

LA MOBILITÉ À BRUXELLES : COMPRENDRE ET SAUVER !

ARGUMENTS — REVUE EUROPÉENNE
DE SCIENCE, VOL. 1, N°1, 2016



Arguments — Revue européenne de science, vol. 1, n°1, 2016,

PROF. EM. IR. JACQUES DELIÈGE



"Les dommages causés par les embouteillages à la qualité de vie des citoyens et à la vie socio-économique de Bruxelles sont énormes"

I. Pourquoi Bruxelles[1] est-elle une des villes les plus embouteillées du monde ?

La situation résulte de choix politiques, faits le plus souvent en opposition avec la volonté de la grande majorité des citoyens et des entreprises.

Aggravés au fil des années, les dommages causés par les embouteillages à la qualité de vie des citoyens et à la vie socio-économique de Bruxelles sont énormes : par an, 500 millions € de pertes directes des entreprises bruxelloises,[2] ainsi que pénurie aiguë de parkings dans beaucoup de quartiers, frappant encore davantage les Bruxellois à faibles revenus.

À noter que le nombre de voitures bruxelloises en circulation reste à peu près stable, à 510 000 (cfr. note 2).

On tentera ci-après de descendre aux racines du problème des embouteillages : les trois dogmes paralysants et les huit slogans trompeurs au service d'une idéologie anti-voitures.

Ensuite, à la section IV, seront présentées les conditions d'un renversement de tendance vers une mobilité efficace. La section VI explicite six mesures, dont quatre à court terme, d'amélioration de la mobilité pour Bruxelles.

La section VII rassemble en bouquet les diverses « logiques » qui gouvernent la politique de mobilité et qu'il faut donc inverser.

La section VIII rassemble des questions et réponses sur l'espoir de sauver la mobilité à Bruxelles.

II. Trois dogmes paralysants



Dogme n° 1 - Le transport public doit circuler sur des espaces 100 % publics.

Parmi les options politiques en matière de transport public, celle adoptée à Bruxelles est un quasi-monopole de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), une entreprise 100 % publique, gérée par des pouvoirs publics, autrement dit relevant à 100% des décisions du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

En outre, un dogme a été admis jusqu'à présent : tout site de circulation doit aussi être une propriété à 100 % publique et on voudrait le faire encore respecter pour les (futurs ?) tunnels de métro.

Une mobilité efficace dans une ville comme Bruxelles requiert de disposer d'un transport public performant, car cela permet de reporter des déplacements en voiture (1,15 passager en moyenne) sur des véhicules de transport public, notamment des trams et bus qui occupent, en surface, de l'ordre de 20 fois moins d'espace par voyageur. En heure de pointe, c'est crucial.

Dans cette logique, s'agissant des véhicules de transport public, la supériorité du métro sur les trams et les bus est évidente sur base de divers critères objectifs, dont les deux principaux sont :

- zéro espace au sol requis, hormis les accès aux stations, laissant ainsi cet espace libre pour les piétons, les 4-roues et les 2-roues, ce qui est capital pour la mobilité quand les voiries sont étroites ;
- protection contre les péripéties sur les voiries en surface et donc rapidité de déplacement des usagers.

À Bruxelles, en heure de pointe, la « vitesse commerciale » moyenne du métro est de 28 km/h contre environ 16 km/h pour les trams et bus[3] et cette vitesse est en dégradation malgré les investissements faits en sites propres.

Le blocage depuis 15 ans de l'étendue du métro à la très modeste longueur de 40 km de tunnels pour l'ensemble de la Région de Bruxelles, capitale de l'Europe (alors qu'il y a 141 km de voies ferrées pour les trams), a créé une pénurie objective. Celle-ci a été voulue par certains et elle persiste, notamment à cause du dogme « 100 % public » énoncé ci-dessus !

II. Trois dogmes paralysants



Dogme n° 2 - Tout mètre carré d'« espace vert » est sacré.

Bruxelles est parmi les grandes villes d'Europe les plus vertes avec un taux de couverture voisin de 50 %.[4]

Depuis des siècles, les humains ont transformé des zones « vertes » en zones utiles à leur vie (habitat, industrie, transport).

Dans la Région de Bruxelles, en croissance démographique (certes légère) et déjà aussi verte que précisé, déclarer comme « impossible » la suppression de quelque partie d'espace vert relève du dogme.

Ce dogme impacte directement l'espace disponible pour des bandes de circulation et pour du parking en voirie : parmi les nombreux exemples, le bd du Souverain, longé par beaucoup de verdure, a été privé d'une bande en maints endroits.

II. Trois dogmes paralysants



Dogme n° 3 - L'espace est ce qu'il est, il n'est pas extensible.

Cette affirmation pourrait être objective si les humains n'existaient pas sur notre planète. Mais, depuis des millénaires, ils ont construit sur la mer, en sous-sol et en hauteur.

Nos grands-parents ont parfaitement compris ce potentiel d'extension de l'espace pour développer leur mobilité, notamment par le chemin de fer, en construisant en sous-sol (des tunnels) et en hauteur (des ponts et viaducs). Cela vaut évidemment pour la mobilité urbaine.

Mais, à Bruxelles, certains esprits ont réussi à faire adopter ce dogme d'espace non extensible.

Ils désignent ces extensions, notamment les viaducs urbains, comme des « ouvrages du passé », par manque d'arguments opérationnels ou économiques pour les supprimer. Et tant pis pour la mobilité !

En contraste, la politique de développement actuellement adoptée dans de nombreux pays et villes, surtout hors de l'Europe de l'Ouest, refuse ce dogme. Plus près de chez nous, à Marseille (cfr. image 1), trois tunnels de forte capacité ont été construits depuis l'an 2000 pour désengorger la circulation, comme le tunnel de la Joliette inauguré en 2011.

III. Huit slogans trompeurs pour alimenter une culture anti-voitures

À Bruxelles, la « vision » anti-voitures, au mépris de la réalité physique et de la volonté de la (grande) majorité, a gagné des responsables politiques de partis autres qu'Ecolo (« Groen » chez les Flamands).

À titre d'exemple, voici quelques lignes extraites du parti cdH (Centre démocrate humaniste) :

« Si, à court terme, des solutions doivent être trouvées pour fluidifier les parcours et ne pas porter atteinte au tissu économique bruxellois, les actions de moyen et long terme doivent absolument porter en elles les germes d'un véritable Mobility Shift transférant la majeure partie des déplacements en ville de la voiture aux autres modes de transports ».[5]

Voici quelques slogans trompeurs qui prolifèrent impunément, au service de la « vision » de la mobilité imposée aux Bruxellois.

"Il faut mettre fin à la politique du tout à la voiture"

Depuis des décennies, la STIB a installé 20 lignes de trams (dont actuellement trois en préméto), 50 lignes de bus et quatre lignes de métro (cf. Rapports annuels de la STIB). Et on ose parler de « tout à la voiture » ?



"Il faut une ville pour les Bruxellois, pas pour les voitures"

C'est la phrase chérie du ministre actuel de la Mobilité de la Région.

Les voitures seraient-elles des êtres autonomes, faisant concurrence aux humains ? Ces voitures auraient-elles envahi l'espace bruxellois, à l'insu des humains et contre leur volonté ?

C'est comme si une politique d'urbanisme décrétait qu'il faut supprimer les bacs à fleurs de terrasses ou de lieux publics « parce qu'il faut rendre aux citoyens l'espace occupé par les fleurs ».

"La voiture est dangereuse"

La réplique est vite calculée.

500 000 voitures privées immatriculées à Bruxelles[6] y roulent (sans parler des 100 000 véhicules utilitaires), accompagnés pendant les jours ouvrables d'environ 220 000 véhicules de navetteurs qui font donc 440 000 trajets.

On relève pour la Région Bruxelloise environ 1,5 million de trajets en voiture par jour. Cela conduit sur 365 jours au total d'au moins un demi-milliard de trajets en voiture par an dans Bruxelles, soit environ 1 milliard de kilomètres parcourus, sur la base de l'hypothèse de 2 km en moyenne par trajet.

Pour toutes les catégories de véhicules confondues (donc les trams, bus, etc.), on déplore à Bruxelles une trentaine de morts par an (nombre assez stable), dont quelques piétons renversés par des trams.

Calculons: moins d'un mort pour plus de 30 millions de km parcourus en voiture. Dangereuses, les voitures ?

III. Huit slogans trompeurs pour alimenter une culture anti-voitures

"La voiture personnelle n'a pas de sens puisqu'elle reste inutilisée 95 % du temps"

Le même raisonnement va-t-il conduire à supprimer les ascenseurs des immeubles d'habitation moyenne utilisés 30 fois une minute par jour ? Ou à imposer la suppression des douches qu'on utilise moins d'une heure par jour ? Les autorités de Bruxelles vont-elles subsidier des « douches partagées » ?

"La voiture est polluante"

Ici également, les chiffres fournis par l'Institut Bruxellois de la Gestion de l'Environnement (IBGE) donnent la réponse: la part du trafic automobile dans les concentrations de particules fines (principal polluant) à Bruxelles se situe entre 7 % dans les zones à distance des axes de trafic et 25 % dans les endroits proches des concentrations de véhicules en mouvement.[7]

La responsabilité des voitures (avec les moteurs actuels) est donc largement minoritaire et celle des voitures électriques sera nulle. D'ici là, des véhicules avec des moteurs fonctionnant au gaz naturel peuvent apporter une nette amélioration.

Déjà maintenant, la majorité des particules sont de provenance industrielle ou de combustion de biomasse (bois de chauffage), parfois lointaines, véhiculées par les vents.

"La voiture rejette du CO², ce gaz à effet de serre, qui réchauffe la planète"

Pour camper le décor, rappelons que les émissions de gaz CO² sont alimentées de façon prédominante par la filière de l'élevage et par des centrales électriques à charbon ou des feux de bois, tout cela se regroupant et se mélangeant à des dizaines de kilomètres au-dessus de notre tête, quel que soit leur lieu d'origine.

Revenant à Bruxelles, les véhicules à essence ou diesel y accomplissent de l'ordre de 3 millions de km par jour, comme indiqué ci-dessus. Il est facile de calculer qu'ils rejettent environ 500 tonnes de CO² par jour. Près de 20 fois plus de CO² est rejeté par UNE centrale électrique au charbon (par exemple de la taille de 1000 MWatt thermiques, c.-à-d. 400 MWatt électriques, puissance de la centrale de Doel 1).

À noter que 500 centrales électriques à charbon sont en projet ou déjà en construction en Chine. [8]

Donc, le CO² émis par les voitures à Bruxelles est insignifiant à ce niveau global.

Si les dirigeants politiques veulent néanmoins jouer aux héros environnementaux à Bruxelles, qu'ils sachent qu'on pourrait réduire de 20% la (déjà faible) pollution et l'émission de CO² des 4-roues en atteignant tout simplement une proportion de 20% de véhicules électriques à Bruxelles !

III. Huit slogans trompeurs pour alimenter une culture anti-voitures

Si les dirigeants politiques de Bruxelles avaient été cohérents, il y a longtemps que cette conversion vers l'électrique aurait été engagée pour les véhicules « publics » communaux, les camionnettes de la poste, sans parler des 700 bus de la société de transport public STIB, qui devraient fonctionner soit avec des moteurs au gaz naturel (guère de particules fines) soit des moteurs électriques alimentés par batteries.

Sur les 21 000 bornes de chargement de batteries que la CE recommande pour la Belgique, Bruxelles en a déjà installé... 50 !

Pour les véhicules privés, c'est une évidence : bien plus que 20 % des automobilistes bruxellois roulent moins de 100 km par jour, voire par semaine, c.-à-d. moins que le kilométrage permis par les batteries jusqu'au prochain rechargement.

Ils pourraient donc aussi acquérir une voiture électrique.

Pourquoi vouloir faire compliqué et négatif quand on peut faire simple et positif ?



"Plus on donne de l'espace de circulation aux voitures, plus il y en aura"

Remarquons que ce slogan sous-entend subtilement qu'avoir une voiture est quelque chose de mal !

Dans l'état actuel des choses, cette affirmation est vraie : elle prouve que les pouvoirs publics bruxellois ont refusé de respecter la loi de l'offre et de la demande, remplaçant l'approche démocratique de satisfaire la demande citoyenne par une approche idéologique coercitive.

Mais, au fur et à mesure de la satisfaction effective des besoins en mobilité, cette affirmation devient totalement fautive, car l'équilibre offre-demande sera alors atteint.

L'épouvantail d'une spirale sans fin du nombre de voitures et de la persistance de la saturation est évidemment trompeur, car le nombre d'automobilistes potentiels est physiquement limité. On peut l'estimer à environ 700 000 à Bruxelles : partant de 1 165 000 habitants, moins les jeunes en dessous de 18 ans, moins les personnes handicapées ou très âgées, moins les indigents qui ne peuvent pas se payer la voiture... qu'ils souhaitent !

Le nombre de navetteurs (les jours ouvrables), actuellement de 220 000, même s'il devait encore augmenter, n'est pas extensible sans limites.

Le problème est donc « fini » et soluble, contrairement à l'insinuation du slogan.

IV. Quels objectifs et moyens pour rétablir une bonne fluidité et construire une mobilité efficace ?

IV.1./ L'objectif : revenir au plus près possible de la loi de l'offre et de la demande.

Comme pour toute politique publique (soins médicaux, habitat, enseignement, etc.), l'approche logique devrait partir de la question : de quoi les citoyens ont-ils besoin en matière de mobilité à Bruxelles ?

Le drame des 100 000 chômeurs (6) à Bruxelles ne se résoudra que si des entrepreneurs veulent s'installer à Bruxelles pour offrir de l'emploi marchand: le feront-ils s'ils sont condamnés à être victimes d'embouteillages « durables » ?

Certes, il existe à Bruxelles un groupe minoritaire de personnes proches de la trentaine, avec peu ou pas de responsabilité familiale, ni besoin de mobilité professionnelle rapide, bénéficiant de la condition physique pour rouler à vélo (aussi dans les montées !) et pour se rendre aux arrêts de bus ou de trams, qui estiment à juste titre pour eux que l'on peut se passer de voiture et ainsi faire une économie significative pour le budget personnel.

C'est surtout dans ce groupe de « jeunes » que les leaders politiques recrutent leurs collaborateurs pour rédiger des textes de projet politique. Voilà qui explique bien des choses...

Cela dit, revenons à la formulation de la demande qui devrait être rencontrée par l'offre.

- a) La majorité des Bruxellois veulent rouler dans « leur » véhicule : il y a une demande de 500 000 automobilistes ET de leurs proches (enfants, parents âgés, etc.).
- b) La nette majorité veut se déplacer en aussi peu de minutes que possible

Tout sociologue sait qu'à part des oisifs (ce terme n'implique aucun jugement de valeur), les êtres humains en déplacement imposé par des obligations (familiales, professionnelles, etc.), ou même par des loisirs, veulent minimiser leur durée de déplacement.

Pour l'anecdote, il est piquant de noter la plaidoirie des adeptes des déplacements lents en transport public (par exemple les trams comparés au métro, on y reviendra). Plutôt que de reconnaître ce point négatif de la lenteur (il faut aussi inclure le temps d'attente à l'arrêt), ils imaginent habilement de « nouveaux paradigmes », comme la jolie formule : « au 20e siècle, le temps passé à se déplacer était du temps perdu, mais maintenant, c'est du temps vécu » !

IV. Quels objectifs et moyens pour rétablir une bonne fluidité et construire une mobilité efficace ?

L'argument est qu'on peut s'occuper avec son smartphone.

Demandez aux Bruxellois ce qu'ils pensent de ce « temps vécu » !

c) La majorité veut se déplacer en sécurité (aussi la sécurité ressentie) et avec confort

On ne s'étendra pas sur cette demande assez subjective et diversifiée, mais cependant très réelle chez une forte proportion de Bruxellois, et déterminante pour les choix individuels de mode de transport.

L'application de cette loi de l'offre et de la demande peut se voir limitée par des éléments de nature physique : on ne peut avoir son drone personnel pour aller de Molenbeek à Woluwé en 5 minutes, on ne peut pas mettre 2 x 5 bandes de circulation le long du bd Lambermont.

Mais enfreindre sans cesse cette loi pour cause de considérations idéologiques, comme on le fait à Bruxelles, a conduit au chaos, ainsi qu'à des gaspillages d'argent public par dizaines de millions!

IV.2./ La méthode : évaluer les problèmes sur base de réalités physiques et chiffrées

et non pas avec des concepts subjectifs, tels que la « convivialité » ou la « qualité de vie », auxquels on fait dire n'importe quoi !

Quelles sont ces réalités ?

a- Un peu plus de 500 000 4-roues immatriculés à Bruxelles (chiffre assez stable), propriétés de citoyens qui veulent s'en servir et les parquer là où ils veulent se rendre.

b- Des voiries étroites, parfois sinueuses : chaussées de Wavre, d'Ixelles, de Gand, de Haecht, d'Helmet, etc.

c- Des dénivellations nombreuses et parfois fortes : on n'est pas à Copenhague, ni à Amsterdam, ni à Gand !

On se sent un peu navré de devoir rappeler ces évidences.

V. Pour mémoire : cinq « solutions » illusoires ou insignifiantes de mobilité

Dans un article produit récemment, l'auteur a exposé « Les 5 illusions de la politique de mobilité bruxelloise ».[9]

Déjà dans les années 1980, le philosophe Castoriadis avait écrit « la montée de l'insignifiance » : nous y voici clairement pour la politique de mobilité à Bruxelles !

Sans pour autant rejeter ces solutions symboliques, c'est de mesures et infrastructures significatives dont Bruxelles a besoin. En voici six.

VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

Il faudrait un autre article pour exposer ce thème et justifier chaque mesure ou infrastructure nouvelle pour offrir une mobilité efficace.

On se limitera ici à proposer l'urgent et l'essentiel.

VI.1./ Un moratoire de la réduction des capacités de circulation pour les 4-roues

L'ensemble des acteurs politiques de la Région étaient saisis d'une sorte de jubilation en 2015 pour le lancement avec tambours et trompettes de la destruction du viaduc Reyers à Schaerbeek.

Cette « culture » de destruction des infrastructures routières de Bruxelles se confirme : on revient avec le projet de supprimer le viaduc Debroux à Auderghem (vive la valse des millions pour détruire !) sans alternative de capacité équivalente à cette artère majeure de la mobilité pour les Bruxellois, indépendamment des navetteurs.

Certains, orientés négativement, disent : " s'il y avait 10 % de voitures en moins, la circulation serait déjà nettement plus fluide "

Outre qu'il omet les dommages créés par cette réduction de voiries (en l'absence d'un transport public suffisant ET en conformité avec la demande), ce raisonnement est symétrique. L'approche positive est que si la capacité de voiries est augmentée de 10 %, la fluidité s'en améliore : il suffit d'observer de bonne foi l'amélioration quand on rouvre une voirie après son indisponibilité pour cause de travaux !

VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

VI.2./ Fixer la cadence de référence des travaux sur voiries à 90 heures par semaine

Plusieurs dizaines de chantiers en cours à Bruxelles provoquent une réduction de la capacité de circulation et l'ensemble contribue finalement de manière significative aux causes des bouchons quotidiens.

Évidemment, un gros chantier, comme la réfection d'un tunnel, peut à lui seul engendrer des perturbations très dommageables.

Les préjudices d'un chantier sont à la fois directs pour la mobilité, objet de cet article, et indirects, en matière économique pour les commerces, dont l'accès est entravé, voire interrompu.

On mesure donc la double importance de fixer une réduction structurelle et générale de la durée des chantiers. Cela est d'autant plus urgent qu'on observe avec effarement les nombreux chantiers à l'arrêt ou se déroulant au ralenti, avec un personnel ou des engins manifestement en dessous des possibilités techniques et opérationnelles.

Tout se passe comme si les victimes n'avaient qu'à s'accomoder aux convenances du donneur d'ordre ou des firmes exécutant les travaux.

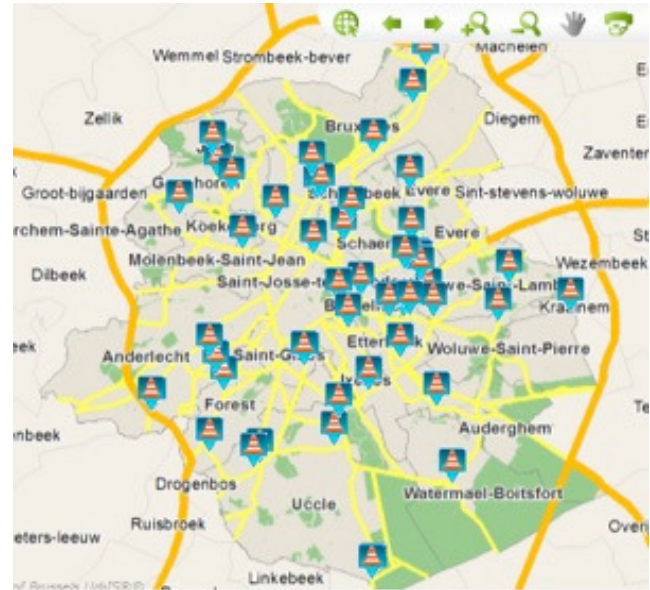


Image 2 : carte des travaux en voirie à Bruxelles, août 2016

Tout se passe comme si les victimes n'avaient qu'à s'accomoder aux convenances du donneur d'ordre ou des firmes exécutant les travaux.

Pour fluidifier la circulation dans Bruxelles, voici une proposition concrète : imposer une norme de cadence à 90 heures par semaine, par exemple 6 jours à 15 heures (de 07 h à 22 h). Cette mesure, adoptée dans bien des villes de par le monde, permettrait de :

- a) fixer des durées totales de travaux bien inférieures à ce qu'on observe, souvent moitié moindres ;
- b) préserver les nuits (de 23 h à 07 h) et les dimanches des riverains.

VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

VI.3./ Développer le métro, significativement et rapidement : c'est LE point le plus fondamental !

Pour cela, il faut se libérer du dogme (voir plus haut) que toute l'infrastructure du métro doit être propriété publique, sous prétexte du caractère public de la société de transport public STIB.

Ce développement du métro est une condition nécessaire pour obtenir une mobilité efficace et la fluidité des voiries à Bruxelles : cela justifie quelques clarifications et développements ci-après.

a) Le financement est possible

Certains ne cessent de pleurer sur le blocage attribué aux règles financières européennes qui empêchent la Région de Bruxelles et la STIB de s'endetter davantage pour construire du métro et on s'enlise en discutant de la déconsolidation de la dette.

Pour avancer, il faut changer de cap : au lieu de lutter contre le vent européen, il faut prendre le large : attirer des capitaux privés pour construire les tunnels et les rémunérer ou les rembourser par la STIB.

Politiquement, on pourrait penser à une société de financement constituée par appel aux capitaux des Bruxellois eux-mêmes qui se sentiraient propriétaires de leur métro.

Ce n'est pas l'objet de cet article ni dans la compétence de l'auteur de développer cet aspect financier.

b) Le métro est moins coûteux que le tram ou le bus

Il faut souligner l'existence d'idéologues anti-métro actifs, qui comptent parmi eux des « spécialistes » universitaires, osant déclarer que « le métro est à exclure parce que trop coûteux ».

Leur argument ad hoc est facilement réfutable. Ils oublient (?) en effet que le métro n'est pas un objet de consommation dont le coût correspondrait (pour faire court) au prix d'achat. Le coût du métro, bien d'équipement, qu'il faut considérer en bonne économie, c'est le coût du produit de ce bien d'équipement, à savoir ici le transport d'un passager.

L'analyse montre que le coût moyen actuel d'un déplacement en métro à Bruxelles est inférieur au coût moyen d'un déplacement effectué en tram ou en bus !

Pour ceux qui aiment calculer, voici l'approche et quelques chiffres.

Divisez les milliards d'euros des tunnels et ouvrages souterrains (y compris leurs frais d'entretien pris à 1% de l'investissement par an) par les milliards de trajets de passagers qui s'y déplacent (dont 140 millions en 2015, selon le rapport STIB) pendant la période d'amortissement (au moins 50 ans) et vous arrivez grosso modo à un coût d'infrastructure un peu inférieur à 1€ par voyage : les résultats précis varient selon les hypothèses, mais nous n'entrerons pas ici dans cette complexité.

VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

Par contre, le surcoût du trajet en tram ou en bus, lié au déficit d'exploitation de la STIB, se calcule facilement : 300 millions € de déficit,[10] qui sont imputables exclusivement aux trams et bus, qui ont transporté 260 millions de passagers : sachant que le prix payé par le voyageur est le même quel que soit le véhicule qui le transporte, on voit que ce surcoût à faire payer par le contribuable est un peu supérieur à 1 € par voyage en bus ou tram.

Un mot encore sur le coût de construction du métro à Bruxelles qui devient fort élevé, notamment parce que certains veulent construire des stations du type " lieu de vie".

Ce prix élevé convient très bien à ceux qui veulent faire croire que « le métro est impayable » !

Pour conclure, en admettant même que ces surcoûts, l'un lié à l'amortissement des tunnels, l'autre lié à la perte d'exploitation de la STIB, sont semblables à environ 1 € par passage, on comprend quelle intoxication représente l'affirmation : "le métro est beaucoup plus cher".

c) Le réseau SNCB (RER ou autre) ne constitue pas une alternative au métro.

Un parlementaire fédéral[11] dit astucieusement: « Construire un nouveau métro, je ne suis pas contre, mais avançons déjà avec ce qui existe : 40 gares sont sous-utilisées à Bruxelles. Si on arrive à les interconnecter, on aura déjà gagné beaucoup de temps ». À noter qu'il parle de gares de la Société Nationale des Chemin de fer Belges (SNCB), pas de la STIB.

Il raisonne comme si des Bruxellois ou navetteurs étaient désireux d'aller par exemple à la gare SNCB d'Evere (42 marches à descendre ou escalader entre la rue et le quai... où il n'y a aucun abri) pour y aller prendre un train qui les conduit à une autre gare SNCB « sous-exploitée » comme Meiser ou Boondael... où ils n'ont pas besoin de se rendre !

À l'évidence, ce réseau de gares ne correspond pas à une demande générale des Bruxellois... sinon, ils utiliseraient ce qui existe plus que symboliquement ! Par ailleurs, leur propriétaire, la Société des chemins de fer SNCB, aurait à concevoir des horaires de trains supplémentaires et à aggraver son déficit.

Le RER (réseau express régional) intrabruuxellois, dont beaucoup rêvent, serait en porte à faux par rapport à la loi de l'offre et de la demande (cf. point IV.1.), qui semble peu assimilée par les mandataires politiques.

Avec de telles diversions sur des solutions virtuelles, le développement du métro reste bloqué, tandis que le développement des files de voitures est garanti !

d) Le rythme des études, recherches et travaux de construction du métro est beaucoup trop lent

Le long délai de construction en cours de la ligne de métro Gare du Nord-Evere est très troublant.

VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

Après des diversions absurdes au niveau de l'étude de faisabilité (comme l'option de faire passer le futur métro par... la gare SNCB de Schaerbeek, que le train relie déjà à cette gare du Nord !), voilà que la suite du projet traîne également ! L'auteur de ces lignes a personnellement recommandé au ministre de la Mobilité en juillet 2016 de faire appel à un ou deux experts asiatiques pour auditer le planning qui est présenté, allongé aussi par des mesures dites de sécurité tout à fait excessives, sans parler de procédures que les autorités bruxelloises devraient « revoir » si elles sont cohérentes avec l'objectif d'offrir « prochainement » un métro.

De même que le coût inutilement élevé, cette lenteur convient parfaitement à certains adversaires du métro !

e) Il faut déverrouiller les études d'extension

S'agissant d'autres lignes de métro à construire, certains déclarent qu'on ne peut même pas en étudier la faisabilité sous prétexte qu'on doit « se concentrer sur le métro nord » ?

Ainsi, c'est la société civile[12] qui a dû faire le travail de la STIB et a présenté un plan de déploiement du métro à Bruxelles pour les 20 années à venir.

Ces quelques considérations, relativement détaillées, à propos du métro de Bruxelles permettront de comprendre :

- pourquoi on en est encore en 2016 (et cela durera jusque 2022 au moins) au total honteusement bas de 40 km de lignes de métro ;

- comment cette offre très faible de métro empêche le report modal souhaitable d'une partie importante des déplacements en voiture (plus d'un million par jour) vers le transport public ;

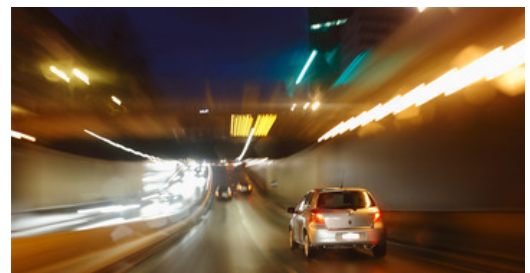
- finalement, pourquoi il y a tant d'embouteillages à Bruxelles !

VI.4./ Reprendre le développement de l'infrastructure routière

Vu les évidences physiques et sociologiques décrites plus haut, on doit conclure que, pendant des décennies, il sera encore nécessaire d'assurer une grande partie de la mobilité à Bruxelles par l'usage de 4-roues privés. Dès lors, pour réduire les bouchons, la conclusion s'impose: apporter plus de capacité là où c'est nécessaire.

Cela est possible par des tunnels en divers endroits de Bruxelles, par exemple :

- à Ixelles, sous la place de l'Étoile et du Bois de la Cambre ;
- à Schaerbeek, sous la place Meiser (dossier antérieurement justifié et programmé !)
- à Ganshoren, sous l'avenue Charles-Quint.



VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

Une autre infrastructure importante, aussi pour les Bruxellois eux-mêmes, est à court terme, l'augmentation de capacité du Ring de Bruxelles, situé sur le territoire de la Flandre et prévu par les autorités flamandes.

En semaine, 70 000 Bruxellois travaillent en Flandre ou en Wallonie (2) et une majorité s'y rend via le Ring, tandis qu'en week-end, souvent, les touristes bruxellois se rendent en masse vers la Côte ou dans les Ardennes en utilisant le Ring.

Il se fait que, cette fois encore, des personnalités politiques bruxelloises semblent chercher des raisons pour s'opposer, par idéologie, à ce supplément d'infrastructure routière, comme il s'en construit dans le monde entier autour de villes qui se développent.

L'argumentation de la pollution est utilisé à l'envers, prétendant qu'un supplément de pollution serait causé par un supplément de véhicules, alors que, au contraire, ce sont les embouteillages quasi permanents actuels qui provoquent un « stop and go » continu des véhicules générant un surcroît de pollution.

VI.5./ Arrêter la politique de pénurie de parkings dans les quartiers

Cette pénurie assez générale de parking est visible et même très aiguë dans beaucoup de quartiers de Bruxelles : vu la nécessité pour les automobilistes de tourner en rond pour chercher une place de parking, payante ou non, elle est aussi un facteur de création d'embouteillages.

Elle est en outre un handicap pour la vie des automobilistes, qu'ils circulent à titre privé ou professionnel.

La politique du Gouvernement bruxellois est, depuis des années, de permettre la suppression d'emplacements de parking en voiries pour attribuer cet espace à d'autres usages, tels que le placement de sites propres de bus.

Mais, progressivement, sous l'influence de fonctionnaires ou de mandataires anti-voitures, des suppressions de parking se réalisent sans utilité définie : un cas fréquent est celui de centaines de croisements de rues où il n'y a jamais eu un piéton blessé, où on refait les trottoirs selon de « nouvelles normes » en créant des « oreilles » démesurées pour supprimer du parking !

La photo ci-dessus (Schaerbeek - rue Brems) illustre la suppression sadique de parking sans aucune utilité pour quoi que ce soit d'autre.



VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

Le résultat de tous ces grignotages persévérants des emplacements de parking est une pénurie, accentuée au travers du territoire bruxellois, au point que les titulaires d'une carte de stationnement, par exemple des riverains ou des « prioritaires » (comme les médecins), paient pour un droit de parquer qu'ils ne peuvent pas exercer du fait de la pénurie !

À méditer...

Signalons aussi qu'en cas de suppression de parking en voirie, des dispositions légales (l'AR du 17 juillet 2013) imposent une **compensation** « **significative** » hors voirie : trois ans plus tard, on ne trouve aucune trace d'un calcul de compensation par l'Agence Régionale de stationnement en charge de ce travail, condition préalable à la réalisation de cette compensation.

La situation d'illégalité persiste donc ...

Quantitativement, selon les chiffres de Bruxelles Mobilité - AED et de Parking.Brussels (rapport 2015) 28 000 places de parking ont été supprimées au cours des dix dernières années !

Il en résulte 265 000 places en voirie et 250 000 places en garages privés pour un total de 514 000 voitures.

Je peux donc aller visiter un parent et y parquer ma voiture si lui vient mettre la sienne chez moi !



Remettre la politique du parking en adéquation avec la loi de l'offre et de la demande, et avec la loi tout court, dans le respect démocratique de la volonté évidente des citoyens, voilà qui honorerait les responsables politiques qui s'y emploieront et contribuera à une mobilité efficace à Bruxelles.

VI.6./ Construire un nombre approprié de parkings de transit à la périphérie de Bruxelles

Tout autre chose à présent : la pénurie de grands parkings de transit aux frontières de la Région de Bruxelles-Capitale afin de permettre à une partie significative des 220 000 navetteurs-automobilistes d'y terminer leur trajet avant de venir occuper les voiries et les parkings de Bruxelles et d'y monter dans un véhicule de la STIB.

Cette contribution au transfert modal est en fait plus complexe à réaliser qu'il n'y paraît, car il faut :

- une adéquation entre ces parkings et des stations de transport public massif ;
- une politique de tarification de ce service de parking qui ne soit pas dissuasive.

VI. Quelles mesures concrètes et quelles nouvelles infrastructures ?

Le projet actuel du Gouvernement d'atteindre un total de 16 000 parkings de transit par la construction de 10 000 places supplémentaires^[13] est donc théoriquement fort insuffisant pour être un facteur significatif de réduction des embouteillages à Bruxelles, mais c'est un pas en avant...

Même à ce faible niveau, la partie n'est pas gagnée : il restera à observer combien d'automobilistes navetteurs seront effectivement intéressés par un tel service, eu égard à la loi de l'offre et de la demande rappelée au § IV.I. La partie n'est pas gagnée.

VII. Le bouquet des logiques inversées

Au vu de tous les éléments rapportés dans cet article, et de toutes les étrangetés en matière de mobilité à Bruxelles, on peut présenter la synthèse suivante au niveau de la « logique » de la politique de mobilité.

- La logique opérationnelle est inversée : les durées de trajets s'accroissent pour tous types de véhicules... sauf pour les cyclistes, bénéficiaires de multiples attentions et de diverses infrastructures (pistes en site propre, Véloboxes, stations Villo!), alors que leur contribution à la mobilité reste - logiquement - très faible, au niveau de 3 ou 4% (6), et alors que le métro rapide a vu son développement empêché et encore entravé.

- La logique économique est inversée : les transports de la STIB, certes indispensables et à développer, coûtent 300 M€ annuels de déficit d'exploitation à la collectivité, tandis que les 500 000 voitures de Bruxelles rapportent 1 milliard par an à l'État en taxes, accises, etc. (dont moins de la moitié servent à améliorer la mobilité). Et on veut obsessionnellement remplacer le transport qui rapporte à l'État par du transport qui lui coûte.

Au niveau économique privé, des commerces fléchissent ou ferment ou délocalisent, par suite des entraves à la circulation automobile.

- La logique sociale est inversée : la résorption du chômage (100 000 demandeurs d'emploi à Bruxelles, dont beaucoup de jeunes) exigerait l'attraction des entrepreneurs, aussi du type « labour intensive » pour les peu qualifiés. Mais la mauvaise mobilité (surtout pour les 4-roues), notamment la pénurie de parkings, provoque au contraire un exode visible d'employeurs, grands et petits.

S'agissant du parking, la logique de pénurie frappe davantage les plus démunis qui habitent dans des habitations sans garage et connaissent la pénible épreuve quotidienne de la recherche en soirée d'un parking en voirie.

VII. Le bouquet des logiques inversées

- La logique environnementale est inversée : les embouteillages multiplient les émissions polluantes et par ailleurs, la promotion des voitures moins polluantes (moteurs à gaz) ou non polluantes (électriques) est quasi à l'arrêt depuis des années

- La logique démocratique, enfin, est inversée : les fonctionnaires et la STIB, ainsi que les cabinets des ministres, réussissent souvent à dicter leur vision au lieu de vivre au service de la volonté démocratique de la grande majorité des citoyens.

Plus subtils, certains universitaires y vont d'une affirmation péremptoire du genre de celle-ci « dans la mesure où l'offre d'infrastructures n'est pas une solution à Bruxelles, puisque l'espace public doit aussi répondre à d'autres fonctions que la circulation ». [14] Où se trouve une proposition ou une justification scientifiquement chiffrée à l'appui d'une telle affirmation ?

Voilà comment la démocratie est menacée par une dictature de technocrates réussissant à endoctriner nos décideurs politiques.



VIII. Quel espoir de rétablir une mobilité au service des citoyens et des entreprises ?

-La question « comment se fait-il qu'il y ait autant d'embouteillages à Bruxelles ? » aura reçu dans le texte qui précède de nombreuses réponses, sans langue de bois.

Peut-être cet article a-t-il aussi pu faire découvrir que les options politiques adoptées conduisaient inexorablement à la situation de pénurie et d'embouteillages actuelle.

Outre la guerre au grand air contre la voiture, se déroule la guerre souterraine contre le métro !

Les solutions existent : beaucoup l'ont montré (2), cet article également.

Mais il est prévisible qu'elles ne seront pas mises en œuvre si la moitié des mandataires politiques continuent de vivre sous le joug des trois dogmes et restent perméables aux sept slogans dénoncés ci-dessus.

Une majorité efficace de mandataires politiques pourra-t-elle se dégager pour enfin prendre des décisions inspirées par la logique opérationnelle, économique, sociale, environnementale et démocratique ?

Les gens intelligents ont cette capacité de se poser des questions et de pouvoir changer d'avis...

Espérons...

Footnotes

1. ^ Bruxelles désigne une « Région » composée de 19 « communes » (hors Belgique, on parlerait d'arrondissements ou de districts), dont une est la « Ville de Bruxelles » englobant le centre historique.
2. ^ BECI, « Livre Blanc de la Mobilité » - 2014
3. ^ Rapport 2015 de la STIB, p. 96
4. ^ IBGE = Bruxelles Environnement
5. ^ Bulletin de mars 2016 de la section de Schaerbeek
6. ^ IBSA Institut Bruxellois pour la statistique et l'analyse
7. ^ Bruxelles environnement - « Air - Données de base pour le Plan Air » - fiche 23
8. ^ Académie 2016 - conférence de JP Schaeken-Willemaers
9. ^ La Libre du 16 mars 2016 - Jacques Delière, consultable sur le site www.drpasbl.be
10. ^ Rapport STIB de 2015
11. ^ Nolle - Le Soir du 5 août 2016
12. ^ J. Condijs, L'Echo - juin 2016
13. ^ Déclaration de Politique Régionale 2014 - p. 40
14. ^ Lebeau - Macharis, Brussels Studies, n° 80

A propos de l'auteur **Jacques Delière**
ST/EPL - Ecole Polytechnique de Louvain
— Article à citer comme : **Jacques Delière, "La mobilité à Bruxelles : comprendre et sauver !", Arguments — Revue européenne de science, vol. 1, n°1, 2016, <http://revue-arguments.com/articles/index.php?id=3>.**