

## Les 5 illusions perdues de la politique de mobilité à Bruxelles

Contribution externe Publié le mercredi 16 mars 2016 à 09h38 - Mis à jour le mercredi 16 mars 2016 à 18h33



- [Edito: des tunnels dont on ne voit pas le bout](#)
- [Edito: La mobilité vaut bien un risque électoral](#)

Opinions

**Une opinion de Ir Jacques Delière, Président de l'asbl D.R.P. (Droit de Rouler et de Parquer)**

La récente sortie surprise de Pascal Smet, ministre bruxellois de la Mobilité, concernant la construction d'un nouveau tunnel en-dessous de la place Stéphanie est-il seulement un effet d'annonce ? Ou une prise en compte, enfin, de la réalité ?

Rond-point Montgomery. Place Stéphanie. Tunnels fermés. Les voitures ne peuvent plus passer. Certains s'en réjouissent. « La ville va respirer ! » Sauf qu'en surface, même les transports en commun sont coincés. Les artères secondaires et quartiers résidentiels étouffent. Absurde. Tout un symbole d'une faillite généralisée. Tout le résultat de l'absence de politique rationnelle de mobilité.

Presque tous les collèges communaux, diverses tendances confondues, et le gouvernement bruxellois, avec différentes majorités, ont adopté quasi la même posture : il faut réduire "drastiquement" l'usage de la voiture. Comment ? Par la contrainte directe ou indirecte : réduire et rétrécir les voiries jusqu'à minimaliser leur capacité de flux, tout en compliquant les accès, grignoter rue par rue les possibilités de stationnement, comme si c'était un plaisir.

Résultat des courses ? Bruxelles étouffe de ses bouchons comme jamais. Cette attitude politique n'a pas été associée à un investissement massif dans les solutions alternatives. Que du contraire. Le choix de la voiture reste donc aussi une obligation pour le plus grand nombre.

## **Les autorités publiques se sont nourries de 5 illusions.**

1. Le RER, qui devait être opérationnel en... 2012 ! C'est le monstre du Loch-Ness. Il est sous-financé. Est-il seulement finançable à moyen et long terme ? Sa capacité de 50.000 voyageurs maximum par heure contre 200.000 navetteurs automobilistes n'offrira de solution qu'à une minorité des navetteurs. Son (lourd) déficit d'exploitation annoncé explique aussi le peu d'entrain de la SNCB elle-même.
2. Les parkings de transit en bord de Région sont minuscules : 15.000 places prévues pour les 200.000 automobiles. Une paille.
3. Le vélo (et Villo) n'est pas devenu le maillot jaune annoncé à 15 % des déplacements ! Malgré des campagnes de promotion et des avantages divers (dont fiscaux), depuis 10 ans, l'usage du vélo stagne à 4 %. Le relief de Bruxelles et l'étroitesse de ses nombreuses voiries ont eu raison de la croissance annoncée. Le vélo électrique présente, lui, malheureusement un coût bien trop élevé pour la moyenne des habitants.
4. La voiture partagée (comme Cambio) reste un phénomène isolé. Les quelques centaines d'utilisation par jour sont anecdotiques par rapport aux 500.000 véhicules immatriculés en Région bruxelloise. Et encore ! Elle est utilisée dans 75 % des cas à la place du vélo ou de la STIB...
5. Enfin, la STIB, justement. Si la croissance des voyageurs y est réelle chaque année, elle reste limitée à 2 - 3 %. Le déficit d'exploitation avec des pertes annuelles s'élevant à 300 millions d'euros empêchent de nouvelles améliorations coûteuses de la fréquence ou du nombre d'heures de service.

## **Face à ces 5 illusions perdues, s'impose donc la réalité !**

La voiture reste un moyen indispensable pour effectuer de nombreux déplacements. Les chiffres sont là. Chaque jour, un million de trajets intramuros, plus 200.000 navetteurs venant des provinces. La vie des travailleurs et des familles est accompagnée par la voiture. Elle est une nécessité très fréquente.

Les infrastructures et les investissements sont en berne.

## **Une autre politique est possible et indispensable.**

Il faut, par exemple, maintenir les tunnels, et en construire de nouveaux, tant pour des métros (en plus que celui du métro Nord) que pour les voitures, à l'instar de Londres ou Marseille. Ils continueront ainsi à désengorger la ville et les quartiers résidentiels. Parallèlement, le flux des grands axes doit être optimisé puisque la ville se développe et que la population augmente.

La construction de parkings dans (et non leur suppression programmée) et autour de la ville est nécessaire tout comme rendre facilement accessibles les parkings existants, avec une vision stratégique et des plans de multi modalité efficaces.

Culpabiliser et entraver les automobilistes a conduit à un fiasco urbain. Le slogan fondamentaliste du "tout à la voiture" est faux – il existe depuis des décennies 20 lignes de tram, 50 lignes de bus et 4 lignes de métro. Il suffit de mieux accueillir les automobilistes bruxellois et les navetteurs. Les embouteillages vont alors se réduire naturellement et le développement économique de la capitale en sera stimulé !

## **Le monde politique ne peut rester encore plus longtemps avec des bouchons dans les oreilles.**

Pascal Smet s'est peut-être rendu compte que ses illusions sont définitivement perdues : une nouvelle politique de mobilité, incluant la multimodalité, ne sera opérationnelle qu'avec le principe "voitures admises".

-----