

Métrovision vs Cityvision : état du débat et pistes de convergence

La Métrovision est le qualificatif utilisé par la STIB pour désigner la manière dont elle envisage le développement de son réseau, en particulier du métro¹. La Cityvision est une vision alternative à la Métrovision, plus spécifiquement en ce qui concerne le réseau ferré (métro, pré-métro, tram) de la STIB².

Métrovision et Cityvision ont en commun qu'elles portent sur le réseau futur de la STIB à propos duquel les responsables régionaux auront à prendre des décisions importantes à court terme. Ces deux visions ne constituent pas véritablement un projet intégré de système de transport à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale (celui-ci doit prendre en compte l'offre RER, Tec et De Lijn), ni a fortiori à celle de la zone métropolitaine bruxelloise, mais elles portent sur un élément essentiel de celui-ci (le réseau de transports urbains régional). Par ailleurs, elles considèrent toutes deux que le réseau de bus, par sa souplesse d'adaptation, peut être abordé dans un second temps, lorsque les options relatives aux réseaux ferrés auront été prises.

Le débat Métrovision – Cityvision s'inscrit dans un contexte où la RBC doit se doter d'un Plan Régional de Développement Durable (PRDD) et où le projet de Plan Iris II refait surface après avoir été critiqué notamment pour son incohérence et son manque de hiérarchisation dans les priorités affichées³. Par leur initiative, les auteurs et les signataires de la Cityvision ont voulu apporter leur contribution à l'élaboration de ces deux plans.

1. Métrovision et Cityvision : définitions, avantages et inconvénients

1.1. Métrovision

Définition

La métrovision se structure autour de quelques « lignes fortes », complétées par des lignes de rabattement sur ces lignes fortes, puis des lignes locales. C'est la métaphore des petits ruisseaux qui se versent dans les rivières qui se jettent dans des fleuves... Cette conception préside à l'évolution actuelle du réseau et sous-tend l'option qui consisterait à développer de nouvelles extensions du métro, d'abord au nord vers Schaerbeek, ensuite au sud vers Uccle et enfin à l'est à travers Ixelles et le Quartier européen. Il s'agirait d'"aboutir à un réseau articulé sur le principe d'une ligne par axe" de manière à "offrir une souplesse d'exploitation susceptible de répondre de manière mieux adaptée à une demande en croissance"⁴.

Avantages

- Les lignes fortes, appelées à être toutes gérées en mode métro, offrent une capacité importante et concentrent un grand nombre de voyageurs. Elles donnent

¹ Voir notamment STIB, *9e rendez-vous de progrès. Métrovision*, Bruxelles, 1^{er} avril 2009, 29 p.

² Voir LEBRUN L., CARTON V., HUBERT M., et al., *La Cityvision, une nouvelle ambition pour les transports publics urbains et le développement de Bruxelles*, Bruxelles, 23 octobre 2009, 55 p. + Frequently Asked Questions, 21 décembre 2009, 14 p.

³ Commission régionale de la mobilité, *Avis concernant le projet de plan régional des déplacements Iris 2*, Bruxelles, 18 décembre 2008, 26 p.

⁴ STIB, *op. cit.*, p. 3.

dès lors potentiellement des coûts d'exploitation plus intéressants⁵ que les autres modes. Ceci est d'importance dans la mesure où les coûts d'exploitation sont du ressort de la STIB, tandis que les coûts d'investissement sont à charge de la RBC, éventuellement sur son enveloppe au sein de Beliris⁶. Mais en définitive, le contribuable paie l'ensemble ; il n'y a donc pas de raison de parler de couverture du coût d'exploitation sans intégrer l'amortissement et les intérêts des investissements.

- La Métrovision est une réponse pragmatique de la STIB à la difficulté de faire fonctionner de manière optimale le réseau de surface : les demandes de pouvoir circuler « en ne s'arrêtant qu'aux arrêts » grâce aux sites propres et aux télécommandes de feux ne sont en effet pas souvent rencontrées.

Inconvénients

- Dans la mesure où, même à terme, le métro bruxellois ne pourra être un réseau maillé du type de celui de Londres ou de Paris, seuls quelques corridors seront bien desservis par ce mode (actuellement, environ 20% des Bruxellois sont à une distance du métro considérée comme acceptable à pied) et de très larges portions de la ville resteront ou deviendront (en raison de nouvelles correspondances) moins accessibles par les transports publics.
- Les (nombreuses) ruptures de charge (correspondances), inhérentes à la Métrovision (principe du transbordement dans des lignes de plus en plus fortes), allongent les temps de parcours des usagers captifs et réduisent l'attractivité du transport public par rapport à l'automobile dont la caractéristique principale est d'offrir des temps de déplacement (le plus souvent) plus courts et surtout la continuité de ceux-ci.
- De ce fait, la Métrovision contribue à réduire la compétitivité du territoire bruxellois en tant que localisation résidentielle par rapport à des communes de la zone RER qui sont ou seront connectées en ligne directe et en des temps rapides aux principales zones d'emploi bruxelloises. Déjà actuellement, de nombreux quartiers bruxellois sont, en termes de temps de parcours, plus éloignés des pôles d'emploi que plusieurs villes et localités de province...
- La concentration des voyageurs sur quelques "lignes fortes" induit une surcharge sur leurs tronçons centraux à certaines heures, ce qui pousse la STIB à prôner la mise en place de systèmes d'exploitation coûteux (automatisation, dédoublement de ligne comme TRIAS), mais aussi une surcapacité coûteuse aux autres lieux et moments.
- La Métrovision met en jeu d'importants coûts d'investissements pour les extensions du métro, ce qui est risqué car :
 - o cela rend sa mise en oeuvre largement dépendante du niveau fédéral (Beliris ou autre) étant donné le sous-financement structurel de la Région et accentue la position de « demandeur » de celle-ci;
 - o cela conduira très probablement à un étalement dans le très long terme de sa réalisation, compte tenu du contexte actuel de déficit budgétaire et de fort endettement;

⁵ Ce point est controversé dans la mesure où le nombre de passagers par mode est basé sur des estimations et que la méthode de calcul des coûts d'exploitation par mode mériterait d'être rendue publique et débattue.

⁶ On a également parlé de partenariat public privé (PPP) pour le financement des nouvelles infrastructures. Une telle formule n'externalise les coûts que si quelqu'un d'autre (l'utilisateur ?) rémunère, de manière éventuellement différée, le financeur.

- cela mobilisera l'essentiel des moyens au détriment d'autres politiques et d'autres investissements porteurs en matière de transport (cf. les propositions au point 2 ci-dessous).
- La Métrovision a été conçue en privilégiant la prise en compte des déplacements domicile-travail à l'heure de pointe du matin. Or, toutes les études montrent que les besoins de déplacements non liés au travail sont devenus majoritaires aujourd'hui⁷. La Métrovision n'offre donc pas une réponse adéquate à une part importante des besoins.

1.2. Cityvision

Définition

La Cityvision vise à réduire les temps de déplacement totaux (de porte à porte) considérant que c'est un élément essentiel du confort du voyageur et une condition nécessaire à l'usage des transports publics plutôt que de l'automobile. Elle cherche dès lors à compléter le maillage du territoire et à minimiser le nombre de correspondances en créant ou récréant des lignes diamétrales et de rocade.

Pour y parvenir, la Cityvision propose tout d'abord d'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 quartiers de la ville. Il s'agit de le faire, d'une part, avec une formule de métro léger, compatible avec le métro lourd existant, et, d'autre part, avec une formule de semi-métro exploité avec des trams classiques circulant en sites propres en surface et (partiellement) en tunnel (comme dans le pré-métro actuel).

La Cityvision consiste ensuite à compléter le remaillage du réseau et l'allègement de la demande sur les segments trop sollicités des « lignes fortes » en recréant des lignes de tram en surface, notamment dans le Pentagone. Ces lignes renforceraient la visibilité du transport public au coeur de la ville et seraient vecteurs de rénovation urbaine.

Les auteurs de la Cityvision insistent toutefois sur le fait que le réseau traduisant leur proposition n'est qu'une proposition parmi d'autres : l'important est la mise en oeuvre des principes généraux ci-dessus (meilleur maillage du territoire, réduction des temps de déplacement totaux et donc du nombre de correspondances,...). La proposition de réseau n'est là qu'à titre illustratif pour permettre un calcul des temps de parcours totaux, d'une part, et des coûts d'investissement et d'exploitation, d'autre part, comparable avec la Métrovision telle qu'elle a été esquissée.

Avantages

- Grâce à un coût d'investissement total nettement moindre au km que le creusement d'une ligne métro⁸, la Cityvision permet d'obtenir une couverture territoriale beaucoup plus large (en ce compris les zones levier et autres) et d'asseoir de manière plus souple le développement de la ville (cf. le Plan régional de développement durable - PRDD en préparation) sur l'armature des transports publics.
- Un meilleur maillage peut également résoudre pour une bonne part les problèmes de surcharge que connaissent, à certains moments, certains segments du métro (gare centrale - Montgomery, Midi - Arts-Loi) et éviter un

⁷ Voir, par exemple, HUBERT J.-P., TOINT P., *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2002, 352 p.

⁸ Les hypothèses suivantes ont été retenues pour le km linéaire : 100 M€ pour la construction d'une ligne de métro, 15 M€ pour une ligne de tram, 20 M€ pour un métro léger, 5 M€ pour la conversion d'un tram en métro léger.

investissement lourd dans l'automatisation du métro ou le dédoublement de celui-ci⁹.

- La continuité des déplacements est mieux assurée par la Cityvision et les temps de parcours totaux sont réduits, ce qui est tout bénéfique pour le voyageur et le report modal.
- La Cityvision peut être mise en oeuvre beaucoup plus rapidement que les lourds et incertains travaux de creusement d'un métro (cfr le temps nécessaire au bouclage de la petite ceinture).

Inconvénients

- La Cityvision suppose un engagement beaucoup plus résolu des pouvoirs publics régionaux et communaux en faveur des transports publics de surface. Mais l'expérience (à l'étranger mais aussi à Bruxelles, avec le Boulevard du Souverain) montre que les projets réussis (comme pourrait l'être une ligne de tram est-ouest – voir ci-dessous) sont plébiscités et en appellent d'autres.
- Certains avancent des coûts d'exploitation plus élevés d'un meilleur maillage dont les lignes sont plus nombreuses ; pourtant, à l'inverse, une meilleure adéquation de la capacité aux besoins réduit les coûts ; un calcul devra être fait pour évaluer la balance.
- La solution "métro léger" pose des problèmes d'exploitation et d'accessibilité qu'il s'agit de résoudre, à l'instar de ce que font des villes allemandes ou néerlandaises, ou plus près de nous, Charleroi¹⁰.

2. Etat du débat et pistes de convergence

2.1. La controverse autour de la réduction des ruptures de charge

La Cityvision s'inscrit dans l'accord de Gouvernement qui prescrit que le plan tram-bus doit être revu « afin de limiter au maximum les ruptures de charge et d'améliorer la desserte des quartiers » (p. 50).

Aujourd'hui, tout le monde s'accorde pour reconnaître la pénibilité des ruptures de charge et pourtant la STIB se borne à envisager d'en réduire les inconvénients plutôt que le nombre. Si les améliorations du confort aux arrêts (accès, indicateurs de temps d'attente, etc.) sont intéressantes, elles ne résolvent pas le problème de fond. Quant à une augmentation généralisée des fréquences, y compris aux heures creuses, présentée par la STIB comme LA solution aux problèmes des ruptures de charge, même si on est bien sûr tous en faveur d'une amélioration des fréquences :

- cela ne résiste malheureusement pas à l'épreuve de la réalité dans le contexte budgétaire actuel,
- c'est également un emplâtre coûteux, vu que pour réduire de moitié le temps d'attente total de l'utilisateur lorsqu'on remplace une ligne directe par une correspondance, il faut DOUBLER la fréquence sur chacune des lignes concernées.

Peut-être pourra-t-on mettre tout le monde d'accord en avançant :

- qu'un réseau sans rupture de charge n'existe pas;
- qu'il faut essayer de minimiser le nombre de celles-ci sur les trajets les plus importants ;

⁹ Par rapport à ce problème, une vision globale de l'ensemble de l'offre s'impose. Avant tout investissement majeur comme l'automatisation du métro, il s'agit de prendre notamment en compte l'impact du futur tunnel Schuman – Josaphat sur la desserte du quartier Schuman – Léopold.

¹⁰ Le "métro léger" de Charleroi est aussi à plancher haut : <http://www.charleroi-bouge.be>

- qu'il existe depuis longtemps des ruptures de charge particulièrement mal vécues et pénalisantes (Beekkant, Simonis, Montgomery,...), fortement aggravées depuis la dernière restructuration des réseaux tram et bus (Forest et Schaerbeek vers centre, Vanderkindere-Albert, Heembeek,...), et qu'il est urgent d'essayer de supprimer.

2.2. La solution "métro léger" pour une exploitation mixte des lignes de métro existantes

Pour rappel, la Cityvision propose de faire circuler dans les tunnels de métro existant des lignes de "métro léger", qui co-existeraient avec le "métro lourd" et sortiraient en surface en certains points du réseau pour irriguer le territoire, à la place de la logique de rabattement qui impose aujourd'hui à l'usager de nombreuses correspondances.

La STIB s'oppose vigoureusement à cette solution estimant qu'elle poserait des problèmes d'exploitation (effets d'accordéon, difficulté d'augmenter la capacité sur le tronçon commun...) et des problèmes d'accessibilité aux quais en surface (1 m de haut), sans compter, sur le plan urbanistique, l'opposition potentielle des riverains et des personnes à mobilité réduite à des convois très longs et à des quais hauts.

Quant à l'idée d'exploiter la ligne 2 uniquement par du "métro léger" – ce qui permettrait une exploitation plus homogène –, elle est perçue par les responsables de la STIB comme un retour en arrière, au moment où l'opérateur sort d'une période de chaos assez traumatisante suite à l'inauguration du "nouveau métro".

Les auteurs de la Cityvision ne nient pas ces difficultés, même s'ils estiment qu'elles peuvent être surmontées par différents moyens¹¹.

Quoiqu'il en soit, si l'option "métro léger" n'était pas retenue, il faudrait quand même trouver des solutions alternatives pour améliorer l'accessibilité aux principaux pôles d'emplois, de commerces et de loisirs au départ des quartiers actuellement non desservis de manière directe (Ganshoren, Jette, Berchem-Sainte-Agathe, Neerpede, l'axe de l'avenue de Tervueren). Ceci devra se faire selon une vision intégrée, en tenant compte notamment de l'offre RER qui, dans certains cas, pourrait constituer une alternative. Exemples de solutions : prolonger le tram 39 vers Schuman et, au-delà, vers le Pentagone, prolonger la future ligne de tram 9 vers Tour & Taxis et la gare du Nord, voire la gare centrale et le quartier européen. Mais ces solutions nécessitent également des moyens qu'il faudrait mettre en balance avec celles qu'apporteraient les cinq branches de métro léger que propose la Cityvision.

2.3. La problématique du Nord-Sud

La problématique des liaisons Nord-Sud est encore une feuille largement blanche puisque les études ne font que commencer qui, si elles sont menées correctement¹², détermineront l'opportunité d'un métro en fonction d'un certain nombre de critères (cf. accord de Gouvernement, p. 50) et les éventuels tracés.

Des responsables de la STIB admettent qu'on n'est pas confronté ici aux mêmes contraintes que dans l'hypothèse de l'insertion d'un métro léger dans un réseau métro existant et que des formules de type "métro léger", ou plus exactement de "semi-métro", sont davantage envisageables pour le Nord-Sud, vu l'absence en l'état de contraintes liées à la hauteur des quais qui rend possible l'utilisation d'une flotte homogène et à plancher bas. Cela suppose de revenir aussi sur le principe implicite d'une ligne par axe au profit d'un meilleur maillage en amont et en aval.

¹¹ Voir Frequently Asked Questions, *op. cit.*, pp. 1 à 3.

¹² La Commission régionale de la mobilité a remis un avis très critique, le 3 décembre 2009, sur l'absence de transparence dans la mise sur pied de l'étude Beliris relative au prolongement nord du métro et dans l'élaboration de son cahier des charges.

Réfléchir de manière graduelle afin de ne pas hypothéquer de manière durable les dessertes directes subsistantes est en tous cas un impératif qui devrait guider les responsables politiques bruxellois et les pousser, par exemple, à rejeter un réaménagement prématuré de la station Albert, de la rue couverte de la gare du Midi (cf. les projets de surfaces commerciales dans le cadre du réaménagement de la gare par Jean Nouvel) ou du tunnel Constitution.

A cet égard, si la capacité du tunnel Nord-Sud devait rester un souci, pourquoi ne pas profiter de la chance historique que représente le report du réaménagement des boulevards centraux pour envisager d'y réimplanter le tram (une "central line") ? Le fait que les lignes qui emprunteraient ces boulevards dédoubleraient l'infrastructure souterraine sur une (petite) partie (2 km) de leur parcours se justifierait par la forte fréquentation de ce tronçon (voir aussi le point suivant). Cela existe à Anvers, Marseille ou San Francisco. Ce serait en tous cas un geste fort en faveur du transport public et de la réhabilitation du centre-ville, à l'instar de ce qui s'est fait dans l'autre capitale européenne (Strasbourg).

2.4. La desserte du Pentagone, du canal et du quartier européen

C'est en examinant la problématique de la desserte du Pentagone que l'on atteint le plus les limites de la Métrovision de la STIB telle qu'elle est envisagée aujourd'hui. Pour la STIB, investir dans de nouvelles infrastructures dans le Pentagone n'est pas une priorité car celui-ci ne représenterait que 10% des destinations à l'heure de pointe du matin. Outre que l'on doit mettre en doute la fiabilité de cette donnée vieille de plus de 10 ans et contredite par d'autres sources¹³, il est temps de se rendre compte 1) que le Pentagone est redevenu une origine de déplacement importante suite à l'importante croissance démographique qu'il a connue ces dernières années, et 2) que, surtout, le Pentagone est une énorme destination commerciale, touristique et de loisirs tout au long de la journée y compris la soirée, de la semaine et de l'année. Ces évolutions ne peuvent être laissées de côté.

Outre la réimplantation du tram sur les boulevards centraux qui vient d'être mentionnée, il est dès lors urgent de remettre aussi à l'agenda politique la liaison tram est-ouest inscrite au PRD et au plan Iris 1 et par rapport à laquelle les études déjà réalisées devraient être réactualisées¹⁴. Faire faire au tram de l'axe Royale-Régence un détour par la Gare Centrale, comme étudié récemment par la STIB conformément à son contrat de gestion 2007-2011¹⁵, va dans la bonne direction mais ne sera réellement valorisé que si le tracé se poursuit vers l'est (le quartier européen, la chaussée d'Ixelles) et l'ouest (le canal) via le centre. Outre qu'il s'agit ici aussi d'un projet extrêmement porteur pour le développement du Pentagone, le tram est-ouest pourrait ainsi être également utilisé pour réduire la pression sur l'axe 1 du métro dans son tronçon le plus chargé en offrant un autre type de desserte. Enfin, ce tram, que l'on pourrait appeler la hop on hop off "culture line" s'inscrit dans la logique du "Plan culturel pour Bruxelles" qui propose de connecter le Cinquantenaire au Canal via le Quartier européen¹⁶.

Des responsables de la STIB ont fait preuve d'une certaine ouverture sur ce dossier. Il faudrait maintenant l'étudier en profondeur.

¹³ GROEP PLANNING et TRITEL, *Etude d'accessibilité au moyen de transports en commun urbains dans le Pentagone*, Bruxelles, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, AED, 2002, 68 p. + cartes.

¹⁴ GROEP PLANNING et TRITEL, op. cit., et COLLA O., DOBRUSZKES F., MORITZ B., *Pour l'aménagement d'une liaison tram Est - Ouest dans le centre-ville de Bruxelles*, Bruxelles, 1999, 15 p.

¹⁵ Voir le projet sur <http://www.r2d2architecture.be>

¹⁶ Brussels Kunstenverleg (BKO) et Réseau des arts à Bruxelles (RAB), *Plan culturel pour Bruxelles*, Bruxelles, 2009, Proposition 31^e, p. 46.

3. La question de la gouvernance de la politique de mobilité en RBC

3.1. Des options stratégiques régionales soutenues par une "Autorité organisatrice" renforcée

On considère généralement¹⁷ que l'organisation du transport public se décompose en trois niveaux :

- *stratégique* qui correspond aux objectifs politiques généraux;
- *tactique* où se situe principalement l' "autorité organisatrice" et où les différents aspects du service sont conçus en détail et où l'intégration et la coordination prennent place;
- *opérationnel* où les obligations de service prévues sont mises en pratique.

C'est au niveau du PRDD, qui sera approuvé par le Gouvernement, que les options stratégiques doivent être définies. La récente mise en chantier de ce Plan est l'occasion de faire de l'intégration des transports publics et de l'urbanisme un cercle vertueux¹⁸.

Ensuite, au niveau « tactique », avec à peine quelques fonctionnaires en charge du transport public au sein de la Direction Stratégie de Bruxelles-Mobilité, il faut bien reconnaître que cette administration ne constitue pas vraiment une "Autorité organisatrice" capable d'intégrer et/ou de coordonner les "différents modes, infrastructures et entreprises afin de créer un système de transport public intégré du point de vue du voyageur"¹⁹.

Vu ses faibles moyens, Bruxelles-Mobilité n'est dès lors pas réellement en mesure d'assurer son rôle de manière indépendante par rapport à l'opérateur STIB, ni de servir d'interlocuteur aux communes, par exemple lors de l'élaboration de leur Plan communal de mobilité (PCM). Celles-ci doivent dès lors s'en remettre à ce que l'opérateur STIB leur présentera comme « techniquement » possible ou impossible, y compris lorsqu'il s'agit de rencontrer des enjeux régionaux d'importance (comme, par exemple, la desserte de Forest et du Centre d'art contemporain Wiels, d'intérêt régional).

Une redistribution des rôles entre la Région et la STIB s'impose donc pour que les enjeux de développement et d'aménagement du territoire pris en compte par le PRDD s'articulent totalement aux choix en matière de mobilité.

3.2. Une domination des contraintes techniques d'exploitation par rapport à une réflexion articulée au développement territorial et urbanistique et centrée sur les usages et projets

Une autre conséquence de l'absence d'autorité organisatrice, dont une des missions est précisément l'intégration de la politique de transport dans les autres politiques et, en particulier, la planification territoriale, est la focalisation des enjeux sur les problèmes techniques tels que définis par l'opérateur STIB (par exemple, la "saturation" de la ligne 1 du métro). Il est normal que les techniciens cherchent à trouver une solution technique (par exemple, l'automatisation) aux problèmes auxquels ils sont confrontés. Mais il est du ressort du niveau stratégique (politique) et du niveau tactique (autorité organisatrice) de décentrer le point de vue et de voir si d'autres solutions plus en amont, à l'échelle du territoire, ne sont pas envisageables (comme la ligne de tram est-ouest, mentionnée plus haut) ou susceptibles de résoudre par ailleurs une partie du problème (comme le tunnel Schuman-Josaphat),

¹⁷ MASI C., "Gouvernance urbaine, transport public et rôle des autorités organisatrices", *Transport Public International*, UITP, 6, novembre-décembre 2009, pp. 4-6.

¹⁸ Tel est le titre d'une prise de position officielle de l'UITP en janvier 2009 : UITP, *L'intégration des transports publics et de l'urbanisme : un cercle vertueux*, Bruxelles, 6 p.

¹⁹ MASI C., *op. cit.*, p. 6.

ou si une meilleure planification territoriale (visant par exemple une moindre concentration des bureaux) ne permettrait pas d'anticiper les difficultés.

De ce point de vue, la préparation d'un PRDD arrive à point nommé et est une occasion unique de réassocier développement territorial et politique de transport et de mobilité. Malgré le temps perdu, il découle de ce qui précède qu'il n'est pas souhaitable d'adopter le Plan Iris 2 avant le PRDD. Pour pouvoir dessiner le réseau du futur, le PRDD devra en effet répondre à la question suivante : qui faut-il transporter où et quand ? Ou, mieux encore, prendre en compte les usages et les projets des habitants en se demandant²⁰ : que permet de faire la voiture que les autres transports ne sauraient mettre à notre portée, et que doit-on entreprendre pour que ces projets ou certains d'entre eux puissent être réalisés à l'aide du transport public ? Y a-t-il, à l'inverse, une part de la population qui se voit contrainte d'utiliser l'automobile alors qu'elle n'apprécie pas de le faire ou n'en a pas réellement les moyens et qu'elle voudrait utiliser, par exemple, le transport public²¹ ?

3.3. Des données à actualiser et à compléter au sein d'un Observatoire de la mobilité indépendant

Ce qui précède montre aussi, comme l'avis de la Commission régionale de la mobilité (CRM) le souligne²², que des données actualisées (la plupart des études sur lesquelles se fonde le projet de Plan Iris 2 ont plus de dix ans) et mieux adaptées (prise en compte, par exemple, de la durée totale des déplacements ou d'autres temporalités que la seule heure de pointe dans la modélisation IRIS) s'avèrent nécessaires. Cela plaide également pour la mise en place d'un Observatoire bruxellois de la mobilité indépendant de l'opérateur, au départ de la petite structure créée récemment au sein de la Direction Stratégie de Bruxelles mobilité²³.

M. Hubert, L. Lebrun, V. Carton et al.,
10 février 2010

²⁰ On paraphrase ici KAUFMANN V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques romandes, p. 85.

²¹ L'offre d'un réseau de nuit en est une bonne illustration : les nombreux travailleurs dont la fin ou le début de la période de prestation tombe en-dehors des heures de service des transports en commun n'ont d'autres choix que la voiture (le covoiturage, le vélo, le taxi ou parfois même la marche sur des distances importantes).

²² CRM, *Avis sur Cityvision et sur le développement des transports publics à Bruxelles*, Bruxelles, 7 janvier 2010, 4 p.

²³ Cette suggestion a été relancée dans le cadre des Etats généraux de Bruxelles. Voir HUBERT M., DOBRUSZKES F., MACHARIS C., "La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles", *Brussels Studies*, Etats généraux de Bruxelles, note de synthèse n°1, 5 janvier 2009, pp. 1-15.