



AVIS D'INITIATIVE

Mobilité et infrastructures de transport en Région de Bruxelles-Capitale

Émis par le Conseil d'Administration

16 février 2016

Préambule

Les problèmes de sécurité dans les tunnels bruxellois (et, singulièrement, la mesure de fermeture partielle de l'un d'entre eux) ont un impact non négligeable sur la mobilité à l'intérieur de notre Région et donc sur l'économie bruxelloise.

Désireux de discuter *mobilité bruxelloise* de manière concertée (régions, fédéral et communes) et constructive, le Conseil économique et social entend rappeler ici les fondements de la vision des interlocuteurs sociaux en la matière.

Avis

Pour **le Conseil**, la problématique des tunnels doit être abordée au travers d'une vision *globale* de la mobilité bruxelloise, traduite dans un *Master plan* budgétisé et planifié à court, moyen et long termes, permettant de se tourner vers l'avenir, afin de rendre notre Région davantage « mobile ».

La vision des interlocuteurs sociaux se base sur les éléments suivants :

1. La mobilité doit être 'MULTI-MODALE'

Cette multi-modalité signifie que les différents modes de transports ne sauraient être pensés de manière indépendante mais qu'ils doivent faire l'objet d'une approche globale et équilibrée, basée à la fois sur leurs caractéristiques propres et sur les besoins des usagers. L'accessibilité multimodale de la Région, des communes et des quartiers, via autant de modes de transports différents que possible, doit être comprise comme un véritable atout, susceptible de renforcer l'attractivité de notre Région. A ce titre, il serait certainement utile de considérer les zones aujourd'hui les moins bien desservies comme des « zones test » pour l'expérimentation de nouvelles formes de transport.

Concrètement, **le Conseil** estime qu'il convient d'éviter les situations extrêmes du « tout-à-la-voiture » ou du « tout-au-vélo » : l'objectif des interlocuteurs sociaux est d'envisager les différents modes de transport, individuels *et* collectifs, comme des solutions complémentaires les unes aux autres et non comme une juxtaposition d'éléments indépendants, afin de les articuler au mieux dans le cadre d'une mobilité efficace et cohérente. Enfin, pour favoriser une multi-modalité la plus harmonieuse et attractive possible, il sera nécessaire de les intégrer, en tout ou partie : horaires, 'ticketing', facturation, ...

2. La mobilité doit être DURABLE

Pour **le Conseil**, une mobilité durable prend en compte les aspects socio-économiques et environnementaux de la problématique. Il s'agit de garantir, pour tous, une bonne accessibilité de la Ville-Région ainsi qu'une bonne mobilité intra-bruxelloise, permettant la promotion de l'emploi et de l'entrepreneuriat ainsi que l'amélioration de la qualité de vie des habitants, notamment par la réalisation d'un 'modal shift' diminuant la proportion du transport individuel (motorisé) en faveur du transport collectif. Pour diminuer la congestion, il convient tout d'abord de développer des alternatives, principalement de transport en commun, pour limiter *ensuite* le trafic automobile, ses abus et ses nuisances.

Le Conseil estime que la mobilité ne peut être durable que si elle est pensée au-delà d'un simple matching de l'offre et de la demande, en travaillant sur *toutes* ses composantes, notamment l'aménagement du territoire, la 'gouvernance', la fiscalité, ... Le travail sur l'offre et la demande doit se traduire par une augmentation de l'offre durable de mobilité et par une rationalisation des besoins en déplacements en général.

3. La mobilité doit être COHERENTE et CONCERTÉE

Le Conseil souligne que, par de nombreux aspects, la mobilité présente des enjeux dépassant les frontières bruxelloises. Sur un grand nombre de dossiers, une concertation constructive entre les trois régions, le fédéral et les communes est donc proprement indispensable.

A cet égard, **le Conseil** n'a pas oublié que la VI^{ème} réforme de l'Etat (11 octobre 2011) prévoit de créer une *Communauté métropolitaine* afin de favoriser les relations entre Bruxelles et son hinterland dans différents domaines, dont la mobilité : « *C'est au sein de la communauté métropolitaine que se tiendra la concertation entre les trois Régions relative à la mobilité, à la sécurité routière et aux travaux routiers, de, vers et autour de Bruxelles. Le fait de fermer ou de rendre inutilisables les accès et sorties du ring fera l'objet d'une concertation préalable¹* ». **Le Conseil** appelle de ses vœux la signature, à délai aussi bref que possible, d'un accord de coopération en ce sens.

¹ Accord institutionnel pour la VI^{ème} réforme de l'Etat, 11 octobre 2011, p. 22-23.

Le Conseil rappelle que, dans le cadre de la mise en œuvre du *Pacte de croissance urbaine durable* (PCUD-New Deal), des concertations se sont tenues entre les trois Conseils économiques et sociaux régionaux, qui ont permis de dégager un avis commun (cf. Conférence permanente sur la mobilité interrégionale²).

En outre, **le Conseil** insiste sur la nécessaire cohérence entre les différents plans intra-régionaux traitant des questions de mobilité. Il importe que ces plans forment un ensemble cohérent de mesures allant dans le même sens et visant un objectif commun. Spécifiquement, le ‘modal shift’ envisagé dans le cadre d’une mobilité durable (cf. point 2) ne peut se réaliser qu’après la mise en œuvre effective, et non la seule planification, des alternatives en termes d’infrastructures et de mesures d’accompagnement.

Enfin, la cohérence doit être également recherchée entre les politiques de mobilité et d’aménagement du territoire.

4. La mobilité doit être PLANIFIEE, BUDGETISEE et SUIVIE

Pour **le Conseil**, la mobilité doit être planifiée avec des objectifs clairs et concrets à court, moyen et long termes. Ces objectifs doivent être budgétisés et les diverses pistes de financement examinées. Les actions mises en place doivent faire l’objet d’un suivi régulier (afin de s’assurer de leur réalisation) et, le cas échéant, des adaptations nécessaires.

Il faut, dès à présent, trouver des solutions aux problèmes de mobilité rencontrés quotidiennement. Pour ce faire, **le Conseil** prône la mise en place de solutions de type « quick win » permettant d’obtenir, dans un délai relativement court, de premiers résultats concrets : optimisation de l’existant, meilleure intégration, coordination des mesures...

Bien entendu, des solutions à long terme, exigeant des investissements lourds (en matériel et en infrastructure) doivent également être planifiées et mises en œuvre.

Enfin, il va de soi que le maintien en état de qualité et de sécurité de l’infrastructure existante fait partie d’une politique planifiée.

² Le document est disponible à l’adresse suivante : <http://www.ces.irisnet.be/publications/autres-publications-1/autres-publications-du-conseil/2-avril-2014/view>.

Le Conseil demande au Gouvernement régional d'aborder la problématique de la mobilité (et notamment l'actuelle problématique des tunnels bruxellois et de leur avenir) au travers d'une vision globale, traduite par un Master plan budgétisé et planifié dans la durée.

Afin de la construire ensemble, il propose au Gouvernement de négocier sans délai un avenant à la *Stratégie 2025*, ajoutant à son premier Axe un 11^{ème} objectif, consacré à la mobilité bruxelloise et faisant l'objet d'une « priorité partagée »³.

³ Pour rappel, la Stratégie 2025 comprend une série de priorités dont certaines sont **partagées** par le gouvernement et les interlocuteurs sociaux (c'est-à-dire que « leur pilotage et leur mise en œuvre se (font) en collaboration avec les partenaires sociaux, qui s'engagent à les soutenir, en fonction d'une méthodologie de travail proposée par les partenaires gouvernementaux pour chaque objectif visé »). Les autres priorités sont classiquement **concertées** (c'est-à-dire qu'elles « (sont) du pilotage direct du gouvernement et (font) l'objet d'une concertation approfondie avec les partenaires sociaux, sans pour autant qu'ils n'y engagent d'obligation d'intervention »).