

LA MOBILITÉ DANS ET VERS BRUXELLES : 10 PROPOSITIONS D'ECOLO ET GROEN

LE CONSTAT : IL EST DE PLUS EN PLUS DIFFICILE DE SE DÉPLACER À ET VERS BRUXELLES

Bruxelles est la ville la plus embouteillée et une des plus polluées d'Europe.

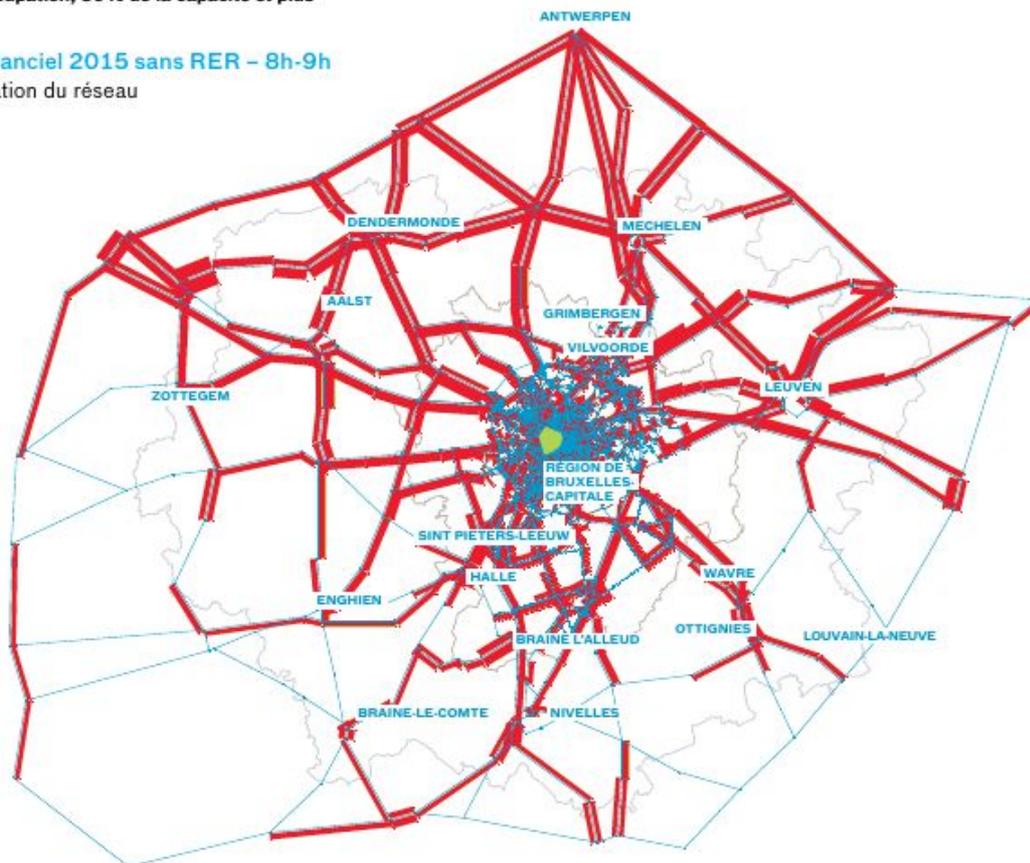
Les coûts annuels des embouteillages se montent à 8 milliards (source : FEB). 800 km d'autoroutes saturés à + de 75%. 58h perdues dans les embouteillages pour chaque belge !

- Limite de la zone RER
- Limite de la zone IRIS 1
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale
- Routes principales
- Taux d'occupation, 80% de la capacité et plus

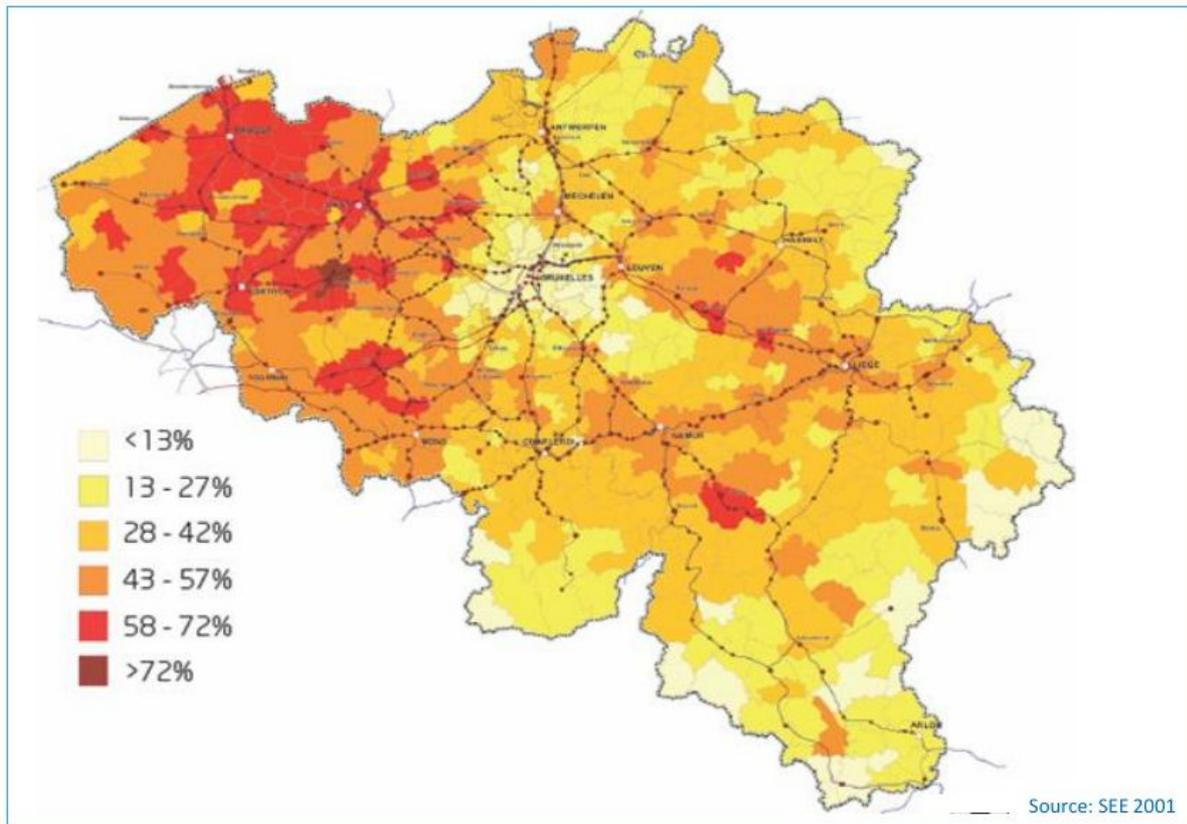
On

Scénario tendanciel 2015 sans RER - 8h-9h

Carte de saturation du réseau zone RER.



peut aussi remarquer qu'autour et dans Bruxelles, on utilise très peu le train pour se rendre à son travail :



Part du train dans les déplacements domicile-travail vers Bruxelles. Source : SNCB.

Or, la couverture de la STIB est presque uniquement limitée à Bruxelles et les bus de DeLijn/TEC se retrouvent eux aussi englués dans la circulation.

LES 10 ROPOSITIONS

- I. Diminuer la congestion
- II. Augmenter la desserte en transports en commun avec l'infrastructure existante
- III. La renforcer ensuite avec de nouvelles infrastructures

I. Diminuer la congestion

Proposition 1 : Le Budget Mobilité pour diminuer la congestion

Certains bénéficient d'une voiture de société, d'autres ne reçoivent aucun frais de déplacement, les uns ne sont remboursés de leurs frais de déplacement qu'en partie. Le système belge - ou plutôt les systèmes - n'offrent ni flexibilité, ni choix, ni égalité entre les travailleurs. La proposition de budget mobilité répond à ces critiques.

Elle vise à remplacer les régimes fiscaux des voitures-salaires de société, des remboursements partiels de frais de déplacement et de la part des déplacements dans les frais réels.

Le Budget Mobilité est accessible à tous les travailleurs sous forme de crédit d'impôt imputé sur le

précompte des entreprises. Ce système plus social et plus durable, permet également une énorme simplification administrative pour les pouvoirs publics, l'employeur et le travailleur.

Le Budget Mobilité incite au choix des modes durables :

- celui qui opte pour la marche ou le vélo empoche le montant global ;
- celui qui prend le train ou le bus peut couvrir le montant de son abonnement ;
- le budget mobilité tient également compte de la co-modalité (utilisation combinée de divers modes). Les déplacements réalisés totalement ou partiellement à vélo font l'objet d'un Bonus Vélo calculé au prorata de la distance parcourue à deux-roues.

Le budget mobilité ne remplace pas les défraiements pour déplacements professionnels en voiture de société : indépendants, représentants,... utilisant une voiture de société à des fins professionnelles peuvent déduire les coûts engendrés de leur déclaration de revenus ou de l'impôt des sociétés. L'utilisation privée de ces voitures (y compris les trajets domicile - travail) ne bénéficierait plus du régime fiscal de faveur actuel.

La suppression de la part privée des voitures de société permet de financer la mesure. Rappelons que selon le bureau Copenhagen Economics, ce système coûte 4,8 milliards € ou 1,2 % du PIB belge.

Le système permet le libre choix de déplacement et surtout, stimule la baisse des déplacements.

Exemples

1. Je me déplace à vélo. Je fais 10 km aller et retour tous les jours. Aujourd'hui je peux déduire 484€/an. Avec cette nouvelle proposition, je reçois $730+400= 1130€$.
 2. Mon employeur m'offre mon abonnement SNCB (20 km de distance entre gares) mais je dois aller à la gare par mes propres moyens (5 km de plus). Avec la nouvelle proposition je reçois 1130 € dont 766 pour mon abonnement de train.
 3. Je fais du covoiturage. Avec ce nouveau système, plus de problème de déduction. Je reçois la même chose, que ce soit avec mon véhicule ou avec celui de mes covoitureurs.
- Les taxis, les ambulances, tous les déplacements professionnels ne sont pas concernés. Ils ne sont pas considérés comme déplacements domicile-travail.*

II. Augmenter la desserte en transports en commun avec l'infrastructure existante

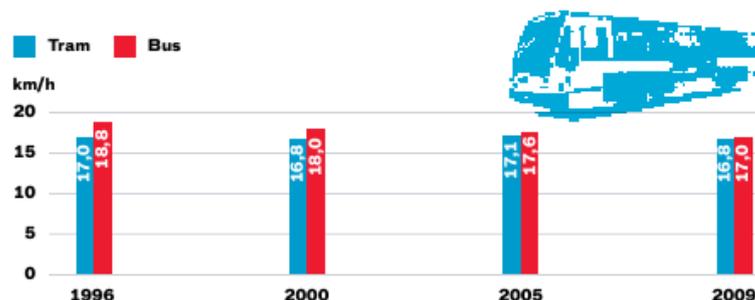
Proposition 2 : Dans l'immédiat : sites propres et priorité absolue aux feux

De nombreuses lignes de bus, mais également des lignes de tram attendent encore et toujours que des mesures simples soient prises pour les rendre non seulement prioritaires dans la circulation mais aussi totalement immunisées du trafic et de la congestion qui ne cesse de s'aggraver à Bruxelles. Une série de lignes sont identifiées de longue date, dans le plan IRIS 2. Ce plan est très clair sur l'impact de la congestion quant à l'efficacité des transports publics : « **La saturation pèse sur la vitesse commerciale des transports publics de surface, englués dans le trafic. Leur vitesse de déplacement en voirie diminuera en moyenne de 32 %.** Les coûts d'exploitation sont également conditionnés à la hausse par la congestion, frappant la fiabilité. Et même sur les sites propres, la congestion perturbera chaque traversée de carrefour. »

Évolution des vitesses commerciales bus et tram en fonction des années



Source : www.bruxelles-mobilité.be



Solutions :

1. faire respecter les sites propres et les priorités (grâce à la présence d'agents)
2. appliquer partout la priorité aux feux (la quasi totalité doit être équipée de commande des feux - c'est le projet régional - afin que les lignes prioritaires ne soient pas freinées)
3. créer des sites propres là où cela s'avère nécessaire. Le programme AVANTI a cet objectif mais les réalisations sont beaucoup trop lentes. Il s'agit ici principalement de courage politique. En effet, les sites propres peuvent être peu coûteux en optant pour de simples marquages. Exemple pour les bus 1km de site propre coûte de 1 million (simple marquage et légers aménagements) à 5 millions pour un site propre « physique » qui comprendra une refonte et amélioration de l'espace public (parfois même réaménagement de façade à façade) dont la plus value n'est pas négligeable pour TOUS les utilisateurs (piétons, cyclistes). Pour le tram on est dans la fourchette 10 à 30 millions le kilomètre. (A titre d'exemple, le métro, revient à (largement) plus de 200 millions le km dans le cas du projet Nord, et prend plus de 15 ans à être réalisé, pour un tronçon d'à peine 5 km et 7 stations).

En 2007, Brussels Studies publiait une étude intitulée « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois » (F. Dobruszkes et Y. Fourneau) qui met en avant la contre performance du réseau de surface de Bruxelles. Aujourd'hui, la vitesse commerciale moyenne des différents modes de transport (bus et tram, le métro étant immunisé de la circulation) ne s'est pas amélioré, on peut donc considérer que les constats sont toujours d'actualité, voire ce sont aggravés.

Extraits :

« En 1999 cette dégradation des conditions de circulation fait perdre aux tramways et bus de la Stib 703 heures par jour de la semaine et lui impose d'injecter dans le réseau, aux heures de pointe, pas moins de 54 tramways et 99 bus, sur respectivement 229 et 405 unités en service. Aux heures creuses, ce surplus est de 21 tramways et 33 bus. »

« ...l'influence de la circulation automobile à Bruxelles est telle qu'elle impose à la Stib de posséder un parc de tramways et de bus supérieur de près de 32 % à ce qui est nécessaire pour assumer les fréquences requises par le niveau de la demande. Les deux principaux coûts sont la main-d'œuvre des chauffeurs requis pour conduire les véhicules supplémentaires (6/10) et l'achat de ces véhicules (1/4). Les autres postes estimés (énergie, coûts divers liés au parc et coûts variables divers liés au kilométrage parcouru) pèsent moins, sans être négligeables pour autant.

Idéalement, il faudrait également estimer les frais supplémentaires de personnel dans les différents départements de l'entreprise et estimer le coût des terrains et bâtiments requis.

Au total, en 1999, la circulation routière a directement coûté au moins 17,34 millions d'euros à la Stib, non comptés les postes qui n'ont pu être estimés. »

L'étude souligne encore que le coût estimé des ralentissements représente au minimum 18 % du coût de la production de l'offre, ou 20 % en excluant le métro (non concerné par la circulation automobile) Ce coût représente également 11 % des recettes issues de la vente des titres de transport en 2005. Depuis cette époque, la mise en service d'une nouvelle flotte, à plus grande capacité, peine à absorber l'augmentation de fréquentation que connaît le réseau (364,6 millions de voyageurs en 2014, contre 269,4 millions en 2006!!!)

Proposition 3 : Mettre en oeuvre le RER

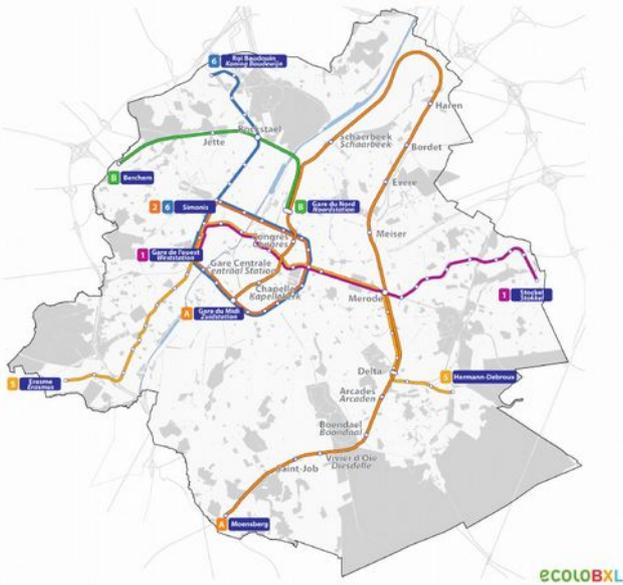
La mise en œuvre du RER sera accélérée sur l'ensemble des lignes et les fréquences au 1/4 d'heure prévues initialement seront assurées le plus rapidement possible. La mise à 4 voies sur les lignes 124 et 161 sera poursuivie.

Proposition 4 : Mettre en oeuvre le REB

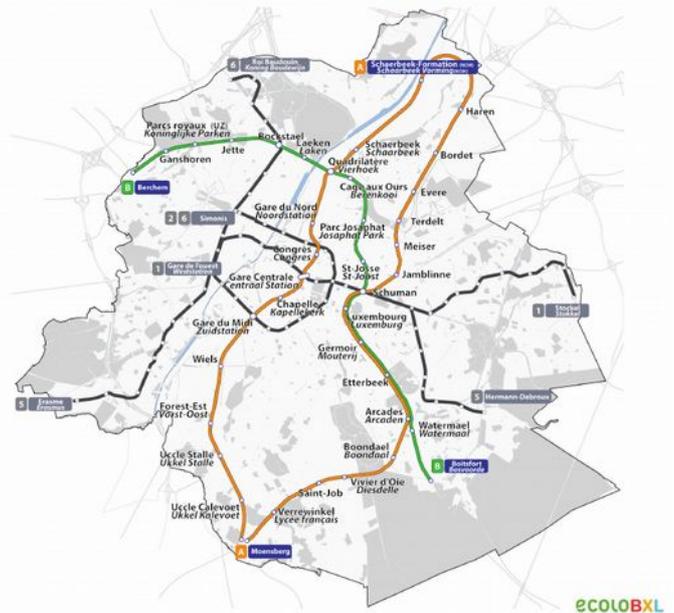
Un "réseau express bruxellois" (REB) sera développé en deux phases et qui permettra de rapidement doter la Région bruxelloise d'une offre supplémentaire, capable de desservir des quartiers actuellement délaissés par le transport public ou de relier directement des zones actuellement peu ou pas connectées entre elles :

- Une phase I, sans investissement, qui augmente l'exploitation des lignes et gares secondaires, y compris en soirée et en week-end, avec une fréquence au 1/4 heure.
- Une phase II, atteinte grâce à la création de nouvelles stations REB : Ganshoren, Parcs royaux (qui desservirait les parcs Albert 1er et Baudouin ainsi que l'UZ), Laeken, Cage aux Ours, Parc Josaphat, Saint-Josse et Gerموir.

Réseau Express Bruxellois (REB) | Brussels Express Network (BEN)
Phase 1 | Fase 1



Réseau Express Bruxellois (REB) | Brussels Express Network (BEN)
Ligne B . Phase 2 | Fase 2 . Lijn B



Proposition 5 : Renforcer l'offre DeLijn/TEC de vers et dans l'agglomération bruxelloise

- Une offre tarifaire intégrée
- Une coordination dans l'offre pour compléter le RER et le REB et assurer une desserte complète du territoire

Proposition 6 : A court terme, mettre en place des parkings de délestage intra-bruxellois en proposant une offre de bus rapides à haut niveau de service

En fonction des réalités urbanistiques, développer des couloirs bus réservés aux bus rapides de très grande capacité pour se substituer à court terme au métro = métrobus.

Pour les bruxellois de la seconde Couronne, les parkings Basilix, Westland Shopping, Woluwé Shopping devraient pouvoir être utilisés.



Liège (gauche)



Metz (droite)

III. Renforcer les modes de transports durables

Proposition 7 : Renforcer l'offre de la Stib sur le long terme

- de nouveaux axes de tramways en site propre
- une série de nouveaux axes est prévue dans IRIS 2, dont les certaines sont déjà abandonnées (tram 71, Tram vers Tour et Taxis), et un autre volet prévoit les études sur d'autres lignes (on n'ose imaginer leur sort)

Et sur du très long terme

- le métro lourd (attention au syndrome RER : calendrier, coût, financement...)

Proposition 8 : Des parkings de dissuasion en périphérie pour le covoiturage

Proposition 9 : Des parkings gratuits autour des petites et moyennes gares

La mise à disposition de parkings pour les voitures aux abords des gares est une mission de service public, spécialement en milieu rural et là où les autres transports publics ne sont pas suffisants pour assurer l'intermodalité. A ce titre, les parkings situés autour des petites et moyennes gares doivent être gratuits pour éviter le transfert des voyageurs des petites gares vers les grandes gares situées dans les grandes villes. La politique d'extension des parkings, en tenant compte des besoins exprimés, ne doit donc pas décourager l'utilisation des transports en commun et ne doit pas favoriser l'utilisation de la voiture au centre des villes.

Proposition 10. Investir dans des autoroutes cyclables

- A court terme : plan de nouvelles autoroutes cyclables dans un rayon de 15 kms autour de Bruxelles
- Permettre aux vélos électriques de donner tout leur potentiel sur ces axes

