

Analyse du jeudi 7 décembre 2017

## Plus de métro, moins de voitures ?

Sans mesures restrictives, le développement de l'offre de transports en commun n'empêche pas la croissance du trafic automobile



*Les transports en commun souterrains libèrent de l'espace en surface pour les voitures. Mais visiblement pas assez au goût de certains...*

Pour une partie de ses supporters, le projet de métro Nord est indispensable pour offrir « une alternative crédible » aux automobilistes ; la mise en service d'une (de) nouvelle(s) ligne(s) de métro serait, en soi, un incitant suffisamment fort pour que ces derniers opèrent un transfert modal de la voiture vers les transports en commun ou, à tout le moins, un préalable incontournable à toute prise de mesure « anti-voitures ».

Il faut tordre le cou à cette idée reçue et renverser la « logique » selon laquelle restreindre le trafic automobile avant la mise en œuvre d'« alternatives crédibles » reviendrait à mettre la charrue avant les bœufs.

## 1. Plus de métro ≠ moins de voitures

---

Dans son récent avis<sup>1</sup> sur le projet de modification du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) relatif au projet de métro Nord, la Commission Régionale de la Mobilité (CRM), s'appuyant sur le rapport d'incidences, était forcée de constater que « *le projet [de métro Nord] permettra au mieux de limiter la croissance du trafic, pas de le diminuer.* »

Il n'y a là rien d'étonnant : **en l'absence de mesures de restriction du trafic automobile, le développement de l'offre de transport en commun ne constitue pas un levier suffisant pour produire un report modal significatif.** Des études comme celles du sociologue Vincent Kaufmann, spécialiste des questions de mobilité, ont ainsi montré qu'« *En termes de déterminant des pratiques modales, la préférence d'usage se traduit par le fait que l'utilisation des transports publics est souvent un second choix et que cet usage est avant tout déterminé par les conditions d'utilisation de l'automobile, et pas par la qualité de l'offre de transports publics, qui n'intervient dans le choix pratiquement que lorsque l'usage de l'automobile est compromis par des conditions de stationnement ou de circulation difficiles.* »<sup>2</sup>

**La qualité de l'offre de transports en commun est loin de constituer le facteur le plus déterminant dans le choix du mode de déplacement,** comme l'a montré une étude réalisée en 2012 par Astrid De Witte dont les principaux enseignements sont repris dans les Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale<sup>3</sup>. **Des facteurs comme la possession d'une voiture, la disposition d'une place de parking sur le lieu de travail ou la mise à disposition d'une voiture de société sont bien plus déterminants** que l'offre de transports en commun.

---

<sup>1</sup> Commission Régionale de la Mobilité, *avis sur le projet de modification partielle du plan régional d'affectation du sol (pras) concernant la liaison de transports en commun haute performance nord-sud et son rapport d'incidences environnementales*, 25 septembre 2017.

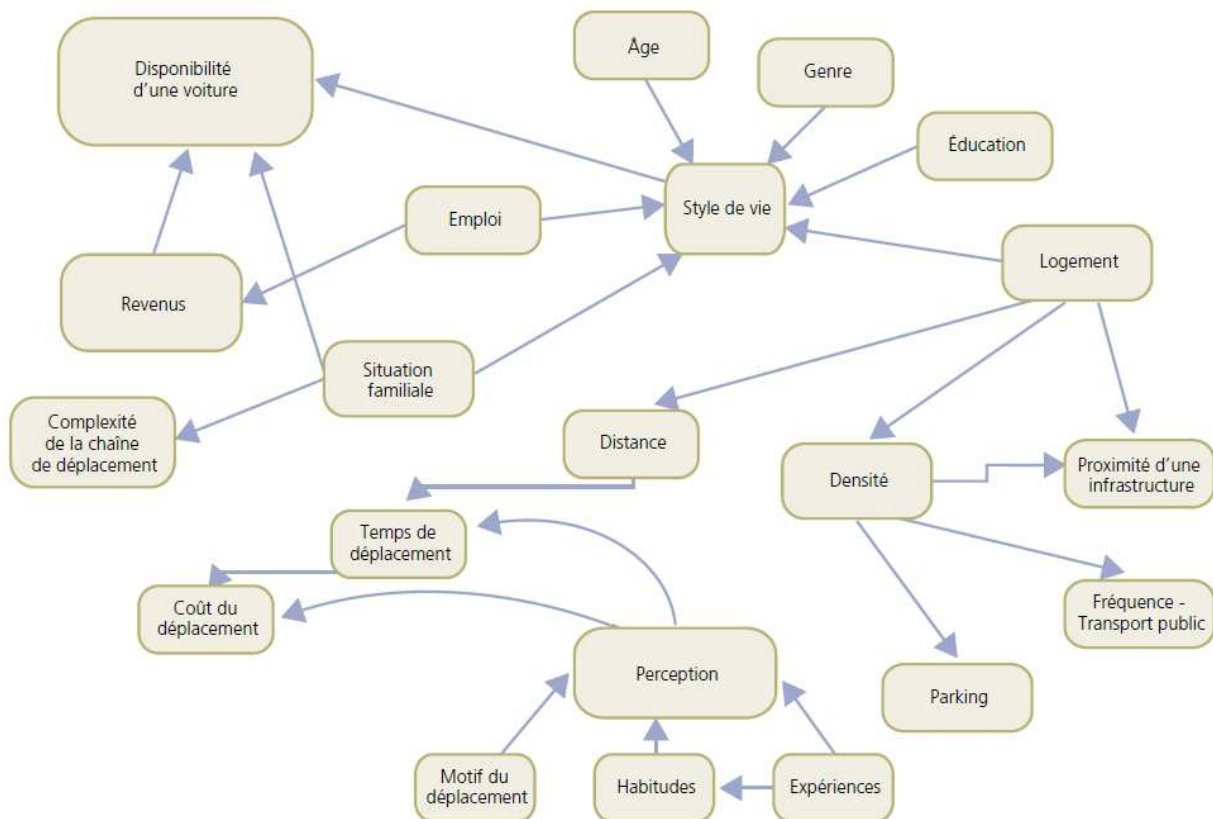
[https://mobillite-mobilliteit.brussels/sites/default/files/170925\\_avis\\_crm\\_prasmetro.pdf](https://mobillite-mobilliteit.brussels/sites/default/files/170925_avis_crm_prasmetro.pdf)

<sup>2</sup> Vincent Kaufmann, « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2003/1 (février), p. 39-58.

<sup>3</sup> Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles : analyses approfondies*, pp. 31-34.

## Les facteurs les plus fréquemment retenus comme déterminants du choix modal

Source : De Witte 2012



De nombreux paramètres entrent en ligne de compte dans le choix de son mode de déplacement ; ils sont loin de se limiter à la seule qualité de l'offre d'alternatives à la voiture, comme le sous-entendent certains discours réducteurs.

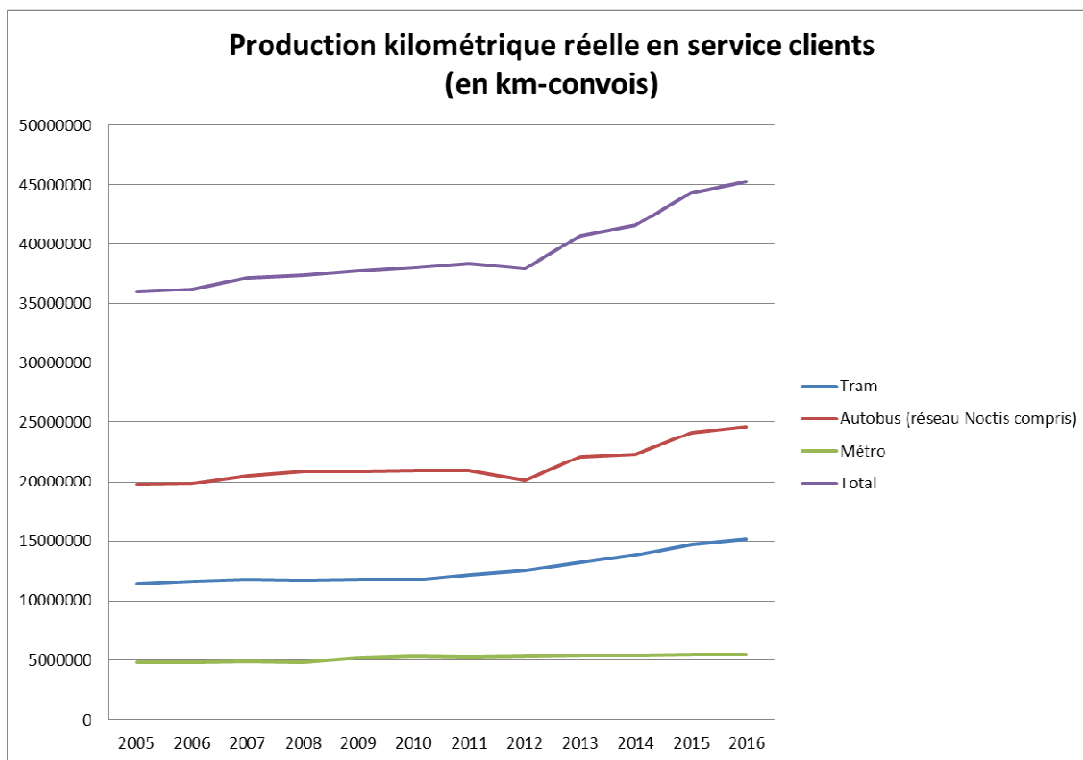
Rien de surprenant, dès lors, à constater un accroissement du trafic automobile malgré un développement, somme toute assez conséquent, de l'offre de la STIB.

### Le trafic automobile ne diminue pas malgré le développement de l'offre de la STIB

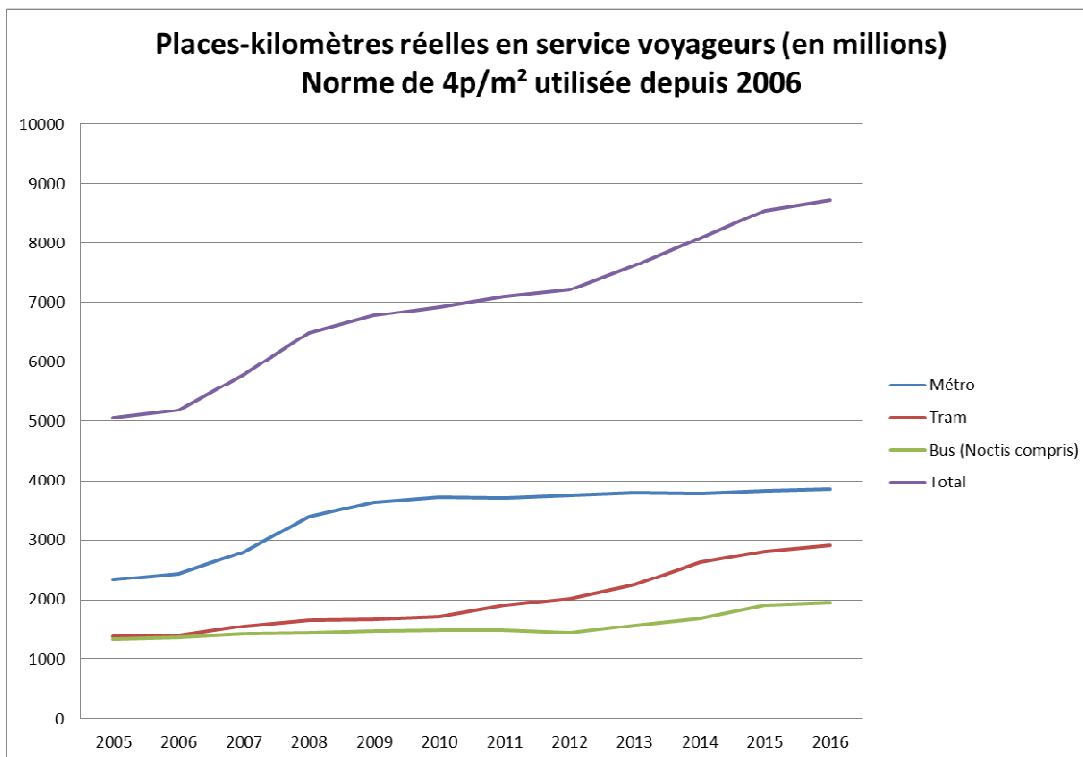
Malgré de nombreux aspects à améliorer (fréquences (particulièrement en soirée et le week-end), manque de certaines liaisons directes, desserte insuffisante de certains quartiers, vitesse commerciale en berne, manque d'amplitude horaire, etc.) il faut toutefois constater que l'offre de la STIB est en croissance constante depuis plusieurs années. Si l'indicateur « traditionnel » qu'est le nombre de voyages effectués permet de montrer la croissance de la demande, deux autres indicateurs permettent quant à eux, certes imparfaitement, de refléter la croissance de l'offre : la production kilométrique et le nombre de places-km offertes (PKO)<sup>4</sup>. Ces deux

<sup>4</sup> **La production kilométrique accessible aux voyageurs** correspond au nombre de convois ayant circulé pendant un laps de temps déterminé (généralement une année) multiplié par le nombre de kilomètres que chacun de ces convois a parcouru. Appelé aussi "km-convoi", il intègre donc la longueur du réseau et la fréquence moyenne offerte. Son évolution donne une idée intéressante de l'offre, mais il ne permet toutefois pas de donner une indication de la capacité associée à cette offre, c'est pourquoi, il est généralement complété par l'indicateur suivant. **Le nombre de places-km offertes (PKO)**, soit la somme, pour chaque trajet accessible aux voyageurs, du produit entre la distance parcourue par le convoi et sa capacité unitaire. (source : Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, *L'offre de transport à Bruxelles.*)

indicateurs mesurent l'intensité de la desserte et la capacité ; ils ne donnent donc pas d'information sur la couverture géographique ou la vitesse commerciale par exemple, ni sur la « répartition » horaire ou géographique de la capacité et des fréquences.



Source des données : STIB



Source des données : STIB

Comme le montrent les deux graphiques ci-dessus, **l'offre de la STIB**, en intensité de desserte et en capacité, **a fortement augmenté ces dernières années** (entre 2005 et 2016) : **près de 26% pour le premier indicateur et plus de 72% pour le second** (alors que le nombre de voyages n'a augmenté « que » de 45% sur la même période) !

**Dans le même temps, le trafic automobile n'a pas diminué, au contraire :**

Distances routières parcourues par les véhicules à moteur en milliards de véhicules-km par an							
1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
3,29	3,48	3,70	3,78	3,77	3,79	3,77	3,80

Nombre de kilomètres parcourus en voiture à Bruxelles (source : SPF Mobilité & Transports)

Si l'on devait suivre le postulat, exposé en introduction, selon lequel l'augmentation de l'offre de métro produirait « mécaniquement » un report modal conséquent, l'augmentation de 65,6% du nombre de places-km offertes par le métro entre 2005 et 2016 aurait donc dû se traduire par une baisse significative du trafic automobile. Les chiffres montrent pourtant le contraire...

## 2. Plus de (promesses de) métro = plus de voitures

Si la caducité de l'argument du report modal « automatique » est bel et bien démontrée, reste à **déconstruire le discours selon lequel le développement d'une (de) nouvelle(s) ligne(s) de métro serait un préalable incontournable à toute politique visant à restreindre la circulation automobile**. Ce discours est notamment celui du lobby pro-voitures, pour qui (l'éventuelle) prise de mesures « anti-voitures » n'est envisageable qu'à condition de la mise en service préalable d'infrastructures hors de prix et dont le développement prendrait des (dizaines d') années (comme le RER par exemple). **Ce discours (qui trouve malheureusement écho auprès d'un grand nombre, notamment auprès d'automobilistes honteux) n'est rien d'autre qu'une manœuvre dilatoire :** imagine-t-on un seul moment Touring, par exemple, apporter son indéfectible soutien aux politiques de restrictions du trafic automobile dès le ruban d'inauguration du RER coupé ? Non, bien sûr. Après le RER il faudra le métro, après le métro plus de métro, puis plus de RER... **Les alternatives ne seront jamais jugées assez « crédibles ».**

Si ce discours était réellement sincère, le lobby pro-voiture aurait déjà dû, au regard de l'augmentation de l'offre de transport en commun de ces dernières années, soutenir (ou du moins accepter) les (timides) volontés régionales de restriction du trafic automobile comme par exemple la démolition du viaduc Reyers ou le projet de rétrécissement de l'entrée de la E40 qui ont pourtant fait pousser des cris d'orfraie à Touring<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> À propos du projet de transformation de l'entrée de l'autoroute E40 en boulevard urbain, Touring n'a pas hésité à qualifier le projet de « délire » et les politiciens de « myopes ». « La réduction de l'E40 est "un délire", selon Touring » in *levif.be*, lundi 21 novembre 2016.

En soutenant l'option du « tout au métro », le lobby pro-voitures fait même coup double puisqu'en plus de reporter *sine die* les mesures « anti-voitures », **l'enfouissement des transports en commun permet de se débarrasser de ces trams et ces bus encombrants qui entravent la bonne fluidité du trafic automobile...** Et ce serait un leurre de croire que l'espace en surface « libéré » par l'enterrement des transports en commun profiterait aux piétons et cyclistes : il suffit de regarder l'état des voiries situées au-dessus des lignes de métro les plus fréquentées (rue de la Loi ou Est de la petite ceinture pour ne citer que ces deux exemples). Concernant le projet de métro Nord en particulier, la STIB a fait part de son intention de maintenir les rails de la ligne 55 (vouée à disparaître) comme voies de service, au grand dam des cyclistes...

Plus généralement, **les promesses de nouvelles lignes de métro constituent une source potentielle d'inertie** : puisqu'une « solution miracle » est annoncée, pourquoi investir dans l'amélioration des conditions de circulation des transports en commun de surface voués à être remplacés ? Le *statu quo* est donc ainsi maintenu.

### **3. Moins de voitures = de meilleurs transports en commun**

---

Pour sortir de l'impasse, il faut renverser la « logique » selon laquelle restreindre le trafic automobile avant la mise en œuvre d'« alternatives crédibles » reviendrait à mettre la charrue avant les bœufs. En effet, **réduire le trafic automobile revient à enclencher un cercle vertueux**. Les transports en commun gagnant en vitesse commerciale grâce à la baisse d'intensité du trafic, gagnent en attractivité (d'autant plus que, dans le même temps, l'automobile devient moins attractive du fait des mesures de restriction du trafic et du stationnement). Un autre avantage de ce gain de vitesse commerciale est qu'il permet d'assurer un même service, en termes de fréquence, avec moins de véhicules : ces véhicules « libérés » peuvent alors permettre l'augmentation des fréquences ou être réaffectés à de nouvelles lignes. En outre, une baisse du trafic automobile serait également profitable aux autres modes de déplacement (marche à pied, vélo) mais concourrait aussi à la qualité de vie de l'ensemble de la population : moins de pollutions (atmosphérique et sonore), des espaces publics plus urbains (moins de parkings), etc.

**C'est la réduction du trafic automobile qui est le moyen le plus simple, le moins cher et le plus rapide pour améliorer les performances (et donc l'attractivité) des transports en commun**, comme le résume parfaitement Kévin Lebrun, Géographe-Chercheur à l'Université Saint-Louis : « Annuler la congestion causerait un gain identique à la création d'une ligne de métro en termes de temps de parcours. »<sup>6</sup>

Les moyens ne manquent pas pour atteindre cet objectif de diminution du trafic automobile : réduction de la capacité routière (suppression des tunnels, viaducs, pénétrantes autoroutières ; l'évaporation du trafic est une réalité étayée par de nombreux constats), réduction de l'offre de stationnement, suppression du régime fiscal avantageant les voitures de société, péage ou taxation kilométrique, réduction de l'espace de la voirie dédié à l'automobile suite aux aménagements pour les autres modes (piétons, cyclistes, transports en commun), etc.

---

<sup>6</sup> « Le réseau de la Stib craque sous toutes les coutures » in *Le Soir*, 12 mai 2017.



#### 4. Pourquoi, dès lors, opter pour un projet tel que le métro Nord ?

---

L'ARAU, à travers plusieurs analyses<sup>7</sup>, a montré comment les alternatives d'amélioration de l'offre de transport en commun de surface ont été systématiquement écartées au profit du projet de métro sous prétexte qu'il serait impossible d'améliorer la circulation des trams sans impacter « de manière exagérée » les capacités de circulation et/ou de stationnement automobiles. Si certaines voiries sont effectivement trop étroites pour accueillir à la fois des trottoirs suffisamment larges, des pistes cyclables séparées, du stationnement, des voies de circulation automobile et des sites propres pour les transports en commun, **pourquoi faire pour autant du maintien de la capacité automobile une condition *sine qua non* si ce n'est par frilosité politique, par crainte de la sanction de l'électeur-automobiliste ?**

Cette crainte est infondée ; les mentalités ont changé et les citoyens réclament un partage de l'espace public tenant prioritairement compte, pour ce qui est des déplacements, des piétons, des cyclistes et des transports en commun, en témoigne la résolution du panel citoyen récemment organisé par le Parlement bruxellois<sup>8</sup> :

b. sur les principaux axes de mobilité,

- pour autant que le gabarit de la voirie le permette, de développer des sites dédiés à chaque mode de déplacement, adéquatement dimensionnés et séparés physiquement, en tenant compte prioritairement de la circulation :
  - 1° des piétons, des cyclistes et des transports en commun ;
  - 2° des autres véhicules motorisés ;
- de ne créer des zones de stationnement que pour autant qu'il ait été tenu compte du point précédent ;

Si l'aménagement d'un site propre pour améliorer l'efficacité d'un tram passe par la diminution ou la suppression des capacités de circulation et/ou de stationnement automobiles, c'est tant mieux : c'est même **une situation de *win-win* puisque baisse de l'attractivité automobile et hausse de l'attractivité des transports en commun s'accomplissent simultanément !**

Au lieu d'engager des centaines de millions (près de 2 milliards) dans un projet de métro Nord, dont la principale raison d'être est qu'il permet d'éviter la question du nécessaire rééquilibrage du partage de l'espace public, **pourquoi ne pas tirer au mieux parti de l'existant, de l'exploiter à son plein potentiel**, même si l'ARAU plaide évidemment pour la création de nouvelles lignes de trams et de bus afin de mieux desservir les quartiers qui le sont mal.

Le récent épisode de fermeture du viaduc Herrmann-Debroux a montré que le service pouvait être rapidement amélioré (mise en circulation de bus des TEC et de trains de la SNCB supplémentaires), prouvant que les « alternatives crédibles » ne demandent pas d'investissements colossaux ni des dizaines d'années pour être effectives !

---

<sup>7</sup> <http://www.arau.org/fr/urban/landing/1/454>

<sup>8</sup> <http://www.parlement.brussels/11365/>

---

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl

Boulevard Adolphe Max, 55

B-1000 Bruxelles

T. +32 2 219 33 45

F. +32 2 219 86 75

[info@arau.org](mailto:info@arau.org)

[www.arau.org](http://www.arau.org)