

Réflexions stratégiques po

Les Belges n'hésitent pas à se déplacer, et cela par tous les moyens mis à leur disposition dans un pays où l'espace occupé par les infrastructures est parmi les plus élevés au monde. Avec pour conséquence un engorgement croissant des routes mais à présent aussi des transports publics qui ont atteint un niveau d'inconfort et d'irrégularité préoccupant. Le plan Iris 2 tâche d'améliorer la situation.



L'urbaniste Pierre Laconte, précédemment Secrétaire Général de l'Union Internationale des Transports Publics (où l'un de ses plus récents successeurs est Alain Flausch, ex-patron de la STIB) a créé la Foundation for the Urban Environment dont l'objectif est de soutenir et d'organiser des événements et des publications relatifs à la planification urbaine et environnementale et à la mobilité soutenable.

La Belgique est un petit pays pourtant les trajets domicile-travail y sont plus longs que chez nos voisins ; les opérateurs de transports publics ont tous quasiment doublé le nombre de personnes transportées en 10 ans, mais le nombre de voitures en circulation n'a cessé d'augmenter ; plus un opérateur public subsidié transporte de voyageurs, plus il creuse son déficit ; « les gens devraient marcher plus, on ne pourra pas transporter tout le monde », déclarait le remuant ex-patron de la STIB, Alain Flausch ; « les problèmes de mobilité ne se règlent pas uniquement avec des instruments de mobilité » estime le prof. Éric Cornelis des facultés N.D. de la Paix (Namur). Voilà une série de paradoxes qui apparaissent dès qu'on étudie les questions de mobilité et ils en illustrent la complexité.

Belges hypermobiles

La mobilité comparativement élevée des Belges par rapport à leurs voisins a engorgé les routes et encombre à présent les transports publics, avec toutes les conséquences d'inconfort, d'irrégularité et même d'insécurité qui commencent à apparaître. Et cela ne va pas s'arranger dans le futur, en particulier dans les grandes villes comme Bruxelles : actuellement, sur le Ring, les ralentissements sévissent en moyenne 4 heures et 42 minutes par jour. D'ici 2015, les temps de parcours dans la capitale vont augmenter de 131 % « et la vitesse moyenne du trafic auto va passer de 21 à 10 km/h », assure-t-on chez ProVélo, le lobby des cyclistes, qui ajoute que « se déplacer en vélo est déjà plus rapide qu'en voiture. En 2015, ce sera deux fois plus rapide ! »

Ajoutez à cela l'augmentation démographique prévue dans la capitale (+ 170.000 personnes d'ici 2020 d'après le Bureau Fédéral du Plan), les contraintes nouvelles nées de l'obligation de réduire les émissions de CO₂ et de particules fines, et celles venues de l'augmentation des prix des carburants... et vous obtenez une équation à multiples inconnues

dont la solution paraît fort hypothétique. Les autorités s'efforcent pourtant de mettre de l'ordre dans ce qui apparaît comme un chaos, notamment par l'adoption d'un Plan de Mobilité pour Bruxelles, nommé d'après sa fleur emblématique : l'iris.

Deuxième mouture du Plan Iris

Le premier plan stratégique Iris couvrait la période 1995-2005. En septembre 2010, le gouvernement bruxellois adoptait le Plan Iris 2 reprenant les principales orientations de la mobilité dans la capitale pour la période 2015-2020. Objectif déclaré : améliorer le quotidien des Bruxellois, des navetteurs et des touristes et réaliser l'équilibre entre les besoins en mobilité et la qualité de vie dans la capitale. Ses points principaux sont un projet de construction d'une ligne de métro vers Schaerbeek pour 2018, l'étude d'une extension vers Uccle, un objectif global de réduction du trafic automobile de 20 % en 2018 (6 à 10 % d'ici 2015), une réduction de 16 % des emplacements de stationnement en voirie compensée par autant d'emplacements hors voirie, un péage urbain à étudier d'ici à la fin de la législature et diverses mesures pour les piétons et les cyclistes avec pour objectifs : 20 % des déplacements mécanisés effectués à vélo en 2018, contre 4 à 5 % aujourd'hui et 20 km des zones piétonnes ou assimilées (semi-piétonnes, à horaire réduit...).

Iris 2 confie également au Plan Régional de Développement Durable le soin d'étudier la possibilité de développer le métro sur la Moyenne Ceinture. Cet autre plan stratégique bruxellois, le « PRDD », prolonge le PRD datant de 2002 et concerne l'ensemble de la planification régionale avec 5 défis : l'essor démographique, l'emploi et la formation, l'environnement, la lutte contre la pauvreté et l'internationalisation de la Région. Son adoption permettra, c'est l'espoir de ses promoteurs, de « dessiner les grands principes d'une nouvelle image de la ville, un objectif à atteindre pour les

IBM établit un « index de la souffrance des navetteurs »

Pour la quatrième année, IBM publie un rapport cherchant à évaluer la perception des conducteurs navetteurs sur la façon dont le trafic affecte leur niveau de stress, de frustration, leur santé et leur performance au travail. L'étude porte sur 8.000 personnes dans 20 villes dans le monde. Les résultats s'affichent sur un « Commuter Pain Index » qui tient compte de 10 critères pour classer les villes étudiées.

Le rapport complet (en anglais) est disponible sur www.profacility.be/references

ur la mobilité à Bruxelles



élections communales de 2012 afin de permettre aux nouvelles majorités communales de coordonner leur Plan Communal de Développement (PCD) avec le PRDD. » L'horizon de ce plan est fixé à 2020 puis 2040. Des dates qui laissent rêver quand on les compare à la longévité politique des décideurs, à la visibilité des chefs d'entreprises qui ne dépasse plus 3 ans, et à l'incertitude qui pèse sur la pérennité d'éléments aussi fondamentaux que la survie de la monnaie unique.

Des voix discordantes

Lors de son vote, Iris 2 n'a pas attiré que des éloges. Jef Van Damme, échevin sp.a de la Mobilité à Molenbeek-Saint-Jean et parlementaire bruxellois, a travaillé à une version précédente du Plan Iris 2 au sein du cabinet de Pascal Smet alors ministre bruxellois de la Mobilité. Il considère que « ce plan manque de tout fondement. Son cadre budgétaire ne sera étudié que l'année prochaine. C'est absurde dans la mesure où on ne peut prendre que des mesures pour lesquelles un budget est prévu. Le gouvernement bruxellois veut devenir l'éco-capitale de l'Europe, mais n'ose pas décider de la manière de le devenir. Le plan reste (délibérément ?) vague au sujet de nombreuses mesures. Nous avons pratiquement perdu 2 ans. » Le FDF Didier Gosuin n'est pas plus tendre : « Ce plan aurait dû être arrêté en 2005. La majorité de l'olivier a mis ce dossier au congélateur pendant 5 années qui feront mal sur le plan écologique. Le plan précédent était dépassé depuis 2004-2005. Mais faute de consensus, l'objectif de réduction de trafic automobile ne sera pas atteint dans les délais fixés. »

La réflexion se poursuit néanmoins : en juin dernier, le Ministre des Travaux publics et de la Mobilité de la Région de Bruxelles-capitale organisait en collaboration avec la FFUE (Foundation for the

Urban Environment – www.ffue.org) un colloque visant à débattre des options à prendre en matière d'infrastructures routières et de réseaux de transports public et de leur intermodalité. Les orateurs ont présenté des exemples de projets concurrents non seulement au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi des projets représentant une concurrence entre la Région et sa périphérie.

Selon les organisateurs, ceci est caractéristique de la relation de « coopétition » (concurrence tempérée par la coopération quand les faits l'exigent) qui caractérise la gouvernance en archipel de la métropole centrale belge. De nombreux exemples ont été donnés par les intervenants, avec pour conclusion que ces relations complexes seront le décor de fond des projets d'infrastructure qui détermineront le type de mobilité dans et autour de Bruxelles, en particulier à l'Est.

Pierre Laconte, président de FFUE : « À Bruxelles, des projets très proches, comme NEO (Plateau du Heysel) et U-Place (au sud de la zone industrielle de Machelen-Vilvoorde) entrent en concurrence, et c'est le marché qui décidera. Ce colloque a eu le mérite de faire entendre un certain nombre de faits à des décideurs qui n'ont pas toujours l'intention de se parler. Notre fondation est subventionnée par diverses sources et elle permet de proposer un outil de travail qui n'est pas celui de la consultance. Il faut avoir un lieu pour discuter sur des sujets techniques où le brouillard règne en maître, et la culture du dialogue à la belge, même s'il est lent et lourd, permet d'éviter les erreurs que l'on voit dans certains pays voisins, où quand une décision est prise, on l'applique jusqu'au bout. Même si elle est mauvaise... »

Patrick BARTHOLOMÉ ■

Plus d'infos

- sur le PRD (Plan Régional de Développement), www.prd.irisnet.be
- sur le PRDD (Plan Régional de développement Durable) et le PRD, www.urbanisme.irisnet.be, onglet « Les règles du jeu » www.bruxellesplus10.be
- la mobilité à Bruxelles : www.bruxellesmobilitte.irisnet.be

« IRIS II, Plan de Mobilité » – tel qu'adopté le 9/9/10 par le Gouvernement régional. Une version mise en page et finalisée accompagnée des cartes et illustrations est en cours d'élaboration. Disponible sur : www.profacility.be/references.
