

Bruxelles en mouvements

Périodique édité par
Inter-Environnement Bruxelles
Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles
N°231-232 - 15 février 2010

Cityvision

A collage of French words related to urban mobility and transportation, such as 'mobilité', 'transport', 'voitures', and 'bruxelles', overlaid on a blurred image of a city street with cars and a bus.

PLAN DU RÉSEAU DE VOIES FERRÉES PROPOSÉ PAR LA CITYVISION



Légende

Souterrain (« métro ») —————

Surface (métro léger et tram) ———

Axe 1 est-ouest - —————

Axe 2 Petite ceinture - ———

Axe 3 Nord-Midi - —————

Axe 4 Royale - ———

Axe 5 Grande ceinture - —————

Axe 6 est-ouest bi - —————

Source : Cityvision

Couverture :
Thierry Kuyken
et François Hubert

Par des prolongements en site propre de surface, il est possible de relier directement les principaux points névralgiques de la capitale (centre, haut de la ville, grandes gares, quartiers des bureaux), Molenbeek, Anderlecht avec le Westland Shopping et Erasme, Woluwe-Saint Pierre et Tervuren (Axe 1), Koekelberg, Berchem, avec le centre commercial Basilix, Ganshoren, Grand-Bigard, Jette, l'UZ Brussel (Axe 2) et cela avec une formule de métro léger (voir l'encadré «Métro léger: une idée en or !» p.8), compatible avec le métro lourd que nous connaissons. Il est également possible de relier ces mêmes points névralgiques, à Uccle, Forest, Drogenbos, Schaerbeek, Evere, Haren, Neder-Over-Heembeek, au Heysel ... (Axe 3). Enfin, il est possible de recréer un grand nombre de relations intéressantes à très faible coût par la reconstruction de quelques tronçons stratégiques de tramway abandonnés tels la liaison rue Royale-centre ville - porte de Flandre (déjà étudiée dans le cadre de Beliris) et le Botanique. Une adaptation des lignes de bus réduisant le nombre de terminus en centre-ville entrerait dans la même logique. De la sorte, notre capitale serait dotée d'un réseau complet de transports en commun, cohérent, conduisant les gens où ils veulent se rendre, rapidement grâce à d'énormes gains de temps sur les correspondances évitées.



MOBILITÉ : L'HEURE DES CHOIX

L'état déplorable des conditions de circulation nous impose des décisions. La situation budgétaire, fédérale et régionale, doit inciter à la rationalité en termes techniques et budgétaires. Mais les meilleurs choix techniques ne pourront rien sans un changement du rapport à la ville, de la part des responsables politiques, des urbanistes et également de la part des citoyens.

1. Introduction

Ce dossier est principalement consacré à une proposition de restructuration du réseau de transport en commun, élaborée par des spécialistes et soutenue ardemment par la société civile : la Cityvision. Imaginant un vaste maillage de trams en surface, défini en fonction des besoins des usagers et offrant des gains de temps substantiels, la Cityvision met également en garde contre les risques du «tout-au-métro». Après une présentation technique, la parole sera donnée à plusieurs experts en mobilité ou aménagement du territoire, ayant ou non participé à l'élaboration de la Cityvision afin de donner des éléments de contexte et d'analyse. Enfin, le point sera fait sur deux chantiers indispensables à la qualité de vie à Bruxelles : le RER et la fiscalité de la mobilité.

Qui est content de la mobilité à Bruxelles ? Personne !

Qui s'en soucie ? Chacun !

La mobilité à Bruxelles présente au moins deux grandes qualités. Son premier mérite est de mettre tout le monde d'accord. Le constat d'échec est unanime : c'est le chaos. Sa seconde vertu consiste à ne laisser personne indifférent. Chacun croit détenir la solution et désigne volontiers ses coupables favoris. Il faut dire que les causes de la congestion sont nombreuses et les responsabilités partagées. Passage en revue des points noirs, forcément non exhaustif : la fragmentation des compétences entre communes, régions et fédéral ; les réglementations urbanistiques et fiscales qui encouragent l'usage de la voiture ; les facilités de stationnement qui incitent à l'auto-solisme ; des services de police déchargés des missions de régulation de la circulation ; un charroi incontrôlé de

marchandises ; un RER qui ne voit jamais le jour...

La STIB doit ouvrir la voie

A cette longue liste de responsables, il convient d'ajouter la STIB. Certes, la STIB n'est pas aidée sur le terrain par les communes et cherche à respecter un contrat de gestion imposé par le politique. Mais la STIB préfère une stricte logique commerciale d'exploitation à ses missions de service public. Les choix de la STIB répondent davantage à la gestion de son réseau qu'aux besoins de ses clients. Par exemple, elle ne cache pas que les récentes restructurations de son réseau visaient à en optimiser l'exploitation, au risque de multiplier les correspondances et d'allonger les temps de parcours des usagers. A l'heure où la STIB déploie des efforts importants pour installer des portiques d'accès à toutes les stations ou pour imposer le ticket électro-

EN BREF

Un dossier spécial consacré à la mobilité et à ses nombreux impacts urbains, à l'heure où des choix importants, techniques, budgétaires et sociaux, vont sérieusement engager Bruxelles pour l'avenir.


THIERRY KUYKEN

C'est l'impasse, tout est bloqué !



THIERRY ROYEN

Mettre les piétons au centre du débat.

nique et personnalisé MOBIB, l'inanité des fréquences en heures creuses ou le peu de respect témoigné aux clients des Noctis démontre par l'absurde la triste logique de fonctionnement de notre opérateur de transport en commun.

La Cityvision

A cause des mauvais choix du passé, du laxisme général et de la dilution des responsabilités, Bruxelles se retrouve dans l'impasse. Aujourd'hui, des décisions doivent être prises. En matière de transport, les premiers choix paraissent techniques et budgétaires (par exemple : flux, densité et nœud de circulation) mais les conséquences dépassent de loin le cadre de la seule mobilité. Si les retombées prévisibles concernent la qualité de l'environnement et l'amélioration de la santé, il ne faudrait pas négliger les impacts des réseaux structurants de transport public sur le développement urbanistique. Un réseau intégré à la ville participe à l'aménagement harmonieux du territoire, à la construction d'une vaste carte mentale de l'espace de vie, et – si tout va bien – à la cohésion sociale.

C'est en pensant à la ville et à ses habitants qu'a été élaborée la Cityvision, présentée dans ces lignes. A première vue, il ne s'agit que d'une simple ré-organisation des lignes de la STIB, moyennant la construction d'une cinquantaine de kilomètres de voies en surface. Proposée pour créer un

débat constructif – mais parfaitement réalisable techniquement – elle questionne la pertinence des projets de prolongements de métro défendus par la STIB. Proposition pragmatique, la Cityvision est la manifestation concrète de la volonté de la société civile de participer à la construction de l'espace public et d'y inclure chacun.

Casse-tête bruxellois

Mais pour rendre la ville à ses habitants, un réseau ne suffira pas. Pas plus qu'un RER efficace ou qu'un péage urbain. Même en changeant les lois fiscales et en modifiant les règlements d'urbanisme. Une ville accueillante ne se décrète pas par des textes de lois pas plus qu'elle ne surgit des infrastructures : elle germe dans la conscience des citoyens. Ce qu'il faut à Bruxelles, c'est un renversement du rapport à la ville; ce qu'il nous faut, c'est une évolution du rapport à notre environnement. Bruxelles n'est plus un carrefour dont on peut mesurer les artères en seuls termes de flux et qu'on peut parcourir isolé dans une cage en acier. Bruxelles peut être une ville à taille humaine qui doit être conçue autour du vivant. Et le dernier spécimen d'être humain que l'on rencontre à la surface de la ville est le piéton. Pour que l'espace public soit à l'échelle de tout le monde, il doit être pensé autour du piéton. Le piéton : plus petit dénominateur commun des Bruxellois.

2. La Cityvision, un projet citoyen

Alternative à la Métrovision de la STIB, centrée autour du métro, la Cityvision propose un réseau de transport public centré autour des besoins de l'usager et des véhicules en surface. Grâce à quelques kilomètres de nouveaux rails et à une nouvelle logique d'exploitation, les trams pourraient parcourir Bruxelles de part en part, offrir un maillage d'excellente qualité et éviter de nombreuses correspondances.

Tout a commencé grâce à des spécialistes en mobilité qui utilisent les transports publics. Par déformation professionnelle, lors de tous leurs trajets, ils analysent, mesurent, calculent et finissent par échafauder des solutions techniques. Leurs réflexions ont rencontré les préoccupations de plusieurs associations citoyennes qui se lamentaient de la baisse de qualité du service offert par la société de transport public qu'ils défendent et soutiennent au quotidien.

Après des centaines de mails échangés et plusieurs réunions de travail au sein de la plateforme associative SMoB (*Sustainable Mobility for Brussels*), qui réunit un grand nombre de personnes et d'associations désireuses de promouvoir une mobilité durable à Bruxelles, une proposition d'amélioration du réseau de transport en commun bruxellois était soumise aux responsables politiques, à la presse et à l'opinion publique. La Cityvision était née, parrainée par une vingtaine d'associations signataires d'horizons divers (cf. encadré ci-contre). Le bébé n'a pas totalement terminé sa croissance : les signataires insistent sur son caractère propositionnel et amendable. Même ceux qui soutiennent le projet y décèlent encore des manquements et aimeraient prolonger la réflexion. Toutefois, après de longues heures de travail en interne, il paraissait opportun de soumettre la proposition à toutes les bonnes idées. Et des amendements ont été déposés, d'Uccle, de Forest, de Schaerbeek... Nous espérons que l'émulation va aller croissante car l'intérêt ne manque pas. Après la Commission Régionale de Mobilité, le Parlement bruxellois et divers groupes de réflexion se sont penchés sur le dossier. La Cityvision continue son chemin. Nous espérons qu'à l'occasion de ce numéro de *Bruxelles en mouvements*, d'autres idées jailliront et

d'autres soutiens se prononceront. Une proposition vous est soumise, si vous croyez – comme nous – qu'elle peut améliorer vos déplacements et profiter à votre ville, nous vous attendons, rejoignez-nous !



JEROME MAGRE

Présentée à la presse et à la Ministre des Transports le 23 octobre 2009, la Cityvision est le fruit du travail de 3 experts en mobilité : Luc Lebrun, Vincent Carton et Michel Hubert; aidés par plusieurs spécialistes en mobilité et en aménagement du territoire qui ont préféré rester anonymes pour des raisons professionnelles.

Luc Lebrun est expert en mobilité et ancien directeur au SPF Mobilité & Transport. Vincent Carton est ingénieur civil et urbaniste, auteur de plusieurs études sur les questions de mobilité. Michel Hubert est docteur en sociologie et professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis où il a dirigé plusieurs recherches et publié plusieurs ouvrages et articles sur les pratiques de mobilité.

Réunies au sein de la plateforme SMoB (*Sustainable Mobility for Brussels*), de nombreuses associations ont participé à la réflexion et contribué à l'élaboration du document. Parmi la liste ouverte de signataires, on retrouve : Association des comités de quartiers ucclois (ACQU), Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Comité de défense des habitants de Bruxelles-centre, Comité Longchamp-Messidor, Gezinsbond, Gracq - les cyclistes quotidiens, Fietsersbond, Forest Inter-quartiers, Friends of the Earth Belgium, Ligue des Familles, NoMo-Autrement mobile, TreinTramBus! (BTTB), Wolu-Inter-Quartiers, 4x4 Info. Le Comité régional bruxellois de la CSC-ACV soutient également les thèses défendues dans ce document, de même que le Collectif Disturb.

La Métrovision, l'antithèse

En avril 2009, la STIB présentait son projet de développement de réseau sous l'appellation sans équivoque de Métrovision^[1]. Échaudée par les embouteillages constants en surface qui engluent bus et trams et par la mauvaise volonté des communes à leur faire de la place en voirie, la STIB a décidé de miser à nouveau sur le métro.



ISABELLE HOCHART

Si 42% des ménages bruxellois ne disposent d'aucune voiture, une partie importante des clients de la STIB sont des «captifs» ; obligés de s'accommoder des fréquences, correspondances, véhicules bondés, escaliers et escalators...

En quoi consiste cette Métrovision ?

Elle consiste schématiquement à définir quelques «lignes fortes», complétées par des lignes de rabattement, puis des lignes locales. Dans cette conception, l'usager commence son trajet sur une ligne locale, saute dans une ligne de rabattement de tram ou bus, jusqu'à une correspondance vers une ligne forte, de type métro. C'est la métaphore des petits ruisseaux qui se versent dans des rivières qui se jettent dans des fleuves... Cette Métrovision est déjà à

l'œuvre aujourd'hui et est appelée, selon ses défenseurs, à se renforcer à l'avenir avec de nouvelles extensions de métro, au nord d'abord vers Schaerbeek, au sud ensuite vers Uccle et à l'est enfin à travers Ixelles et le Quartier européen.

D'où vient cette Métrovision ?

Au départ, il s'agit d'un geste d'impuissance de la STIB devant la difficulté d'assurer la régularité de ses lignes - que lui impose son contrat de gestion avec la Région. Un grand nombre d'entre elles en effet sont engluées dans des embouteillages que beaucoup de communes ne combattent pas et que la Région elle-même peine à remettre en cause. Concentrer les moyens sur quelques «lignes fortes» est donc d'abord une réaction de repli de la STIB sur les parties du réseau – métro ou tram en site propre – qu'elle maîtrise.

Qu'est-ce que cela signifie sur le terrain pour les usagers ?

Un nombre invraisemblable de correspondances. Alors que le trajet moyen effectué à Bruxelles est long de 4,5 km, le temps total d'attente est disproportionné par

Qui aime les correspondances ?

Le baromètre de satisfaction de la STIB, sondage de l'opinion des clients, pointe les correspondances comme le principal reproche fait aux transports en commun. Les usagers apprécient très peu les changements de tram/bus/métro, spécialement pénibles pour les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec enfants, personnes avec bagages ou courses, personnes avec un handicap, etc.). Seuls 40% des clients n'y voient pas d'inconvénient majeur. On peut gager qu'il s'agit en bonne partie des usagers, principalement navetteurs, qui bénéficient d'un trajet direct ou n'empruntent les voitures de demain qu'aux heures de pointe, quand les bonnes fréquences rendent les correspondances plus acceptables. Et encore, seuls les usagers étant sondés, on peut supposer que l'aversion des correspondances serait davantage mise en évidence si automobilistes et cyclistes quotidiens avaient droit à la parole...

rapport au temps de parcours et parfois supérieur à celui-ci.

Pourquoi faut-il une nouvelle ambition ?

Conscient du problème, le nouveau Gouvernement a décidé que le plan tram-bus devait être revu «afin de limiter au maximum les ruptures de charge et d'améliorer la desserte des quartiers» [2], et cela ne peut se faire sans un changement radical dans la conception du système de transport bruxellois. Par rapport au tram, les coûts d'implantation du métro sont exorbitants et engagent la Région pour de longues années. Pourtant, il ne dessert qu'une étroite partie de la ville et ne raccourcira pas fondamentalement le temps total (porte à porte) de déplacement de la majorité des usagers. En outre, l'apport du métro souterrain à la qualité de ville est bien faible. Tandis que le tram, lien tangible entre les quartiers, peut structurer l'aménagement du territoire et renforcer la cohésion sociale en redonnant aux citadins une conscience de leur ville.

Il faut aujourd'hui avoir pour objectif d'assurer une mobilité garantissant le droit de tous à se déplacer à Bruxelles dans les



THIERRY KUYKEN

Une station de métro classique : belle, confortable, accueillante, sécurisante...

meilleures conditions possibles (vitesse, régularité, confort...), dans le respect de l'environnement global (changements climatiques) et urbain (bruit, pollution atmosphérique, qualité de l'espace public...) et dans une vision à long terme du développement urbain. C'est pourquoi, avec la Cityvision, nous proposons de faire mieux, moins cher et plus vite.

[1] <http://www.stib.be/metrovision-metrovisie.html?l=fr>

[2] Région de Bruxelles-Capitale, Accord de Gouvernement 2009-2014. Un développement régional durable au service des Bruxellois, 12 juillet 2009, p. 50.

Proposition de réseau ferré de transports urbains : la Cityvision

La proposition de la plateforme SMoB consiste tout d'abord à optimiser l'usage des tunnels existants, tant de métro que de pré-métro, en y faisant circuler des lignes directement connectées aux principaux points névralgiques de la capitale (centre, haut de la ville, grandes gares, quartiers des bureaux) au départ de tous les coins de la ville. Elle consiste ensuite à compléter le remaillage du réseau et l'allègement des «lignes fortes» de métro en recréant des lignes de tram en surface, notamment dans le Pentagone.

Le réseau que nous proposons est constitué de 24 lignes organisées autour de 6 axes principaux. Ces lignes se concentrent au fur et à mesure qu'elles approchent des points névralgiques de la ville parce que cela correspond aux flux de déplacements. La Cityvision repose ainsi sur une logique d'arborescence et d'unification du territoire qui se substitue à la logique de rabattement de la STIB.

De la sorte, on peut :

- assurer les liaisons directes demandées,

- garantir une fréquence attractive en première couronne et au centre, sans gaspillage de moyens en 2^e couronne,
- assurer la capacité requise en fonction du lieu.

L'entièreté de la Cityvision, document de plus de 50 pages, ne peut pas être développée dans le cadre restreint de Bruxelles en mouvements. Nous en soulignons les points majeurs et certains points de détails qui nous plairont tout particulièrement. Vous trouverez le texte complet sur le site internet d'IEB : www.ieb.be/article/2093

Quelques exemples du réseau proposé

Seuls quelques exemples seront exposés ici, pour expliciter la carte en page 2. Toutes les précisions sur les trajets, les explications techniques et les estimations

Transformer le 71 en tram, tout le monde en parle. Pourtant, cela n'aurait d'intérêt que si les rails après la chaussée d'Ixelles se prolongeaient vers l'Ouest de la Capitale en passant par le centre.



JEROME MATAIGNE

des gains de temps sont données dans le document complet, disponible sur le site Internet d'Inter-Environnement Bruxelles.

Le tunnel Nord-Sud

Le tunnel Nord-Sud aujourd’hui exploité par les deux seules lignes 3 et 4, serait à nouveau parcouru par 4 lignes, se dispersant dans 8 directions, par opposition aux 2 actuelles. Au sud, les quatre branches desserviraient le Fort-Jaco et Alsemberg

depuis Albert; Drogenbos en traversant Forest; et enfin Montgomery via la maison communale de Saint-Gilles. Au Nord, le rayonnement s'étend jusqu'au Heysel; à Esplanade via Neder-Over-Heembeek; à Bordet; et même jusqu'à l'UCL via Meiser et l'avenue Thiry. Des alternatives existent à ces propositions, tant le dispositif est flexible. Toutefois, il est indéniable qu'elles désenclavent des quartiers mal desservis et qu'elles offrent des gains

Métro léger : une idée en or !



Le métro léger, ici à Stuttgart : efficace comme un métro et au prix d'un tram.

En plus des véhicules que nous connaissons à Bruxelles, le métro (ici appelé métro lourd) et le tram (appelé semi-métro ou pré-métro, quand il est en site propre intégral ou en tunnel), la Cityvision propose d'intégrer un troisième mode : le métro léger, éprouvé à Amsterdam et à Francfort. Pouvant emprunter indifféremment les rails de métro et les voies de tram, il permettrait de recomposer le maillage du réseau et éviterait un rabattement vers une ligne de métro qui a du mal à absorber toutes ces correspondances forcées des lignes de surface. Le métro léger, véhicule hybride entre tram et métro,

mesure jusqu'à 45 mètres de long. Sa capacité peut être doublée aux heures de pointe par l'assemblage de deux convois, lui donnant une capacité proche du métro, sans qu'il nécessite davantage de largeur qu'un site propre de bus. Son principal défaut est son plancher haut (1 m) qui implique la construction de rampes d'accès en voirie ou le recours à des marches rétractables intégrées au véhicule. S'il n'est pas question de faire circuler des engins d'un tel gabarit dans les petites rues historiques, il s'intégrerait sans dommage sur certaines larges artères périphériques. Les nouvelles voies ne seraient posées qu'en surface, en prolongement des voies souterraines. Le tram 44, converti en métro léger pourrait avantageusement plonger sous terre à Montgomery, sans gêner les vieux métros oranges et autres boas. Moyennant la construction d'une rampe de sortie à Beekkant et de quelques kilomètres de site propre en surface, ce même véhicule pourrait rejoindre Erasme en passant par Neerpede, le Westland, les boulevards Mettewie et Machtens, soit une bonne partie d'Anderlecht et de Molenbeek. Si le métro léger était utilisé sur l'ancienne ligne 2 de métro, sous la petite ceinture, il serait facile de le faire sortir à la surface au niveau de Simonis. Ensuite son trajet se diviserait en trois directions. Vers le Basilix via l'avenue Charles Quint; vers Ganshoren en remplaçant le bus 87; et enfin vers l'UZ Brussel et éventuellement au-delà. Les prévisions de gain de temps de parcours sont alléchantes.

Tous en selle !

Le vélo est essentiellement un mode alternatif aux transports en commun. Les deux peuvent pourtant être complémentaires dans certains cas. C'est pour cette raison que le transport des vélos dans les transports en commun est autorisé sous certaines conditions. La Cityvision permet d'étendre les cas de figure concernés et d'améliorer la qualité des prestations, notamment par son volet métro léger. De par sa capacité, en effet, le métro léger se prête assez bien au transport de vélos, et du fait que de nombreux arrêts se trouvent en surface, l'accès aux véhicules est facile, parce qu'il n'y a pas d'escaliers à franchir avec le vélo. Par ailleurs, dans la mesure où on procède en surface à l'aménagement de quais hauts – formule qui étant donné le caractère intrusif présente un inconvénient et doit être utilisée avec circonspection, mais n'est pas à exclure partout – l'aménagement d'emplacements de stationnement vélo est à prévoir, à l'instar d'une pratique courante dans d'autres pays. Outre le métro léger, l'extension du rôle des trams par rapport aux autobus que propose la Cityvision accroît de même les possibilités de transport de vélos sur le réseau. A terme, tous les trams seraient à plancher bas et se prêteraient au transport d'un nombre limité de vélos (comme actuellement déjà). Le maillage du réseau tram est tel que toute la région serait couverte.

de temps de parcours de porte à porte considérables.

La traversée de la ville

La pose de nouveaux rails de trams dans le Pentagone est une pierre d'angle de la Cityvision et un maillon essentiel de la reconquête de Bruxelles par les transports en commun. Il s'agit de rétablir une liaison tram entre le canal, le centre et le haut de la ville. A priori l'itinéraire est le suivant : porte de Flandre - Dansaert - Bourse - Gare Centrale - place Royale - Trône - Luxembourg, prolongé par une fourche vers Montgomery d'une part, Flagey d'autre part. Ce maillon est essentiel parce qu'il irrigue la partie du Pentagone défavorisée par les transports en commun, qu'il permet la mise en place d'un nombre considérable de liaisons intéressantes depuis la périphérie et surtout, qu'il permet de réduire la pression sur le tronçon le plus chargé de l'actuel tronc commun du métro.

L'axe Royal-Régence

L'axe Royal-Régence est actuellement discrètement caché à l'écart des grands courants de trafic et aussi scandaleusement mal desservi. Il est vrai qu'il joue à cache-cache avec les grands pôles de destination, ce qui ne le valorise pas. Son potentiel peut être grandement amélioré en lui adjoignant deux petites branches permettant une grande diversification d'itinéraires. D'une part, l'axe traversant le Pentagone évoqué ci-dessus et, d'autre part, une descente vers la place Rogier via le Botanique, en site propre commun avec les bus. Ces exemples se focalisent sur le

centre mais les communes périphériques sont les grandes bénéficiaires du remaillage du réseau, puisque virtuellement plus proche des autres coins de la ville.

Que suppose notre proposition ?

Le réseau proposé devrait être desservi par des véhicules adéquats, ce qui implique une petite gymnastique technique pour rattraper les erreurs de conception du passé (quais hauts dans le métro, trams bidirectionnels...), mais qui est parfaitement maîtrisée à l'étranger, dans des villes ayant dû corriger les mêmes erreurs (Amsterdam, Rotterdam, Francfort...). Notre propo-

**BRUXELLES
BRAVO
POUR
TES PISTES
CYCLABLES**



PPTL



THIERRY AUVEN

Les cyclistes quotidiens, contents de leur choix, sont néanmoins très valeureux tant ils sont peu considérés.



sition suppose aussi de faire des efforts supplémentaires en faveur de la vitesse et de la régularité des transports publics en surface, pour les rendre réellement prioritaires sur la circulation automobile : sites propres, feux prioritaires, mesures locales de circulation... Un très grand nombre de villes en Europe (suisses, allemandes, françaises, néerlandaises...) sont passées par là. Même dans une ville comme Marseille, où la voiture semblait intouchable, la nouvelle ligne de tram a partiellement remis en cause sa domination dans l'espace public. Pourquoi pas à Bruxelles ?



Un métro léger, composé de deux wagons attachés, dans les rues de Francfort.

Tout-au-métro ?

Quarante ans et des milliards d'euros après l'inauguration de la première station de métro par le Roi Baudouin, la part de marché des transports publics à Bruxelles est inférieure à celle de l'époque. Cela s'explique facilement si l'on sait que seulement 20 % de la population de la capitale est située à moins de 400 mètres d'une station de métro et que la vitesse moyenne de déplacement de porte à porte en région bruxelloise, de 9 km/h en 1991, a sensiblement baissé depuis parce que ni les trams, ni les bus, ni les métros ne roulent plus vite, tandis que les correspondances ont été multipliées.

Nous avons la chance de disposer d'un large réseau de métro et de tram de 173 kilomètres d'axe dont une partie (36%) est en souterrain. Il s'agit de l'exploiter au mieux, au service de la mobilité, sans oublier qu'il devrait :

- servir d'outil de requalification des espaces publics et d'amélioration de la qualité de vie en ville ;
- contribuer à améliorer l'accessibilité de certains quartiers moins centraux et de nouveaux pôles de développement, d'emploi et de logement ;
- permettre à ceux qui se déplacent sans voiture par choix ou par nécessité de trouver des conditions de déplacement nettement améliorées, y compris aux heures creuses : soir, week-end, et même nuit.

Repenser la place des transports publics urbains à Bruxelles n'est donc pas qu'un enjeu de mobilité, mais également un enjeu d'aménagement du territoire, de cohésion sociale et de politique urbaine en général.

Pourquoi notre proposition se centre-t-elle sur le réseau ferré ?

Parce qu'il est au cœur de la Métrovision de la STIB et que c'est dans ce domaine qu'une série de décisions importantes, engageant lourdement l'avenir, doivent être prises dans un avenir proche. Mais notre proposition tient compte aussi du réseau RER dont la desserte devrait rencontrer certains besoins de déplacement intra-bruxellois (essentiellement nord-sud), si le Gouvernement régional parvient à peser dans les négociations en cours.

Au total, avec un réseau de bus et de tram coordonné (STIB, De Lijn et Tec) qui tiendrait compte également des besoins de la grande périphérie, notre capitale serait dotée d'un réseau complet de transports en commun, cohérent, intégré sur le plan tarifaire, conduisant rapidement les usagers où ils doivent se rendre, grâce à d'énormes gains de temps sur les correspondances évitées.

Notre proposition est-elle plus efficace pour l'usager ?

Sans aucun doute ! Ce projet – qui est donné à titre indicatif et peut être modifié dans la mesure où on ne porte pas atteinte à son principe de base – assure la continuité des déplacements des usagers (gain de temps en moyenne de 20 à 25%) et une couverture territoriale plus large (en ce compris, les zones de développement de la ville, telles que Tour & Taxis).

Notre proposition est-elle faisable économiquement ?

Oui ! Les investissements en infrastructure – qu'il serait malhonnête de ne pas prendre en considération sous le prétexte qu'ils seraient pris en charge par la Région ou l'Etat fédéral via Beliris (ce qui, on le reconnaîtra, est assez incertain dans le contexte actuel) – seraient d'environ 600 millions d'euros pour le noyau principal (environ 55 km de nouvelles voies ferrées). Pour le prix d'une ligne de métro de moins de 10 km, soit une toute petite partie seulement de l'ensemble des projets de la Métrovision, on aurait ici un réseau ferré complet et efficace.

Combien de temps faudrait-il pour mettre en œuvre notre proposition ?

C'est faisable en dix ans, avec des résultats déjà très palpables au terme de la

présente législature. Et cela ne créerait pas moins d'emplois que le creusement d'un métro, tout en laissant des marges pour d'autres investissements dans le domaine de la mobilité et pour les autres priorités bruxelloises (logement, formation, aménagement des zones levier...). Une telle politique serait certes moins «grandiose» et nécessiterait du courage politique – celui de redistribuer l'espace public au détriment, parfois, de la voiture. Elle rendrait cependant service à l'ensemble des quartiers et des habitants, alors que le métro souterrain n'a d'effet positif que sur un corridor limité et ne supprime pas le problème de l'accroissement de la circulation automobile. Bruxelles, capitale de l'Europe, pourrait alors être enfin montrée en exemple pour sa politique de mobilité.

Quelques conditions politiques de réalisation

La première condition pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouvent les transports publics à Bruxelles est donc, pour la Région de Bruxelles-Capitale, de définir une vision à long terme de la ville et de la mobilité. Bruxelles a besoin d'un projet homogène qui lui soit propre, qui ne dépende pas des désiderata de la STIB ni des velléités de financement du fédéral. Il faut sortir de la logique de l'amélioration au coup par coup dictée par les opportunités ou les blocages.

La deuxième condition pour la Région est d'assumer ses responsabilités par rapport à la demande générale d'amélioration des déplacements à Bruxelles et par rapport aux enjeux sociaux, économiques, environnementaux et autres qui y sont liés. Cela suppose d'inscrire la mobilité au cœur de la politique urbaine et de donner, chaque fois, la priorité aux transports publics. Il faut partir du principe que si un tram ou un bus circule dans une artère, il bénéficie d'un site propre ou d'un aménagement performant et d'une télécommande des feux. Comme dans toutes les villes modernes, les trams et les bus ne devraient être à l'arrêt... qu'à leur arrêt.

La troisième condition est de ne pas trop tergiverser. En effet, il est possible, à l'horizon de la fin de la nouvelle législature, de voir un nombre significatif de premiers résultats réels. Les cinq années ultérieures permettront alors la réalisation

du reste du réseau, conditionnée plus par l'impossibilité matérielle de mener tous les projets en même temps que par des limites dictées par le budget, puisque celui-ci est nettement inférieur à celui de la Métrovision de la STIB.

La quatrième condition est de mener une politique véritablement régionale. La mobilité est en effet une matière où tout le monde s'accorde à dire que l'échelle régionale – voire métropolitaine – est la plus adéquate. Pour ce faire, la participation des communes est essentielle. Afin d'améliorer les performances des trams et des bus circulant en surface, un système d'intérêt financier de celles-ci lors d'augmentations de la vitesse commerciale devrait être établi dans le cadre de la relation de la Région avec les pouvoirs locaux.

Les responsables politiques sont les seuls à pouvoir montrer leur volonté d'aller de l'avant rapidement dans la voie que nous traçons ici, au grand bénéfice de Bruxelles, de ses habitants, de ses travailleurs, de ses entreprises, de ses commerces et de sa vie culturelle et sociale.

Un seul réseau intégré

La Cityvision se concentre sur le réseau ferré urbain. Il n'en demeure pas moins que les réseaux bus de la STIB et ceux de Tec et De Lijn, ainsi que le RER doivent contribuer à la cohésion d'un système intégré de transport public. Le RER avec une mise en connexion rapide de nombreux quartiers (Uccle, Boitsfort, Etterbeek, Schaerbeek, Jette, Berchem, Forest, ...) avec les grandes gares bruxelloises apporte une offre très complémentaire pour la mobilité à Bruxelles, à condition que la Région bruxelloise obtienne une desserte correcte de ces haltes.



THIERRY AUYKEN

Donner la priorité aux transports publics, une évidence partout, sauf à Bruxelles.



3. Lancer un débat public sur les transports en commun

Nous avons rencontré deux des auteurs principaux de la Cityvision : Luc Lebrun et Vincent Carton. Ils dressent un état des lieux affligeant de la situation bruxelloise mais ouvrent la voie de sortie du tunnel.



PHILIPPE NEERMAN

Vincent Carton et Luc Lebrun.

IEB : Les transports en commun n'ont pas la place qu'ils méritent dans une capitale moderne. Quelles en sont les raisons principales ?

Luc Lebrun : Historiquement, on a toujours tout fait pour la voiture à Bruxelles : il y a, d'une part, des axes routiers qui en volume ont presque la même capacité que des autoroutes et, d'autre part, il y a toute la problématique du stationnement (on s'engouffre dans un parking gratuit offert par l'employeur dans une voiture payée par l'employeur aussi d'ailleurs). Cela dessert fortement les transports en commun.

IEB : Comment peut-on expliquer que la fréquentation des transports publics par les Bruxellois ne soit pas plus élevée ?

Vincent Carton : Au-delà des facilités offertes à l'automobile, l'offre en transport public vise plus l'heure de pointe que l'ensemble de la demande et de plus, suite à la restructuration des réseaux tram et bus, le nombre des correspondances a augmenté et donc le temps de parcours porte à porte aussi. Ce constat est d'ailleurs à la base des propositions de la Cityvision : la facilité de se déplacer en transports en commun peut être grandement améliorée

par la réduction du nombre de correspondances et la diminution du temps de trajet. C'est très important pour le choix modal, en particulier aux heures creuses, lorsque les fréquences sont moins élevées.

IEB : Bruxelles a-t-elle un potentiel de mobilité douce qui n'est pas exploité ?

L.L. : Oui, un potentiel important même. D'ailleurs, l'un des partis pris de la Cityvision est justement de dire que les transports en commun doivent valoriser leur potentiel afin qu'ils aient plus de clients.

IEB : Comment ont été reçues vos propositions ?

V.C. : La Cityvision a reçu un accueil très favorable dans le monde associatif et syndical par exemple. Mais elle n'est pas vue d'un très bon œil par la STIB qui voit plutôt l'avenir dans le développement de quelques axes métro vers lesquels les lignes de surface «rabattent» les voyageurs. Cela ne signifie pas que la STIB ne dépense pas beaucoup d'efforts pour le réseau de surface, mais elle est un peu découragée par l'énorme difficulté d'y obtenir la priorité de circulation sur le trafic auto. Il faut que puisse s'ouvrir un débat public

et politique sur l'avenir des transports en commun bruxellois. L'idée qui est là derrière, c'est que la société civile et le monde politique s'emparent du débat, le lient à l'aménagement du territoire et à l'ensemble des éléments du PRDD et qu'on parvienne à développer un concept qui soit en adéquation avec l'ensemble des objectifs régionaux. L'administration de Bruxelles Mobilité le met en œuvre et la STIB, en tant qu'opérateur, l'exploite. Mais aujourd'hui, on a le sentiment qu'il y a un déplacement des rôles : la STIB est à la fois le concepteur et l'exploitant du réseau. C'est au PRDD — promis pour la fin 2011 — et aux responsables de la planification de faire les choix en matière de mobilité, informés des contraintes par les techniciens.

IEB : Comment intégrez-vous la Cityvision dans l'aménagement de la ville ?

L.L. : Par rapport à l'aménagement du territoire, la Cityvision tient compte des besoins de mobilité et des ruptures de charge, de la diffusion et du maillage qui correspondent à l'occupation de la ville — à la fois faite de concentration et marquée par le développement de pôles de développement tel que Tour & Taxis qui est l'exemple qu'on a le mieux développé. L'intérêt de la Cityvision est de faire le lien avec l'aménagement urbain. On part d'une ville qui se développe et dont les besoins de mobilité appellent les transports en commun à jouer un rôle plus important qu'à l'heure actuelle. Comment ? Notamment par l'amélioration du temps de parcours de porte-à-porte. C'est de là qu'est parti le raisonnement pour les améliorer. Le bon raisonnement est de développer une offre séduisante. Le mauvais raisonnement qu'on entend objecter contre nous, c'est de dire que pour que les transports en commun se développent il faut de la capacité.

IEB : Ce mauvais raisonnement serait celui des «axes structurants» par opposition à votre idée de remailler le réseau ?

L.L. : Il faut d'abord un réseau de qualité, pour que les gens l'utilisent et ensuite assurer la capacité en fonction des besoins. Faire rouler un métro qui va créer une superbe capacité ne suffit pas... on a des métros toutes les 3 minutes à Roi Baudouin, mais les rames sont vides et ça coûte cher. Lorsqu'on examine le projet Cityvision

on observe au contraire que la capacité offerte couvre très largement les besoins, sans être excédentaire en lointaine périphérie ; le reproche qu'on nous fait est donc parfaitement déplacé.

V.C. : La capacité, il y a 2 façons de l'offrir. L'une c'est par quelques axes forts, l'autre c'est de la répartir sur un plus grand nombre de lignes, ce qui implique plus de conducteurs, plus de main d'œuvre, plus de dépenses. Dans la mesure où on obtient une réponse à cette offre, les recettes augmentent. Gagner des voyageurs en dehors des heures de pointe, c'est tout bénéfice puisqu'il ne faut pas renforcer la capacité pour les accueillir..

L.L. : Mais il y a quelque chose de biaisé dans le calcul de rentabilité, car les investissements ce n'est pas la STIB qui les paie.

V.C. : Pour juger correctement les propositions, il faut que le budget soit globalisé et que les choix tiennent compte de l'ensemble des éléments financiers (et pas seulement l'exploitation).

IEB : Dernièrement, des velléités de revenir sur la hiérarchisation des voiries se sont fait entendre, notamment de la part de la STIB [1].

V.C. : La volonté de revenir sur la hiérarchisation des voiries provient de ceux qui utilisent le modèle de simulation des déplacements aux heures de pointe et qui constatent que le réseau routier arrive au niveau de saturation. Les grands axes étant saturés, ils veulent donc les délester sur les axes secondaires. Dans ce sens, il se pose un problème puisque le but de la hiérarchisation des voiries est de garder

[1] La hiérarchisation des voiries attribue aux grands axes le rôle de concentrer la circulation automobile. Les voiries locales, rues résidentielles ou étroites, sont protégées du trafic de transit par divers dispositifs (sens uniques, boucles inter-quartiers).



La rue Royale, un axe peu desservi : à perte de vue aucun transport en commun !

DES PARKINGS A TOUT LES COINS DE RUE



BRUXELLES
BRAVO

PPTL

ou renforcer le calme des quartiers. Or, on doit s'orienter non pas seulement vers une hiérarchisation mais surtout vers une redistribution de l'espace y compris sur les grands axes. En ce sens, je dirais que même sur les grands axes il y a des progrès à faire pour les usagers non automobilistes : il faut planter davantage, élargir les trottoirs, et les cyclistes doivent trouver leur place, sur la grande ceinture par exemple. N'oublions pas que ces axes aussi sont habités ou doivent pouvoir l'être.

L.L. : Les évaluations sur l'impact sonore et la qualité de l'air montrent clairement que si on assouplit cette hiérarchisation, on toucherait, en termes de bruit et de pollution de l'air, un nombre très important de personnes.

IEB : *Mais la STIB reproche à la hiérarchisation des voiries de ralentir ses propres véhicules...*

L.L. : Elle peut être mal conçue par rapport aux transports en commun mais il ne faut pas que ça se traduise par des autobus englués dans des embouteillages. Il faut donner la place à tout le monde et il ne faut pas hésiter à faire des choses innovantes comme à l'avenue de la Couronne avec une bande pour les autobus.

V.C. : Le défi qu'on devrait pouvoir relever c'est de dire que là où passe un tram ou un bus, il dispose d'une bande. S'il y a 4 bandes, il y en aura deux pour les voitures et deux pour les transports en commun. S'il y en a deux, c'est une rue à circulation locale.

L.L. : Un petit exemple à Helsinki. Sur une avenue, il y a un site propre engazonné pour le tram et il y a 2x2 bandes sur les bords dont une réservée aux autobus : donc 4 bandes pour les transports en commun et 2 bandes pour les voitures, mais c'est vrai aussi qu'il y a des autobus toutes les 2 minutes. Or à Bruxelles, on a un problème de crédibilité avec les nouveaux sites propres. On a l'impression que plus on met de sites propres moins la STIB met de bus ou de trams dessus (exemple : boucle de Brouckere - Gare centrale, rue Gallait où le 56 a été supprimé,...).

IEB : *Quels sont les exemples de villes qui devraient nous inspirer ?*

LL : La Suisse peut être considérée comme un modèle pour les transports en commun dans la mesure où ils ont des parts de

marché considérables. Ils recourent à des méthodes, des structures, des réseaux, des systèmes adéquats, en somme à tous les paramètres indispensables quand on organise les transports publics. Citons en particulier Zürich qui fait deux fois le trafic de Bruxelles et où tout cela fonctionne essentiellement avec un réseau de trams de surface et un RER. Il y a des trams en sites propres partout avec télécommande des feux. Bâle y ressemble très fort. Dans ces villes, aller en voiture n'est plus du tout la norme et y emprunter les transports en commun va de soi.

V.C. : Un autre exemple, c'est Fribourg en Allemagne : dans les nouveaux quartiers, on commence par mettre l'offre de transports en commun. Elle ne fonctionne pas à pleine capacité au début mais les gens qui y implantent leurs activités économiques ou qui vont y habiter réfléchissent en fonction de l'offre préexistante et font des choix modaux, d'organisation, d'école en fonction de l'offre de transports publics. Là, il faut un changement de culture aussi. La STIB considère plutôt qu'elle doit venir avec l'offre de transport public quand la demande le justifie.

IEB : *En plus d'une brique dans le ventre, le Belge aurait une auto dans la tête ?*

L.L. : Moi je n'y crois pas. On a tendance à dire que le Belge est trop attaché à sa voiture et que le transfert modal ne marchera pas. Mais si on lui présentait une alternative sérieuse, — il y a bien sûr une certaine inertie, certaines habitudes à modifier — il n'est pas viscéralement attaché à sa voiture et il chercherait à se déplacer dans des conditions confortables et rapides.

V.C. : Au-delà du débat sur le transfert modal, je voudrais rappeler qu'il y a plus de 40% des ménages bruxellois qui ne sont pas motorisés. Et que pour moi l'objectif premier de la politique de mobilité doit être de pouvoir vivre en ville sans voiture, d'offrir un potentiel de mobilité à tous. Et donc assurer une bonne desserte de tous les quartiers à toutes les heures, y compris le soir et même la nuit (Noctis), me paraît un objectif socialement plus important que de se concentrer sur les améliorations des relations domicile-travail où les gens prennent encore leur voiture. C'est pour les quartiers à faible taux de motorisation qu'il est important de soigner l'offre.

La Cityvision force les acteurs de la mobilité à s'interroger

Alix Van Cauwenberghe dirige le bureau Espaces-Mobilités qui a réalisé un grand nombre d'études de mobilité et de projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics. Elle est actuellement en charge de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité de Forest en collaboration avec le bureau d'études Agora. A ce titre, IEB l'a interrogée sur l'apport de la Cityvision à la réalité de terrain.

IEB : Vous n'avez pas participé à la création de la Cityvision, toutefois estimez-vous qu'elle apporte quelque chose au débat ?

Alix Van Cauwenberghe : L'intérêt de la Cityvision est double. D'une part, elle attire l'attention sur la problématique des correspondances et ouvre un espace de discussion. D'autre part, elle propose un maillage du réseau de transport public qui n'apparaît pas dans le réseau actuel de la STIB.

IEB : Pour les Forestois, la Cityvision offre-t-elle un avantage par rapport au réseau actuel ?

A. V.C. : Forest s'est sentie délaissée par la STIB lors des dernières restructurations. Le 82 a été chassé du tunnel Nord-Sud et le 97 a été tronqué. Forest est quelque peu traumatisée par la perte de ligne directe vers le centre. Pourtant, les correspondances obligatoires sont monnaie courante dans nombre de réseaux urbains. Mais ces correspondances sont peu pénalisantes si le changement de véhicule se fait confortablement et facilement et surtout si les fréquences sont élevées. Ce qui n'est pas le cas pour Forest. La correspondance au Midi est pénible et celle de Lemonnier est inconfortable et peu agréable en soirée. La Cityvision offre des avantages par rapport à la situation actuelle. Mais, selon la STIB, l'irrégularité de la ligne 82, bloquée dans les bouchons sur la chaussée de Neerstalle, rend infaisable l'organisation des lignes dans le tunnel Nord-Sud. Face à ces arguments techniques, il nous appartient de faire confiance en la bonne foi de la STIB. Si la STIB a été pro-métro par le passé, les autres modes ne doivent pas être négligés pour autant.

IEB : Lors de vos plans d'aménagement, privilégiez-vous les transports en commun de surface ou en souterrain, ou ne tenez-vous compte que du contexte ?

A. V.C. : Pas de dogme en faveur du métro ou du tram! Le choix d'un mode ou d'un autre est fonction des besoins de déplacements, du potentiel de clients. Si le prolongement d'un métro vers Erasme posait question, à tout le moins il desservait un pôle d'activité important. C'est moins évident pour un futur métro vers Uccle. Et puis le tram en priorité absolue (site propre ou facilités de passage, commande des feux, etc. comme dans d'autres villes) permet de se déplacer rapidement, de changer de mode facilement, de voir les quartiers qu'on traverse et il coûte beaucoup moins cher à la collectivité.


THIERRY KUYKEN

Favoriser le passage des trams demandera des mesures courageuses, notamment ici, chaussée d'Alsemberg.

Pourquoi vouloir le métro aujourd’hui ?

Isabelle Pauthier, directrice de l'ARAU, s'interroge sur le sens, aujourd'hui, de la résurgence du lobby pro-métro après plusieurs années de silence.

La première cause, l'ARAU en est convaincu, c'est la volonté de libérer l'espace public pour les voitures. Les publicités de la STIB sur les ondes sont éclairantes à cet égard : «circulez en dessous, plutôt que d'être bloqués au-dessus». C'est par cette idée simple que s'explique l'union sacrée de la STIB (qui est bloquée en surface dans ses projets d'aménagement par les voitures, par les communes et, plus généralement, par l'absence de volonté politique), du patronat (une fois la masse des usagers captifs envoyés sous terre, les décideurs, qui disposent d'une voiture de société et d'une place de parking à destination, gagneront en productivité) et les bétonneurs (pour qui le salut est dans les grands travaux d'infrastructures, surtout en temps de crise). Le métro est un moyen de transport «capacitaire», selon le jargon stibien, rapide parce qu'indépendant des aléas de surface que le politique se refuse à réduire. A défaut de poursuivre l'objectif de réduction de 20% de la pression automobile décidé dans le Plan Régional de Développement de 2002, les pouvoirs publics plaident pour le

financement, par l'autorité fédérale, du poids de la navette et du trafic intérieur sur Bruxelles. Quitte à prétendre que le métro est auto-financé (surtout quand on omet de prendre en compte les coûts, énormes, d'investissement) puisque le métro coûte jusqu'à dix fois plus cher en investissement que le tram et que les travaux sont très lents. Rappelons que la STIB a mis plus de dix ans pour boucler la petite ceinture. La STIB raisonne en terme de rendement économique. Or, les transports en commun de surface nécessitent davantage de chauffeurs. Le compte rendu du 9^e rendez-vous de progrès de la STIB intitulé «Metrovision» fait l'apologie de l'automatisation des rames (le métro sans conducteur). Il faut entendre le terme «progrès» au sens des années 60 : le progrès technologique mais certainement pas au sens du progrès social car gare aux pertes d'emploi !

Les enquêtes de satisfaction de la STIB montrent que les usagers préfèrent un moyen de transport rapide et efficace à des véhicules englués dans le trafic. Ce que nous voulons ce sont des métros légers sur les infrastructures existantes, des trams et des bus rapides et efficaces, sûrs et confortables, ponctuels, nombreux et fréquents, y compris en dehors des heures de pointe et des relations domicile-travail. Les transports en commun de surface assurent la visibilité de l'offre, la lisibilité du réseau, l'accessibilité, le contact avec le paysage urbain et la lumière naturelle. Avec le même budget les pouvoirs publics pourront construire jusqu'à 10 fois plus de kilomètres de lignes, augmentant l'offre et irriguant les quartiers. C'est pourquoi les associations soutiennent la Cityvision. Pour réaliser cet objectif une seule voie : désencombrer l'espace public des voitures, mettre en œuvre les mesures d'accompagnement du RER (qui datent de 2003...), aménager les espaces publics, comme partout en Europe, au bénéfice des piétons et des cyclistes.

ISABELLE PAUTHIER

Métro : le doute est permis

De l'aveu même de la STIB, le métro n'offre pas de solution évidente. Malgré l'enthousiasme de façade, le feuillet de présentation de la Métrovision distribué en avril 2009 n'est pas rassurant. On peut y lire [1] :

A ce stade, de nombreuses questions restent ouvertes :

- quels sont les enjeux du développement du métro ?
- comment peut-on construire le métro en respectant les quartiers ?
- comment concevoir les nouvelles stations et les intégrer dans la ville ?
- que peut apporter l'automatisation ?
- comment le réseau urbain peut-il s'articuler avec les services d'autres opérateurs pour offrir un service intégré au client ?
- comment sécuriser le réseau de métro ?
- comment financer des projets ambitieux ?

[1] Feuillet de présentation du séminaire organisé par la STIB : METROVISION, Neuvième rendez-vous de progrès - Bruxelles, 01/04/2009

Au-delà des déplacements, les transports publics comme outils d'aménagement du territoire

Nous avons demandé à Benoit Moritz, architecte-urbaniste actif à Bruxelles, de commenter la Cityvision. Il met en évidence l'intérêt structurant et intégrateur d'un réseau diamétral.

Au mois d'octobre de l'année 2009, je me suis rendu avec mes étudiants à Paris, visiter l'exposition présentant, à la Cité de l'Architecture, les dix propositions relatives au Grand Pari(s), cette réflexion prospective entamée sous l'égide du Président de la République française, sur le devenir de la capitale française en lien avec sa périphérie.

L'intérêt de cette réflexion résidait dans le fait qu'elle présentait de manière condensée dix points de vue d'auteurs totalement différents sur le devenir possible de la métropole parisienne. Il s'agissait bien sûr de réflexions réalisées en chambre, qui n'avaient pas fait l'objet de confrontations avec les acteurs de terrain et qui ne sont donc pas valables d'un point de vue sociétal. Il s'agissait néanmoins aussi de réflexions décomplexées qui montraient que les choix en termes d'aménagement du territoire et de transports publics ne sont pas uniquement des choix techniques mais sont aussi des choix politiques et de société. Ainsi, alors que la consultation prenait pour point de départ la métropole «post-Kyoto», les dix visions exposées proposaient chacune un point de vue sur la signification de cette appellation. Le parcours dans l'exposition présentait ainsi l'avantage de confronter dans un seul et même espace dix visions différentes du territoire, dans un spectre allant du positionnement libéral sous-jacent aux propositions de l'équipe formée autour de Christian de Portzamparc au positionnement communisto-républicain de l'équipe menée par Roland Castro.

Dans ce spectre de propositions, un aspect était commun à toutes les visions : le rôle des transports publics urbains dans la structuration et l'organisation du territoire. Aux dix visions spatiales correspondaient ainsi dix organisations différentes du réseau de transports publics en termes de modes (trains, métros, trams et bus) et



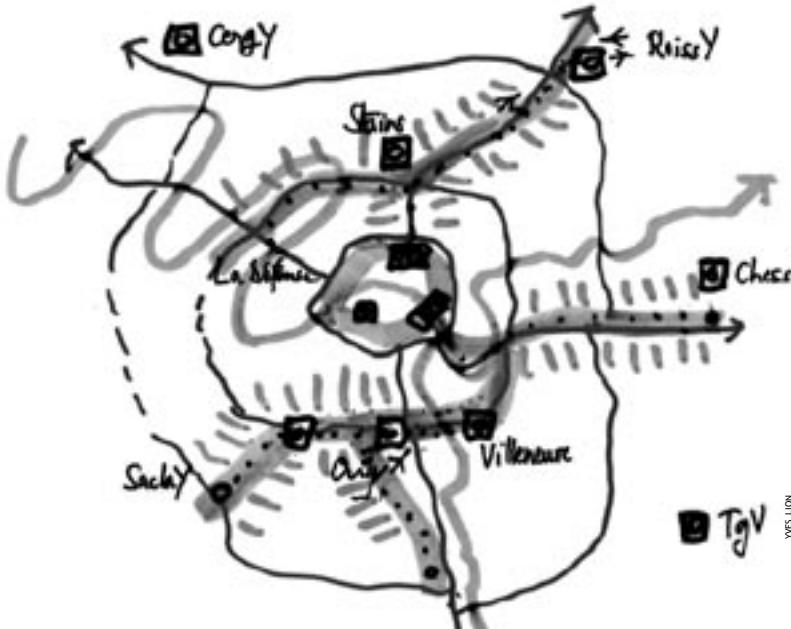
PASTED GRAPHIC

de structuration de réseau à l'échelle de la métropole parisienne.

Il me semble important de parler de l'initiative du Grand Pari(s) car son contenu est caricaturalement révélateur d'une dimension qui a disparu à Bruxelles depuis quelques années comme en témoigne l'élaboration non coordonnée du PRD 2 (2002) et du Plan Régional Iris 2 des Déplacements (non approuvé à ce jour) : celle que le modèle d'organisation des transports publics est le support et l'outil de mise en œuvre d'une vision spatiale sur l'aménagement du territoire correspondant elle-même à un projet politique de ville.

Ainsi, j'assimile pour ma part la Métrovision à un modèle pragmatique d'organisation du réseau développé par l'opérateur STIB, et ce, en l'absence d'une part d'une

Avant-après :
l'équipe de l'architecte
Yves Lion propose d'installer
des trams en site propre
sur des routes nationales.



Toujours selon Yves Lion, des pôles d'emplois diversifiés, du logement ainsi que des équipements métropolitains seraient développés le long des axes empruntés par les trams. Ces maillons manquants du réseau ont été identifiés en considérant le fait que les nouvelles lignes devraient permettre de gagner une trentaine de minutes sur les temps de parcours moyens.

vision spatiale clairement énoncée et assumée du développement régional, et d'autre part en l'absence d'un choix politique et technique explicite de développer un réseau performant de transports publics de surface supplémentaire au réseau souterrain du métro (modèle du réseau de Vienne en Autriche). La Cityvision constitue quant à elle un modèle alternatif qui vaut la peine d'être discuté tant le modèle spatial sur lequel elle repose s'avère fondamental dans l'organisation qu'elle propose : à la fragmentation spatiale correspond dans la Cityvision une vision beaucoup plus intégratrice des différentes composantes du territoire bruxellois, et ce, en particulier par la mise en place d'un réseau combinant métro et lignes de trams performantes traversant de part en part le territoire régional (modèle des villes françaises) et ne se limitant pas à la desserte de parcelles de la ville. A l'heure où la Région entend lancer une vaste réflexion sur son aménagement dans le cadre du PRDD, il me semble que l'initiative du Grand Pari(s) de même que la Cityvision nous rappellent deux fondamentaux qu'il serait bon d'intégrer dans la réflexion sur le devenir du territoire bruxellois.

D'une part, il devrait y avoir une articulation très forte entre politique de mobilité et politique d'aménagement du territoire ; elles ne peuvent être détachées l'une de l'autre comme elles le sont aujourd'hui (l'exemple du quartier Val d'Or à Woluwe-Saint-Lambert est l'exemple le plus frappant : 25 hectares urbanisés et une très

mauvaise desserte en transports publics alors que de l'autre côté du territoire régional, la Gare de l'Ouest possède une excellente desserte en transports publics mais les terrains à ses abords restent désespérément à l'état de friche). Dans ce cadre, la Région se doit absolument de formuler une vision spatiale claire de son aménagement sur laquelle devra venir s'articuler de façon itérative l'organisation des transports publics urbains et métropolitains. Cette vision devrait être basée sur la cohésion spatiale plutôt que la fragmentation des territoires induite par les ruptures de charges pénalisantes.

Comme le montrent certaines réflexions développées dans le cadre du Grand Pari(s) par Roland Castro ou l'équipe formée autour de B. Secchi et P. Vigano, les choix en termes de politiques des déplacements dépassent largement l'optique de la mobilité et concernent également les politiques de cohésion et mixité sociale. Il s'agit ici en particulier de décloisonner des quartiers, rendre accessible les zones marginalisées et intégrer les populations reléguées dans une dynamique d'intégration métropolitaine ou régionale.

Entre d'un côté la Métrovision qui peut être considérée comme une vision pragmatique de l'opérateur STIB de l'exploitation de son réseau et de l'autre côté une vision politique jusqu'à ce jour peu claire des priorités en termes de développement spatial du territoire, la Cityvision, en proposant une vision d'un réseau de transports publics basée sur la valorisation de la ville multipolaire et la desserte multiple et isotrope, crée une brèche dans la logique actuelle de domination du réseau sur l'organisation du territoire. Au PRDD de maintenant capitaliser sur celle-ci et de réellement inverser la tendance en opérant les choix nécessaires, en termes de modes, mais aussi en termes d'organisation du territoire et par extension des réseaux de transports publics au sens large.

C'est à ce prix que le PRDD sera réellement un plan stratégique car comme le rappelle feu le théoricien des villes F. Ascher : «*Faire de la stratégie, c'est faire des arbitrages*».

BENOIT MORITZ
ARCHITECTE URBANISTE
FACULTÉ D'ARCHITECTURE ULB
LA CAMBRE-HORTA

4. Un RER en faveur des Bruxellois ?

Un point de vue sceptique et subjectif !



HELINE QUODBACH

Les navetteurs attendent, les Bruxellois aussi !

Le RER, c'est un peu l'Arlésienne de la mobilité à Bruxelles. On en a tellement parlé sans rien voir venir que l'on n'est qu'à moitié étonné de ne pas le retrouver comme axe structurant du projet Cityvision. Comme si les Bruxellois s'étaient fait une raison quant aux bénéfices du train pour les Bruxellois...

Le 24 novembre dernier, Sabin S'Herens, directeur général de la SNCB Mobility, nous apprenait à l'occasion d'un débat sur Télé-Bruxelles que 50% de l'offre prévue à terme par le RER était déjà disponible aujourd'hui. Force est de constater que les Bruxellois n'en voient pas vraiment l'effet sur la ville.

A l'occasion du même débat, le représentant d'Infrabel rappelait à juste titre la capacité de transport du train, soit 50 000 voyageurs par heure et la comparait aux 9 000 voitures par heure que permet l'autoroute. On le constate, aux yeux de son exploitant, le train est un outil de transport de masse qu'il est difficile de mettre à disposition des Bruxellois pour des déplacements en dehors des heures de pointe ou sur des axes «*pas assez rentables*». Car pour la SNCB, soumise aux dictats de la rentabilité, nécessaire avant sa prochaine privatisation, il est inconce-

vable d'envisager le service à la population autrement qu'en dégageant un maximum de profits.

La SNCB prend une part de 8% dans les kilomètres parcourus dans la capitale. Elle ne fera sans doute jamais beaucoup plus. Car si le réseau RER va légèrement soulager la jonction Nord-Midi, ce sera surtout pour y faire passer le TGV, qu'on imagine mal au service des Bruxellois (à part quand il partiront en vacances). Certes, le gouvernement bruxellois se bat pour voir reconnues un maximum de haltes RER en région bruxelloise mais encore faudra-t-il que des trains s'y arrêtent. Et là, rien n'est moins sûr.

Ce qui l'est, par contre, c'est que la mise en œuvre du RER, toutes autres choses restant égales, va libérer de l'espace sur les voies d'accès automobile à Bruxelles, espace qui sera en quelques années rempli par de nouveaux navetteurs, anciens Bruxellois en quête d'un logement abordable, loin de toute gare RER. Sans les mesures d'accompagnement nécessaires évoquées dans l'article de Claire Scohier et une réduction draconienne des entrées de ville dédiées à la reine automobile, le RER risque d'être un clou dans le cercueil de la mobilité bruxelloise !

MATHIEU SONCK

5. Bien choisir sa fiscalité pour une ville mobile

La fiscalité n'est sans doute pas l'outil le plus séduisant pour convaincre les êtres mobiles que nous sommes de la nécessité de révolutionner nos modes de déplacement. Elle est avant tout perçue comme une brimade, voire une injustice, lorsqu'elle s'attaque à nos revenus et rend inaccessible l'accès à tel ou tel bien convoité. Il est vrai que mal pensée et mal redistribuée, elle s'accompagne de moult effets pervers. Et pourtant elle peut aussi constituer un instrument de justice sociale et un guide des plus performants pour nos comportements quotidiens.



[1] Signalons qu'à l'échelle européenne une eurovignette tient déjà la corde pour les camions de plus de 12 tonnes circulant dans le Benelux, au Danemark et en Suède. L'Allemagne et les Pays-Bas se sont récemment retirés du système. A l'heure actuelle, la directive sur l'eurovignette n'intègre pas les coûts liés aux émissions de CO₂. Le PPE s'y oppose estimant que cela constituerait une charge trop lourde pour le secteur du transport routier.

Les mesures fiscales en matière de mobilité sont multiples. Certaines font déjà partie de notre arsenal législatif, d'autres sont à penser. Selon une étude réalisée en 2009, la fiscalité automobile belge actuelle ne permet de couvrir que 25% des coûts externes générés par l'usage d'une voiture, il y a donc de la marge.

Vignettes, taxes kilométriques, et cætera...

La fin de l'année 2009 a vu éclore, une fois de plus, l'éternel débat sur le choix entre la vignette, prônée par les Wallons^[1], et la taxe kilométrique, prônée par la Flandre. Il s'agit là en effet de mesures de compétences régionales nécessitant néanmoins, en raison de leurs effets indé-

niablement transfrontaliers, un minimum de concertation. Les Wallons appellent de leurs vœux (avec quelques voix discordantes toutefois) la vignette, laquelle permettrait de récolter 25 millions d'euros dès 2011, montant à réinjecter dans les infrastructures autoroutières. La vignette se veut un coût neutre pour les Wallons puisque les 50 euros de taxe forfaitaire seraient déduits de la taxe de mise en circulation. Le bénéfice proviendrait donc des taxes payées par les conducteurs étrangers. La taxe kilométrique, opérationnelle aux Pays-Bas à partir de 2012^[2], séduit plus le Nord du pays par son caractère d'écofiscalité, lequel est pratiquement nul dans le cas de la vignette à l'objectif surtout budgétaire. La taxe ici n'est plus forfaitaire comme dans le cas de la vignette mais

bien proportionnelle au degré polluant des déplacements du véhicule. Le hic c'est que la taxe kilométrique risque de grever plus lourdement les budgets wallons vu les plus grandes distances parcourues en moyenne par les habitants de cette Région. Face à ce débat au relent communautaire, le péage urbain pourrait constituer une voie de sortie porteuse sur le plan tant social qu'environnemental.

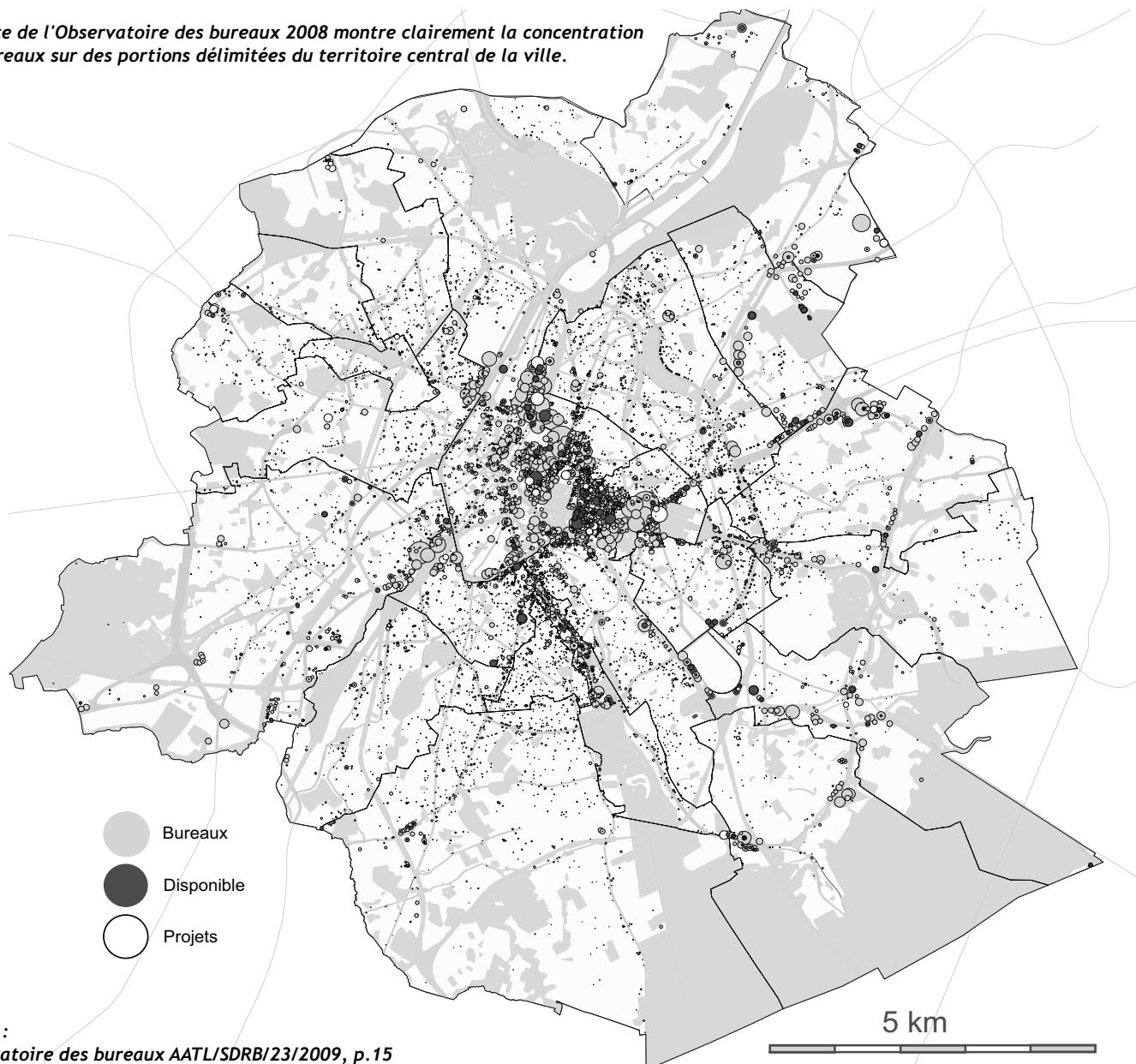
[2] Système avec GPS et au coût de 0,06 euros du kilomètre.

[3] La directive 2006/38 pour la taxation des poids lourds offre une latitude aux Etats pour affecter librement les recettes des droits d'usage. Elle autorise en outre le prélèvement de droits régulateurs afin de combattre la congestion du trafic à certaines heures, dans certains lieux en particulier dans les zones urbaines.

Le péage urbain transcende le conflit communautaire

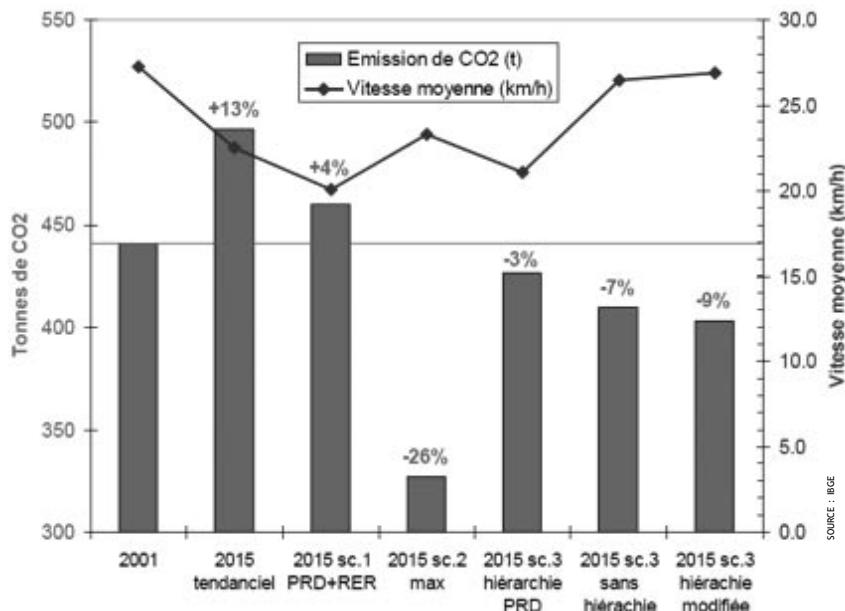
Signalons d'emblée que le péage n'est pas incompatible avec une taxe kilométrique européenne à venir et qu'il ne crée pas les mêmes effets de distorsion que cette dernière entre les ruraux et les urbains. En effet, le péage urbain, comme son nom

La carte de l'Observatoire des bureaux 2008 montre clairement la concentration des bureaux sur des portions délimitées du territoire central de la ville.



Source :
Observatoire des bureaux AATL/SDRB/23/2009, p.15

Emissions de CO₂ selon les scénarios (RBC, véhicules légers, 6h-10h), variation par rapport à 2001 et vitesse moyenne



Seul le scénario 2 qui combine le péage et la taxation des parkings de bureau permet d'atteindre l'objectif des - 20%.

l'indique, ne s'applique qu'en zone urbaine et ne s'attaque donc qu'à une zone qui, par définition, est bien desservie par les transports en commun. Il ne pénalise pas l'automobiliste qui circule en milieu rural utilisant par défaut sa voiture en raison de la desserte insuffisante, sans préjudice par ailleurs des réflexions à mener en termes d'aménagement du territoire. Il s'agit, par ailleurs, d'une taxe très lisible pour l'usager ce qui est de nature à en faciliter l'acceptation. Cette mesure participerait d'autant plus au cercle vertueux de la mobilité que ses fruits seraient affectés au renforcement des modes alternatifs à la voiture et non à l'entretien des infrastructures autoroutières. La Région pourrait enfin financer elle-même le transport public de nuit et les vélos libre service plutôt que de les confier au privé et à la publicité.

Rappelons en sus que la taxe kilométrique intelligente n'est envisagée pour l'instant, aux dires des politiques flamands, que pour les poids lourds et non pour les voitures particulières. Or une étude du Bureau Fédéral du Plan démontre que la tarification limitée aux camions a pour effet d'entraîner un report du fret vers les camionnettes avec comme conséquence une augmentation des coûts environnementaux. Néanmoins, si d'aventure la mesure était étendue aux voitures, elle pourrait toujours venir compléter le système du

[4] En France, les ventes de voitures particulières neuves ont atteint leur plus haut niveau depuis 1990 grâce notamment à l'impact des primes à la casse.

péage urbain, mesure pleinement autorisée par les réglementations européennes^[3].

C'est pourquoi IEB plaide depuis plusieurs années pour l'introduction d'un péage urbain autour des agglomérations urbaines connaissant des flux de circulation et une densité suffisante pour justifier la mise en place du dispositif avec un caractère social d'autant plus avéré que les personnes habitant la zone concernée sont à bas revenus. Un test réalisé à l'échelle du Pentagone bruxellois élargi aux zones de bureaux (quartiers nord et européen, T&T, quartier Midi), soit 73% de la totalité des surfaces de bureaux en région bruxelloise, démontrerait sans nul doute l'effet bénéfique d'une telle mesure. D'autant que le risque de délocalisation économique y est plus que restreint. La mesure permettrait en outre de limiter la fuite d'habitants vers la périphérie suite à l'arrivée du RER, comme le démontre l'étude de STRATEC.

Dans sa déclaration, le nouveau gouvernement s'est engagé à réaliser une étude sur l'introduction d'un péage urbain. Intervenue au Parlement fin 2009, le Ministre Bruno De Lille a rappelé que telle était bien l'intention du gouvernement. Il n'y a plus qu'à passer aux actes !

S'en prendre à l'intouchable : les parkings des bureaux

Tandis que Londres a vu la pression automobile diminuer de 20% grâce au péage urbain, Amsterdam a atteint un résultat similaire grâce à sa politique de stationnement. Toutefois, tarifer fortement le stationnement en voirie peut constituer une inégalité sociale flagrante si le parking de bureaux reste gratuit. Les différents scénarios de mobilité testés par Bruxelles Environnement démontrent qu'une taxe sur les parkings de bureaux à charge des employés combinée avec un péage urbain permettrait de réduire la pression automobile de 26% dans la Région. Autant d'espaces récupérés pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun ! Mais le Plan Iris 2 évacue ces deux mesures phares en leur consacrant seulement trois lignes et en les qualifiant de «mesures envisageables». Il y a loin de la coupe aux lèvres !

Péage urbain et taxation du parking de bureaux sont des mesures d'autant plus pertinentes qu'elles peuvent être prises à l'échelon régional pour faire contre-poids à une fiscalité fédérale qui continue



d'encourager les voitures de société qui envahissent Bruxelles tous les matins.

Les faux amis de la fiscalité environnementale et sociale

Les signaux fiscaux sont malheureusement souvent à rebours des effets voulus. La plupart des mesures fiscales incitant à l'achat de voitures soi-disant plus propres sont un non-sens tant sur le plan environnemental que social. Sur le plan environnemental, elles ont le plus souvent pour effet de doper le marché automobile^[4] en faisant l'impasse sur l'énergie grise (cycle de vie d'une voiture) et l'effet rebond : «*je peux rouler d'autant plus que ma voiture pollue moins et me coûte moins cher*». Sur le plan social, ce sont le plus souvent les ménages les plus aisés qui bénéficient des primes et autres avantages fiscaux qui leur permettent de continuer à polluer. Les véhicules équipés des dernières tech-

nologies destinées à moins polluer sont rarement accessibles au plus bas revenus même avec prime.

Quant aux voitures de société (37,3% des voitures immatriculées en 2009), il est choquant de voir le gouvernement continuer à subventionner un système profondément inégalitaire et dommageable pour l'environnement, la dernière bavue en la matière consistant à autoriser la déductibilité fiscale à 120% des voitures de société électriques. Il ne faut pas être grand devin pour imaginer qu'une telle mesure va essentiellement doper le marché de la voiture électrique et accroître le parc automobile et tout son cortège de nuisances.

Le mythe de la voiture propre est une alternative infernale à évacuer de toute urgence et la fiscalité doit se garder de l'entretenir.

CLAIRE SCOHIER

6. CONCLUSIONS

La croisée des chemins

En corrigeant les erreurs passées et en puisant sa vitalité dans la société civile, le futur Plan régional de développement durable (PRDD) pourrait sortir Bruxelles de l'impasse.

In'y a pas de recette de mobilité miracle. Les contextes et l'histoire variant partout, aucune solution universelle n'émerge. Mais Bruxelles a tant renâclé à contrôler son trafic, qu'aujourd'hui un remède de cheval s'impose. IEB invoque à chaque occasion le courage politique nécessaire pour appliquer la combinaison de toutes les mesures évoquées dans ces pages, seule issue pour la capitale. Dans une optique globale, il faudra marier fiscalité, règlements d'urbanisme, aménagement du territoire et réseau ambitieux de transport public afin que Bruxelles reparte du bon pied et corresponde à l'image moderne que ses habitants et ses usagers en attendent.

Une fiscalité spécifique à Bruxelles, reconnaissant son statut de capitale, et un RER prenant en compte les intérêts de toutes les Régions sont deux impératifs connus. Mais ces outils ne devraient que compléter un réseau intégré et efficace de transport public, comme pourrait l'être la Cityvision. Celle-ci – même présentée dans une version résumée, forcément réduc-

trice du document complet – dispose de beaucoup d'avantages. De prime abord, l'intérêt de la Cityvision est technique. Laissant entrevoir des bénéfices tangibles pour les usagers ainsi qu'une réelle plus-value urbanistique, elle offre une réponse rapide, économique et innovante aux défis bruxellois. Toutefois, du point de vue d'IEB, son principal intérêt n'est peut-être pas là. Il résiderait dans sa genèse reposant sur un débat public et sa volonté d'améliorer la ville de chacun. Elle soumet une proposition pragmatique destinée à ouvrir un espace de dialogue et d'échange au sujet des besoins de notre capitale et de la meilleure manière d'y répondre.

La société civile existe, IEB l'a rencontrée

Déclaration d'amour à un opérateur de transport public faite par des spécialistes et de nombreux acteurs sociaux, la Cityvision est une manifestation supplémentaire de la vigueur de la société civile. Celle-ci, à qui il est souvent reproché d'être utopiste, négative ou empreinte de *Nimby*, démontre

Pour en savoir plus

- Conseil supérieur des finances : *La politique fiscale de l'environnement*, septembre 2009, www.docufin.fgov.be

- *Fiscalité automobile : taxer plus et taxer mieux !*, Inter-Environnement Wallonie, 14 janvier 2010, <http://www.iewonline.be/spip.php?article3388>

Articles d'IEB sur le péage urbain :

- *Péage urbain à Arts-Loi : les voitures passent mais pas à n'importe quel prix*, Bem 205, 30 mai 2008.

- *Le péage urbain à Londres : une entreprise d'égalité sociale*, Bem 199-200, 24 janvier 2008.

- *Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine*. Etude réalisée par IEB, décembre 2007.

Bruxelles en mouvements

**En vous abonnant à Bruxelles en mouvements, vous contribuez
à soutenir l'action d'Inter-Environnement Bruxelles en faveur
de la qualité de la vie en ville.**

Coût de l'abonnement annuel au périodique Bruxelles en mouvements (16 numéros): 24€.
Etranger: 34€. Abonnement de soutien: 54€. Mensuellement par domiciliation: 2€.
Versements au compte 210-0090204-46 d'Inter-Environnement Bruxelles, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.

BELGIQUE - BELGIË
PP
1000 BRUXELLES
1/148

BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
P 302402

Péodicité : paraît toutes les trois semaines (15 février-7 mars 2010). Ne paraît pas en juillet-août.

Q i e b
Inter-environnement
bruxelles

Bruxelles en mouvements est édité par Inter-Environnement Bruxelles, asbl.
Association indépendante. Fédération des comités d'habitants de Bruxelles. Organisme
de l'ARSC. Rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles. Tel. : 02/893-09-09. E-mail : info@ieb.be
Membre
Editeur responsable : Gwenaël Bréés, rue d'Edimbourg, 26, 1050 Bruxelles.



qu'elle est vigilante et au service de chacun. Souvent utilisée comme alibi politique lors d'enquêtes publiques sur des projets quasi-finalisés, la société civile prouve qu'elle est capable de développer ses vues hors des agendas et des cadres dictés par le politique et de déposer sur la table un plan concret. En allant frapper à la porte des responsables, des administrations, des groupes de réflexion et des associations de tous bords, la société civile veut faire entendre sa voix et susciter le débat. Quel développement pour notre ville ?

Un PRDD participatif, concis et budgétaire

Le moment est propice puisque l'on nous annonce un nouveau Plan régional de développement durable pour fin 2011. Élaboré par l'administration régionale de l'urbanisme et approuvé par le gouvernement, un plan de développement est un outil stratégique et global qui vise à définir un projet de ville pour de longues années (en tous cas plus d'une législature). Si ce nouveau plan se veut «*durable*», le gouvernement nous le promet aussi «*participatif*». Et nous répondons : *chiche !* Que la consultation du PRDD soit à la hauteur de la vigueur de la société civile. En effet, il serait

incompréhensible de se passer de l'expertise et de l'innovation témoignées depuis tant d'années par des habitants vigilants et organisés. Mais pour s'engager réellement dans la partie, ceux-ci devront être respectés. Les dés de l'aménagement du territoire ne peuvent être pipés. Il ne peut être question d'avaliser benoîtement le Plan de Développement International et autre Plan Iris 2. Dans l'attente des consultations populaires, il faut éviter toute mesure qui engagerait l'avenir sur une voie à sens unique. En clair et à titre d'exemple parmi d'autres : qu'on ne commence pas à creuser des tunnels ni à commander des nouvelles motrices de métro dans le seul but de desservir un stade de foot ; a fortiori quand on ne sait pas où il va s'implanter, ni d'ailleurs s'il verra seulement le jour. Le PRDD doit répondre à une approche plus démocratique.

Il devra être concis, avec des objectifs et des moyens clairs et identifiés. Des objectifs tels que celui d'enfin briser l'hégémonie automobile et de réhabiliter les usagers faibles. Des moyens qui matérialisent l'évolution heureuse des mentalités que partout l'on sent éclore et dont la Cityvision n'est qu'une manifestation.

**DOSSIER COORDONNÉ PAR
JÉRÔME MATAGNE**



Si les ministres veulent encore changer la couleur des trams, voici la proposition d'IEB.