

## ENSEMBLE, RELEVONS LE DÉFI DE LA MOBILITÉ À BRUXELLES

### I. INTRODUCTION

Aujourd'hui, force est de constater que la mobilité est particulièrement catastrophique en Région bruxelloise. Les facteurs pour l'expliquer sont nombreux. Néanmoins, l'absence de vision claire pour l'avenir et certainement le manque d'audace politique expliquent cette situation dont les Bruxellois sont les premiers lésés.

Plus que jamais, notamment au regard des dernières actualités, nous avons besoin d'opérer **des choix sérieux et courageux** pour améliorer la mobilité à Bruxelles et la qualité de vie des habitants, pour que cohabitent harmonieusement les différents usagers (voitures, transports publics, cyclistes et piétons).

La question de la fermeture des tunnels nous amène à nous interroger sur l'avenir des ouvrages d'art à Bruxelles. Au-delà du débat sur les responsabilités au sein de la Commission spéciale du Parlement bruxellois, Bruxelles doit saisir cette opportunité pour **repenser fondamentalement la mobilité à Bruxelles**.

Il est temps de dire haut et clair que **l'aménagement de l'espace public** à Bruxelles ne doit pas être conçu en fonction de la seule obsession de faciliter les entrées et sorties de la Région bruxelloise. Au contraire, l'aménagement de l'espace public **doit d'abord contribuer à la qualité de vie des habitants de la Région**. C'est en cela que le gouvernement bruxellois a été courageux en décidant le démontage du viaduc Reyers.

Comme dans les autres capitales dont la mobilité est gérée de manière efficace, c'est le **transport public**, et plus particulièrement le train, qui doit permettre l'accès aisé au centre-ville pour les personnes venant de l'extérieur.

Mais pour que les mesures pour améliorer la mobilité offrent un tout cohérent, ce projet doit être le fruit de la **participation et de l'ambition de tous les niveaux de pouvoirs** en faveur d'une Région qui profite à tous. C'est indispensable. Certains dossiers sont intégralement entre les mains d'autres niveaux de pouvoirs (RER, voitures de société, parkings de dissuasion,...), 394.000 navetteurs entrent chaque jour dans Bruxelles, dont 60% en voiture. Dans le principe

de loyauté fédérale, il y a aussi la **loyauté envers Bruxelles**. Il s'agit du test de vérité et de confiance<sup>1</sup>.

**A la Région bruxelloise** d'assumer le réaménagement de ses voiries structurantes pour favoriser la cohabitation de différents modes de transport. **Au Fédéral** de financer le développement du transport par train dont le RER en offrant un service de qualité, ponctuel et régulier. **A la Flandre et à la Wallonie** de construire des parkings de dissuasion à proximité des gares. Telle doit être la conception moderne et ambitieuse d'une politique de la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Aujourd'hui, les **constats** parlent d'eux-mêmes :

- selon la FEB et l'UCM, dont les estimations viennent du Conseil européen et de l'OCDE, les embouteillages coûtent 22 millions € par jour (8 milliards € par an) à la Belgique, 1,5 milliards à Bruxelles, dont 511 millions € par an pour les entreprises bruxelloises ;
- Bruxelles compte 625.000 véhicules (voitures, motos, bus, cars, utilitaires) ;
- 394.000 navetteurs (dont 227.000 voitures) entrent chaque jour de la semaine en Région bruxelloise ;
- 55% des trajets à Bruxelles font moins de 5 km.

DéFI propose un **plan de décongestion** de Bruxelles comprenant :

- de **investissements importants** pour l'amélioration de l'offre des transports publics ;
- des **alternatives** à la voiture ;
- et **une augmentation de 35% du budget régional** mobilité actuel via l'instauration d'une **charge de congestion**.

Notre **objectif** :

- une région moins embouteillée,
- moins de stress,
- moins de temps perdu,
- une meilleure qualité de vie,
- une offre de transport offrant des alternatives variées pour les usagers et un choix libre de son mode de transport,
- un résultat « **win-win** » pour les **Bruxellois, les entreprises et les navetteurs**.

Enfin, si le spectre de nos propositions est focalisé sur les transports publics, les parkings de dissuasion, la fiscalité automobile et l'avenir de nos ouvrages d'art, c'est sans compter les **projets en cours** du Gouvernement bruxellois (plan pluriannuel d'investissement de la STIB (métro Nord-Sud, automatisation), Tram 9, Plan directeur Bus, parkings de transit P+R, télé-jalonnement, auto-partage, covoiturage...), le projet De Lijn (« sneltram ») dans le Nord de Bruxelles ou encore d'autres initiatives qui pourraient être prises notamment quant au développement du **télétravail**.

---

<sup>1</sup> La VI<sup>ème</sup> réforme de l'Etat a consacré, en échange de la scission de BHV, la Communauté Métropolitaine de Bruxelles. Deux années plus tard, force est de constater qu'elle n'est pas encore sur pied et que le positionnement de la Flandre ne laisse rien présager de positif.

## II. UN TRANSPORT PUBLIC PLUS PERFORMANT

### - **SNCB**

Outre la nécessité de boucler les travaux du RER au plus vite et mettre à quatre voies les lignes 161 Bruxelles-Ottignies et 124 Bruxelles-Nivelles, DéFI souhaite que les lignes intra-bruxelloises existantes soient davantage exploitées.

Trois exemples :

- la **ligne S1** relie Uccle-Stalle à Gare Centrale en 12 minutes... seulement, il n'y a aujourd'hui qu'un train direct par heure ;
- la **ligne S4** relie Berchem-Sainte-Agathe à Bockstael en 15 minutes alors que cela prend 40 minutes avec la STIB... seulement, il y a un train par heure ;
- la **ligne S5** relie Meiser à Saint-Job en 17 minutes... seulement, ici aussi, un seul train direct par heure... jusqu'avant 19h...

Si la SNCB veut continuer à faire des économies sur le dos des Bruxellois et ne pas améliorer le service à Bruxelles, laissons alors d'autres s'en charger.

DéFI propose d'étudier la possibilité de **confier à la STIB ou à un opérateur privé conventionné l'exploitation de lignes de train sous-utilisées** dans Bruxelles. Notre objectif : un train toutes les 15 minutes.

### - **STIB**

Si de nombreux projets sont déjà en cours, dont la transformation en métro de l'axe Nord-Sud comprenant la transformation de l'axe Nord-Albert en métro, sa prolongation vers le Nord d'abord, le sud ensuite, DéFI souhaite la :

- **prolongation, à terme, de la ligne 5 du métro vers Notre-Dame-au-Bois (Jésus-Eik),**
- **prolongation, en cas de fermeture du tunnel Léopold II, de la ligne 2 (ou 6) du métro vers Grand-Bigard,**

...et les relier à des parkings de dissuasion. Avant la mise en service de ces lignes, le service pourra être assuré par des bus à haut niveau de service (BHNS).

Par ailleurs, depuis longtemps, DéFI défend le principe de **réciprocité** entre les différentes sociétés de transport. Des pourparlers existent pour l'instant pour la prolongation ou le passage de certaines lignes de De Lijn dans le nord de Bruxelles (sneltram/ringtram). DéFI insiste sur la nécessité de :

- **prolonger la ligne 4 jusqu'à la gare de Ruisbroek,**
- **prolonger la ligne 62 dans l'axe du boulevard Léopold III vers l'aéroport,**
- **prolonger la ligne 94 le long du boulevard de la Woluwe jusqu'à la gare de Vilvorde en desservant les zonings de Zaventem.**

### III. CONSTRUIRE DES PARKINGS DE DISSUASION A L'EXTERIEUR DU RING

L'avantage de la construction de telles structures est le regroupement des navetteurs en quelques points d'où un transport public rapide et fiable peut être mis en place en prolongeant les liaisons de bus, tram et métro au-delà des frontières des 19 communes. Ainsi, le trajet initial de regroupement, coûteux pour un transporteur public, se fait de façon individuelle et le déplacement final en transport en commun. Ce projet offre l'avantage non négligeable de soulager sensiblement la circulation sur le ring de Bruxelles et les axes pénétrants.

En complément du projet de parkings « Park & Ride »<sup>2</sup> lancé par le Gouvernement, **DéFI souhaite créer 16.500 places de parking de dissuasion à l'extérieur du ring, accessibles en transports en commun rapides et performants vers et depuis Bruxelles.**

Les sites à développer en priorité sont :

- un parking de **5.000 places à Notre-Dame-au Bois** (Jésus-Eik) relié d'abord par une ligne BHNS (bus à haut niveau de service) empruntant le couloir réservé et sécurisé jusqu'à la station Herrmann-Debroux. BHNS remplacé dans un second temps par une prolongation, en surface, de la ligne de métro n°5 ;
- un parking de **500 places**, doublé d'un garage sécurisé de vélo au terminus **Tervueren** de la ligne de tram 44, situé sur le territoire de Wezembeek-Oppem ;
- un parking de **5.000 places** le long de l'autoroute E40 à hauteur de la zone commerciale de **Zaventem**, relié au rond-point Schuman par une ligne BHNS circulant sur une voie réservée au milieu de l'autoroute E40 (sans compter la ligne de tram de rocade prévue dans le projet 2020 de DE LIJN (Tervuren-Zaventem-Vilvorde) desservant les zonings et les différents parkings) ;
- un parking de **1.000 places** le long du ring à hauteur de l'**AZ VUB** à Jette et desservi par la future ligne de tram n°9 ;
- un parking de **5.000 places** le long de l'E40 à l'échangeur de **Grand-Bigard**, relié à la station SIMONIS par une ligne BHNS utilisant le site propre de l'avenue Charles-Quint, avant de se transformer en métro par la prolongation de la ligne 2 (ou 6).

Ces différents sites se trouvent quasi intégralement sur le **territoire flamand** qui doit se charger de tous ces ouvrages<sup>3</sup>, ceci, dans l'intérêt de ses habitants qui pourront bénéficier de ces infrastructures avant d'atteindre Bruxelles en transport public (SNCB, DE Lijn, STIB...).

Des **adaptations** pourront se faire au regard des évolutions dans le développement des projets de transports en commun et du réseau RER afin de calquer au mieux l'offre sur la demande.

---

<sup>2</sup> NEO/Heysel – A12 – Bordet – Berchem – Céria – Stalle

<sup>3</sup> L'investissement correspondant reste réduit par rapport à celui de l'élargissement du ring ou du percement de tunnels urbains.

#### **IV. UNE REFORME DE LA FISCALITE AUTOMOBILE**

##### **- Réformer le système des voitures de société**

En Belgique, **une vente de voiture neuve sur deux est une voiture de société**. La Belgique compte un nombre considérable de voitures de société accordées en guise de **rémunération extra-salariale**. En effet, l'avantage relatif à l'utilisation d'un véhicule mis à disposition du travailleur par l'employeur est exclu de la notion de rémunération.

Le **Bureau fédéral du Plan** a dernièrement rappelé dans une étude<sup>4</sup> que la présence dans un ménage d'un véhicule de société influence lourdement les différents types de comportement observés. Ainsi, les ménages qui disposent d'une voiture de société ont en moyenne plus de voitures, des voitures plus grandes, plus récente et de valeur plus élevée.

Les conséquences négatives d'un tel régime sont les suivantes :

- une personne bénéficiant d'une voiture de société **roulera sensiblement plus** (environ 10.000 km/an) qu'une personne disposant de sa propre voiture ;
- les véhicules de sociétés contribuent donc activement à la hausse constante de la congestion du trafic urbain ;
- **84 à 93%** des personnes qui disposent d'une voiture de société se rendent au travail en voiture, **contre 59%** de ceux qui n'en bénéficient pas ;
- les impacts des infrastructures sur les milieux naturels, l'aggravation du réchauffement climatique ainsi que la pollution atmosphérique locale.

En conséquence, **DéFI propose :**

- **d'offrir le choix aux contribuables entre un avantage de toute nature valorisé à sa juste valeur : voiture de société ou une augmentation de sa rémunération annuelle nette.**
- **entamer une réflexion sur l'abandon total de la voiture de société (comme complément de salaire) et la compensation du système par du cash.**

---

<sup>4</sup> Etude publiée le 24 février 2016.

## - **Instaurer une charge de congestion entre 6h et 10h**

En 2013, **STRATEC** a réalisé une étude sur le péage urbain à Bruxelles et dans sa zone RER. Ce bureau d'étude a comparé le péage de zone et la taxation kilométrique, sondé les attentes des usagers via une enquête auprès de Bruxellois et d'habitants de la périphérie aux profils différents, analysé les impacts sur les entreprises et établi des projections financières.

Au vu des conclusions de l'étude, le modèle qui rencontre le mieux les défis bruxellois est le péage de zone.

Selon le modèle proposé par STRATEC<sup>5</sup>, la charge de congestion :

- couvre **tout déplacement entrant, sortant ou à l'intérieur de la zone** congestionnée, à savoir le territoire de la région bruxelloise ;
- est perçue seulement **du lundi au vendredi entre 6h et 10h du matin** (→ pas d'impact sur les commerces et les activités ludiques) ;
- utilise la technologie : **ANPR** (Automatic Number Plate Recognition) (→ pas de nécessité d'équiper chaque véhicule d'un système embarqué) ;
- pour un tarif de 3€ par jour
  - générerait des recettes de 505,5 millions €/an ;
  - coûterait 47,5 millions €/an ;
  - rapporterait un bénéfice net de 458 millions € ;
- **diminuerait de 11%** le trafic automobile dans Bruxelles.

**DéFI souhaite développer ce système à Bruxelles moyennant certaines adaptations répondant aux objectifs suivants :**

- garantir un **effet neutre pour les Bruxellois** (qui vivent dans la zone... et donc la congestion)
  - en réduisant le montant de la taxe de circulation de 200€,
  - en réduisant le montant de la charge de congestion pour les Bruxellois<sup>6</sup> ;
- lier cette charge de congestion à la **performance environnementale** des véhicules ;
- **exempter les véhicules de transports collectifs** : taxis, bus, voitures partagées... ;
- percevoir une **recette nette de 300 millions € par an** (le modèle de STRATEC prévoit 458 millions €), soit une **augmentation de 35% du budget mobilité** de la Région bruxelloise (budgets actuels : +/- 880 millions €) ;
- affecter les nouvelles recettes (qui ne se substituent pas aux budgets actuels) aux **investissements** et dépenses de fonctionnement des **transports publics** (2/3) et au financement des **travaux en voirie** (1/3).

**Si l'utilisateur paie cette charge, il doit être conscient et assuré qu'elle contribue directement à l'amélioration de la mobilité et de sa qualité de vie.**

---

<sup>5</sup> Utilisé à Londres et Milan.

<sup>6</sup> A Londres, un habitant de la zone de congestion paiera 10% du montant de la congestion charge.

### - Une réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation

La taxe de circulation (TC) est destinée à financer, par le biais d'un mécanisme budgétaire, le développement et l'entretien du réseau routier et autoroutier. C'est un impôt annuel dont le produit revient intégralement aux Régions, en fonction de la localisation de l'immatriculation.

Quant à la taxe de mise en circulation (TMC), il s'agit d'une taxe unique due au seul fait de l'immatriculation d'un véhicule en Belgique<sup>7</sup>.

Simplement supprimer la TC et la TMC<sup>8</sup> afin de neutraliser l'effet de la charge de congestion pour les Bruxellois n'inciterait pas les automobilistes à opter pour les véhicules les plus propres. C'est pourquoi, afin de répondre à ce souci de neutralisation et inciter à l'utilisation de véhicules plus propres ou d'alternatives à la voiture, DÉFI propose de :

- réduire de maximum 200€ de la TC pour tous les véhicules particuliers immatriculés en Région bruxelloise ;
- supprimer la TMC pour les deux-roues motorisés (cylindrée est inférieure à 500cc) ;
- Intégrer dans le calcul de la TC et de la TMC des critères environnementaux<sup>9</sup>.

### - Instaurer une prime à l'achat d'un vélo électrique

L'avenir de la mobilité à Bruxelles passera par des modes de déplacement alternatifs et non polluants. Bruxelles est vallonnée, ce qui n'encourage pas à l'utilisation du vélo dans différents quartiers. A l'instar de ce qui existe dans diverses provinces et communes, DÉFI propose d'instaurer pour tous les Bruxellois une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit de motorisation électrique. Cette prime couvrira 20% du prix d'achat du vélo ou du matériel avec un plafond de 200€.

---

<sup>7</sup> Le critère utilisé pour calculer cette taxe est la puissance du moteur, exprimée soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts. Certaines réductions sont déjà apportées, par exemple si le véhicule roule entièrement ou en partie au LPG ou autres hydrocarbures gazeux liquéfiés.

<sup>8</sup> A titre informatif, la taxe de circulation a rapporté 136.714.000€ en 2014, elle devrait rapporter 138.852.000€ en 2015 et 141.564.000€ en 2016. Quant à la TMC, elle s'élevait à 42.993.000€ en 2014, tandis que 45.561.000€ sont prévus pour 2015 et 2016.

<sup>9</sup> Le montant de cette taxe est fonction, selon les cas, de la catégorie du véhicule (7 catégories différentes), de la puissance du moteur (chevaux fiscaux), de la cylindrée du moteur (ou de la MMA pour les véhicules affectés au transport de marchandises par route).

## **V. UN AMENAGEMENT URBAIN SOUCIEUX DE LA QUALITE DE VIE**

L'aménagement de l'espace public doit d'abord contribuer à la qualité de vie des habitants de la Région. Si le débat est aujourd'hui fortement centré sur l'avenir des tunnels, la réflexion doit aller au-delà.

### **- Réaménager les entrées de ville en boulevards urbains**

Conçues durant les années 60 comme des autoroutes de pénétration à trois, quatre ou cinq bandes de circulation, DÉFI propose de réaménager les entrées de ville en boulevards urbains (maximum deux bandes) dans le double souci de cicatriser la ville et de limiter la capacité entrante, toujours cause de bouchons et de dégradation de nos quartiers.

Parmi les pistes à explorer dès maintenant : le **viaduc Hermann-Debroux** et la **fin de la E40** venant de Liège.

### **- Quel avenir pour nos tunnels et ouvrages d'art**

S'il n'est aujourd'hui pas concevable, compte tenu notamment de l'offre des transports publics, de fermer l'un ou l'autre tunnel, c'est néanmoins aujourd'hui que nous devons réfléchir à ce à quoi ressemblera Bruxelles demain, dans 20 ans...

Si certains tunnels servent aux Bruxellois, ont un intérêt pour la qualité de vie en surface. Ce n'est pas le cas de tous. L'annonce du Ministre de la Mobilité d'une bretelle entre le tunnel Porte de Hal et l'avenue Louise – avec l'opportunité alors de piétonner le goulet Louise – obéit par exemple à l'amélioration de la qualité de vie en surface.

Nous n'avons pas pour autant la prétention de savoir ce qu'il faut maintenir et ce qu'il est envisageable de fermer. Dès lors, **DÉFI demande dès maintenant des études de mobilité afin d'évaluer les conséquences de fermetures d'ouvrages d'art** (tunnels, ponts, viaducs) sur la mobilité et les quartiers en commençant pas ceux se trouvant aux entrées de ville.

Un exemple de réflexion à mener : doit-on maintenir le Léopold II en l'état ? Peut-on prévoir un pertuis pour les voitures sortant de Bruxelles et le second exploité par un BHNS à relier au parking de dissuasion à créer à Grand-Bigard ? Quid du tunnel à Reyers ? Du viaduc Hermann-Debroux ?



## **VI. CONCLUSION**

- Bruxelles est aujourd'hui congestionnée, **situation intenable pour les automobilistes, les entreprises et les habitants.**
- Le temps des demi-mesures est passé.
- Il nous faut trouver les **moyens et les incitants pour offrir le libre choix** de son mode de transport, pour que l'usage de la voiture se porte vers d'autres modes de transports publics (transports en commun, voitures partagées...) ou privés (2 roues...).
- En plus des actions déjà lancées par le Gouvernement bruxellois, DÉFI plaide pour une **concertation** avec les autres niveaux de pouvoirs, une prise de conscience que la mobilité à Bruxelles est l'affaire de tous, pas que des Bruxellois.
- Pour se donner les moyens de ses ambitions, **nous augmentons de 35% le budget régional** mobilité par l'instauration d'une charge de congestion.
- En plus du développement de l'offre des transports publics, diverses mesures sont proposées pour inciter les Bruxellois à l'usage des **deux-roues** motorisés (suppression de la TMC) ou électriques (prime).
- Coupler cela avec la réforme des voitures de société et la promotion du télétravail, nous souhaitons, dans les 10 ans, **réduire de 20% du trafic automobile à Bruxelles.**

