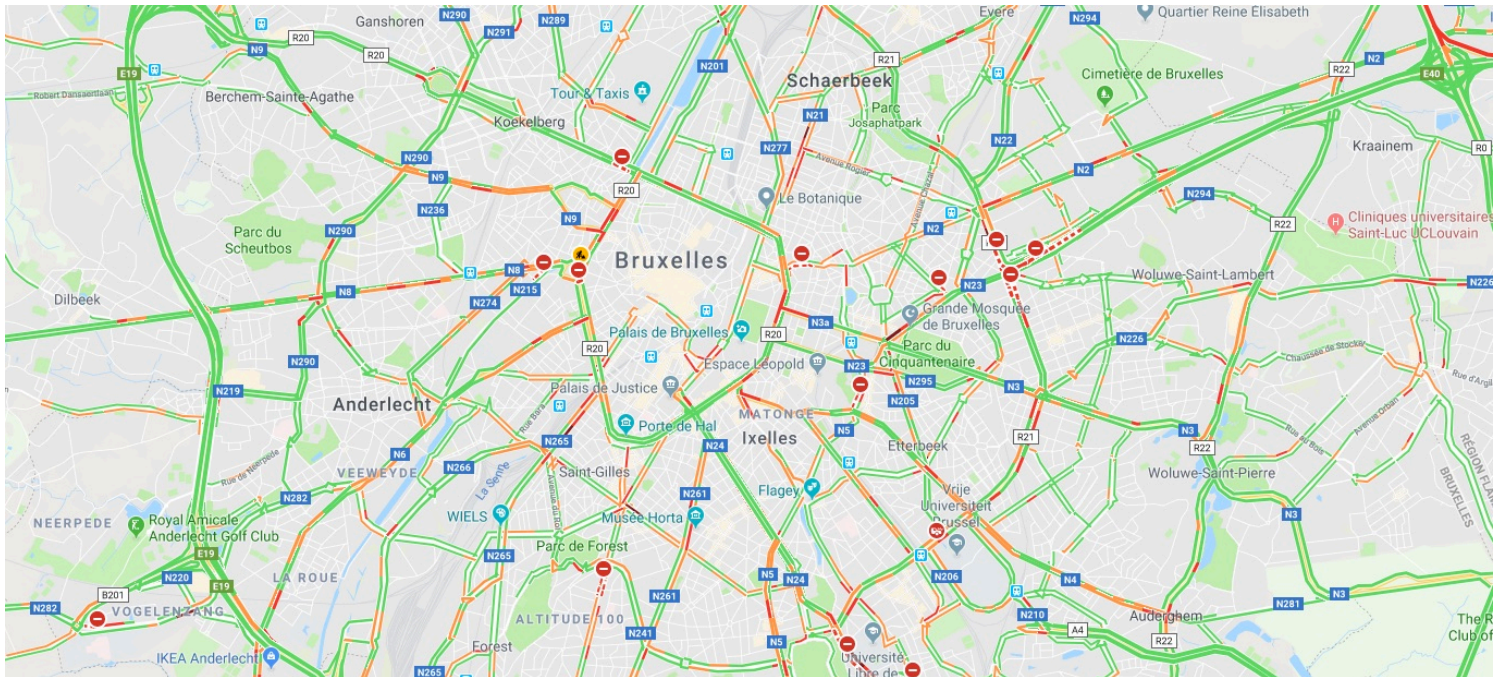


MOBILITÉ: COUP D'ŒIL HISTORIQUE SUR LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS À BRUXELLES

Publié le 21 septembre 2018



par Daily Science

Quelque 400 millions de passagers transportés en 2017... Le réseau de la STIB, la société bruxelloise de transport public, n'a jamais connu une telle fréquentation de toute son histoire. Cette tendance à la hausse va-t-elle se confirmer? L'inauguration cet été du tram 9, au nord-ouest de Bruxelles et les projets d'extension du métro vers le nord, mais aussi le nouveau « plan bus » de la société de transport public le laissent entrevoir.

Suffit-il d'augmenter l'offre pour voir les voyageurs au rendez-vous? L'équation n'est pas aussi simple. « La période de forte extension du réseau de métro (1978-1989) n'a pas correspondu à un gain de clientèle de la STIB, au contraire (- 10 %) », rappelle [la dernière étude publiée par la revue Brussels Studies](#).

Le report modal comme objectif

Alors que la semaine de la mobilité touche à sa fin, Brussels Studies propose de (re)découvrir la réalité du transport public bruxellois, via le regard historique que jette à ce propos l'ingénieur civil et urbaniste Vincent Carton.

« Même si elle ne constitue qu'une partie d'une politique de mobilité urbaine, une modification de l'offre de transport public a aujourd'hui pour ambition (cela n'a pas toujours été le cas par le passé...) d'encourager le « report modal » de la voiture vers le transport public et, donc, de produire une augmentation de la fréquentation de celui-ci », rappelle Brussels Studies.

« Les nouvelles infrastructures de transport prennent du temps à être construites et mettent parfois

plusieurs années, une fois en place, pour produire tous les résultats escomptés. Une analyse sur le long terme a donc toute sa pertinence, non seulement pour évaluer la situation actuelle, mais aussi et surtout pour optimiser les investissements futurs ».

Doper les fréquences plutôt que la création de nouvelles lignes

Ainsi, cinquante ans après son inauguration, le métro représente moins de 10% de la longueur du réseau. Mais, par sa localisation stratégique et grâce au rabattement réalisé par trams et bus, il transporte plus du tiers des voyageurs.

Toutefois, plus que l'ouverture de nouvelles lignes, c'est essentiellement le relèvement général des fréquences sur l'ensemble du réseau qui a contribué à doubler la fréquentation des transports en commun ces 15 dernières années, répondant à la demande issue du boom démographique, constitué en large partie de ménages bruxellois des classes populaires peu motorisées.

« Mettre l'essentiel des moyens sur un seul mode, en particulier si sa couverture territoriale est limitée, n'est pas suffisant pour attirer une clientèle nouvelle », prévient Vincent Carton.

Cinq kilomètres supplémentaires de métro en 2028

"Actuellement, de façon paradoxale, alors que la forte augmentation de voyageurs peut être accueillie grâce à une réelle amélioration des fréquences du réseau et davantage encore du réseau de surface, certains sont persuadés que les 5 km du métro Nord prévus pour 2028 au plus tôt sont un élément-clé du « sauvetage » de la mobilité à Bruxelles".

"Or les défis à rencontrer sont complexes vu la dispersion de l'habitat, l'offre de stationnement dans les zones d'emploi, le faible coût perçu de l'usage des transports individuels et une politique fiscale avantageuse pour l'automobile".

"Tout cela rend les politiques de transfert modal aléatoires, y compris en faveur du futur RER".

« Le vélo prend progressivement sa place sur le « marché » de la mobilité et, dans certaines limites, la voiture partagée et le covoiturage permettent de réduire les besoins d'espace du transport privé », écrit encore l'urbaniste.

« Une partie de la hausse de la demande de mobilité peut être satisfaite par ces offres. Mais pour le reste, à court terme, cette hausse ne peut être rencontrée ni par la voiture privée sur des voiries saturées aux heures de pointe, ni par les trams et bus en voirie qui subissent les contraintes du trafic et roulent à leurs limites de capacité, ni par le métro dont l'extension prend énormément de temps (6 kilomètres ces 20 dernières années) et est coûteuse (150 à 200 millions d'euros par kilomètre) », estime-t-il.