuters", *Transport Policy*, 11 (1), pp. 17-29.
- O'FARREL P., MARKHAM J., 1974, "Commuter perception of public transport work journey", *Environment and Planning*, 6, pp. 79-100.
- OHNMACHT T., MAKSIM H., BERGMAN M.M. (eds), 2009, *Mobility and Inequality*, Farnham, Ashgate, 238 p.
- ORFEUIL J.-P., 2011, Dix ans de "droit à la mobilité", et maintenant ?, *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html>
- PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2011, *Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales*. Réunion du mercredi 12 octobre 2011, Bruxelles, 22 p.
- POLASKY J.L., 2010, *Reforming urban labor : routes to the city, roots in the country*, Ithaca, N.Y., Cornell University Press, xii, 238 p.
- PURWANTO A.J., 2003, "Measuring Inequality in Mobility: a Capability Perspective", *3rd Conference on the Capability Approach*, University of Pavia, Pavia.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2011, *IRIS 2. Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Bruxelles Mobilité-AED de la Région de Bruxelles-Capitale, 146 p.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2012, *Position de la RBC par rapport aux enjeux en matière de développement de l'offre et de l'infrastructure ferroviaire*, note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, 9 p.
- SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES (STIB), RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (RBC), 2013, *Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles*. 2013-2017, Bruxelles, 105 p.
- STIB, 2009, *Métrovision. Passé-présent-futur*, Bruxelles, 248 p.
- STIB, 2011, *Rapport quinquennal sur l'exécution du contrat de gestion 2007- 2011 liant la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles*, Rapport final, Bruxelles, 120 p.
- STIB et BRUXELLES MOBILITÉ, 2010, *La "Cityvision", une vision tronquée*, Bruxelles, 16 p.
- TELLIER C., 2010, "Des controverses aux compromis. Les lignes de front du métro bruxellois", *Belgeo*, 1-2, pp. 211-228.
- TELLIER C., 2012, *Corps technique et techniques du corps. Sociologie des ingénieurs du souterrain bruxellois (1950-2010)*, Bruxelles, Dissertation présentée en vue de l'obtention du titre de Docteur en sciences sociales et politiques, ULB, 523 p.
- TERRIN J.-J. (ed), 2011, *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé. Walking in the city. Sharing public space*, Paris, Parenthèses, 277 p.
- UITP, 2009, *Intégration des transports publics et de l'urbanisme : un cercle vertueux*, Bruxelles, Focus, prise de position de l'UITP, 6 p.
- URRY J., 2007, *Mobilities*, Cambridge, Polity Press, 335 p.
- VAN WYNSBERGHE C., 2013, "Bruxelles et Washington : deux capitales fédérales enclavées, deux expériences métropolitaines comparables ?", *Brussels Studies*, 66, pp. 1-11.
- VERWILGHEN G., 2012, "Pulsar, le métro de l'avenir", *Le Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, 36, pp. 10-12.
- WUNDERLE M., 2011, *Quelle communauté urbaine pour Bruxelles ? Réflexions sur la 'communauté métropolitaine' prévue dans l'accord de gouvernement de 2011*, Les analyses du CRISP en ligne, 7 p.
- YE X., Pendyala R., Gottardi G., 2007, "An exploration of the relationship between modal choice and complexity of trip chaining patterns", *Transportation Research Part B: Methodological*, 41 (1), pp. 96-113.
- ZITOUNI B., TELLIER C., 2013, "Comment les corps techniques construisent la ville. Gestion stratégique du temps lors de la conception du plan d'extension urbaine au 19e siècle et de la création du (pré-)métro au 20e siècle à Bruxelles", *Brussels Studies*, 64, pp. 1-17.

Pour citer ce texte

HUBERT, Michel, LEBRUN, Kevin, HUYNEN, Philippe, DOBRUSZKES, Frédéric, 2013. *Note de synthèse* BSI. La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires. In : *Brussels Studies*, Numéro 71, 18 septembre 2013, www.brusselsstudies.be.

Liens

D'autres versions de ce texte sont disponibles

ePub FR : <http://tinyurl.com/BRUS71FRE PUB>

ePub NL : <http://tinyurl.com/BRUS71NLE PUB>

ePub EN : <http://tinyurl.com/BRUS71ENEPUB>

pdf FR : <http://tinyurl.com/BRUS71FRPDF>

pdf NL : <http://tinyurl.com/BRUS71NLPDF>

pdf EN : <http://tinyurl.com/BRUS71ENPDF>

Les vidéos publiées dans *Brussels Studies* sont visibles sur la chaîne
Vimeo de *Brussels Studies* à l'adresse suivante :

<http://vimeo.com/channels/BruS>