BRUSSELSROADS

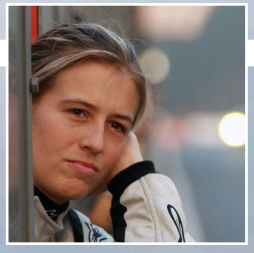
PLATEFORME MÉDIA DES HAUTS DE GAMME

Bimestriel d'analyse et de décryptage de l'automobile premium | Bimonthly analysis and decryption of premium cars

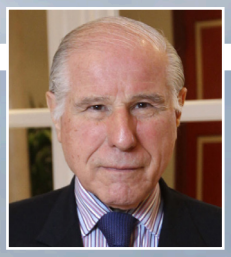
La Feuille Diplomatique

Novembre - Décembre 2017
Première année, n° 3

www.brusselsroads.be
@brusselsroads_tv
@Brusselsroads
/brusselsroads



SARAH BOVY
PILOTE DE COURSE



PIERRE LACONTE
MOBILITÉ À BRUXELLES

ANOUK VAN VLIET
EXCLUSIVITÉ DS 7

MASERATI GHIBLI

L'ATOUT FINAL DE LA CHASSE ?
THE ULTIMATE WEAPON IN THE RACE?

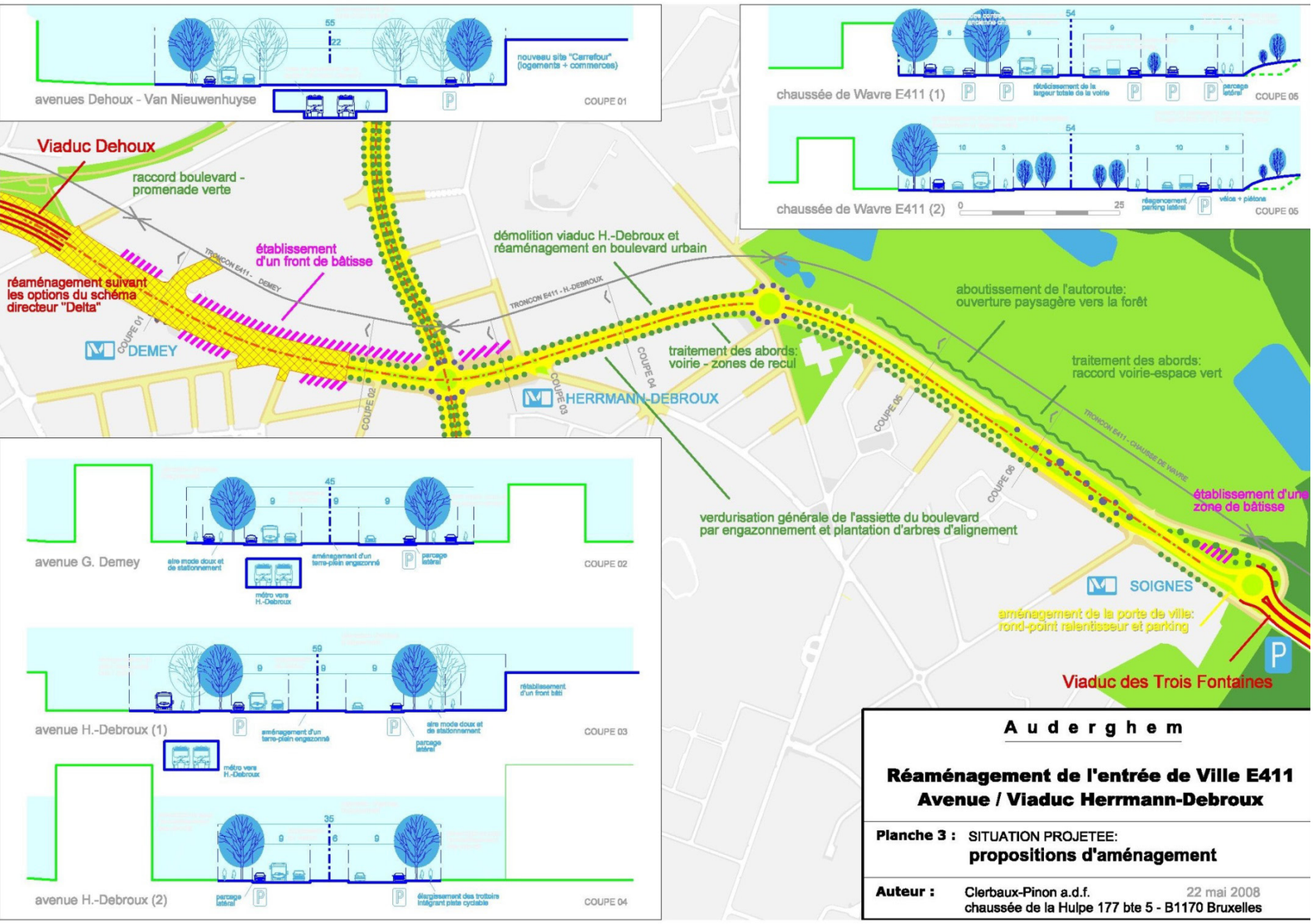
NEW BMW TOURING 520D

AMG GTC ROADSTER

RANGE ROVER NEW DISCOVERY

TESLA MODEL X

LA PLUS RAPIDE AVEC SEPT PLACES !
THE FASTEST WITH SEVEN REAL SEATS!



Légende : Situation projetée, plans et coupes du projet de réaménagement de l'entrée de Ville E411 Avenue/Viaduc Hermann-Debroux (© Clerbaux-Pinon 2008). Extraite du livre ***Accéder à Bruxelles. Perspectives modales***, sous la direction de Pierre Laconte, paru aux éditions Aliter en 2014.

Propos recueillis par la rédaction.

L'actualité en matière de mobilité et d'accès à la Capitale bruxelloise est particulièrement chargée. Le récent épisode de la fermeture du viaduc Hermann-Debroux en est une illustration. Parlez-nous de l'alternative retenue au viaduc et de l'accès à la ville ?

On se souviendra que, dès 2007, le Plan Delta prévoyait le remplacement du viaduc par un boulevard urbain arboré, avec traitement paysager et acoustique, et ouverture de perspectives sur la forêt. Il prévoyait surtout la création de ronds-points aux carrefours avec la chaussée de Wavre, avec le boulevard du Souverain et autour de la station Demey, améliorant ainsi l'accès vers les grands commerces et la connexion avec le projet de tram sur le boulevard du Souverain. Les immenses parkings actuels gratuits en surface, strictement réservés aux grands commerces, pourraient être réaménagés, en accord avec ces mêmes commerces, pour une meilleure valorisation du terrain, au bénéfice de tous les usagers concernés.

Et les embouteillages ?

Le système de ronds-points permet une distribution fluide du trafic qui, actuellement, se poursuit tête baissée vers Delta et son spaghetti de routes inachevées, où les embouteillages se reforment allègrement.

Pour accéder à la Capitale, on parle depuis des années du Réseau Express régional (RER). Y a-t-il un horizon réaliste de mise en œuvre ?

Le RER, devenu aujourd'hui le « Réseau S » (nom dérivé du S-Bahn allemand), est actuellement prévu pour un achèvement à l'horizon 2030 (en 2003, selon les projets de 1989, et 2012, selon le Plan duodécimal de 2000). Il exige la mise à quatre voies des tronçons principaux. Celle-ci a bien été réalisée sur les tronçons situés en Région flamande, mais reste inachevée sur les tronçons situés en Région wallonne, à la suite des différents recours introduits au Conseil d'État par les élus locaux. Ces blocages ont surtout entraîné le report des budgets vers les tronçons flamands ayant le feu vert. Au moment où les décisions du Conseil d'État libéraient enfin ces obstacles, les budgets prévus n'étaient plus disponibles.

Le Réseau S résoudra-t-il à lui seul les embouteillages ?

Non, s'il n'est pas accompagné de mesures pour encourager le transfert du trafic vers le transport ferré. Ces mesures ne peuvent être opérationnelles que si elles sont acceptées à tous les niveaux. Ce serait le cas, en particulier, pour un péage kilométrique mis en place au niveau interrégional et dont les recettes seraient distribuées au prorata des kilomètres parcourus dans chaque région.

Ce système est-il, dès maintenant, techniquement possible ?

Oui, il a été mis en place avec succès en Hollande, au bénéfice des finances publiques nationales. Il sera inévitable dans la mesure où le succès de la voiture électrique réduira le produit des accises sur les produits pétroliers et exigera donc une autre forme de contribution des usagers de la route au coût de son entretien.

La Région flamande a autorisé la circulation de covoiturage sur les bandes d'arrêt d'urgence, sur certains tronçons et aux heures de pointe, afin de fluidifier le trafic autoroutier. Est-ce une solution qui pourrait se généraliser ?

L'usage des bandes d'arrêt d'urgence est justifié pour améliorer la vitesse commerciale des bus, l'intensité d'usage des flottes et le nombre de passagers payants. L'usage de ces bandes, par les véhicules individuels occupés par deux/trois passagers, ne ferait qu'augmenter la congestion des voiries urbaines. En outre, les bandes d'arrêt d'urgence pourraient bien, elles-mêmes, être à l'arrêt…

Une étude récente, réalisée pour le Centre Brussels Studies, évalue la perte budgétaire, causée par la politique fiscale favorable aux voitures de société, à deux milliards d'euros. Pourtant, on peut considérer que ce système rapporte bien plus à l'État. Qu'en pensez-vous ?

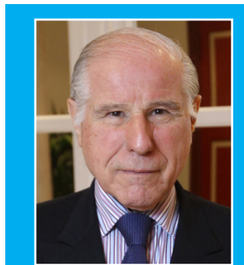
En effet, les voitures de société entraînent une perte de recettes fiscales de cet ordre. Il est exact que l'encouragement à l'utilisation des véhicules bénéficiant de subventions entraîne des dépenses d'entretien accrues, une consommation accrue de carburant fossile, pour le plus grand bénéfice des pays du Golfe et de leur pouvoir d'achat, notamment en armement, et de leur pouvoir d'influence sur nos gouvernants.

En matière d'automobile et de technologies plus respectueuses de l'environnement, Volvo annonce que tous ses modèles se déclineront en électriques d'ici 2019. General Motors avance à son tour la création de vingt modèles de voitures électriques d'ici 2023. Jaguar et Land Rover feront de même. L'avenir est-il au tout-électrique « zéro émission » ?

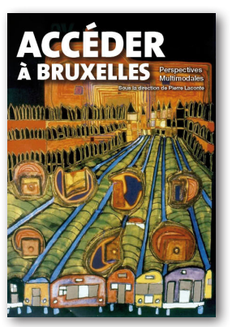
On peut se réjouir du succès des véhicules électriques, non polluants. Cependant, il faudra se poser la question de l'approvisionnement en électricité, de préférence en électricité propre. Le plus urgent est de créer un véritable réseau transnational de distribution. La Fondation pour l'Environnement urbain, que je préside, vient d'ailleurs de réaliser un examen des différentes sources d'énergie dans le monde, et par régions, et notamment de l'énergie dérivée que constitue l'électricité. On peut regretter que l'Union européenne ne se préoccupe pas davantage de la politique de production et de distribution.

Dans les scénarios de la mobilité de demain, la voiture y a-t-elle encore une place de choix ? Et la voiture de luxe, plus particulièrement ?

La voiture restera un objet de désir et de prestige, mais ne sera sans doute plus longtemps en mesure d'utiliser les chevaux dont elle dispose aujourd'hui en abondance. Une place sera sans doute plus accordée à des usages collectifs de la voiture : covoiturage, plateformes de taxis gérés à l'aide des réseaux sociaux. La voiture autonome est dès à présent en usage pilote, mais elle posera, pour une durée indéterminée, la question de l'injection incontrôlée de véhicules (voitures ou camions), sans conducteur, dans le trafic général et les problèmes de responsabilité en cas d'accident. ■


© Lieven Van Assche 2011

Pierre Laconte est Secrétaire général honoraire de l'Union internationale des Transports publics (UITP), ancien Président de l'Association internationale des Urbanistes et membre de l'Équipe de Direction du Groupe Urbanisme Architecture, chargé du Plan directeur et de la Coordination architecturale de Louvain-la-Neuve. Depuis 1999, il est Président de la Fondation pour l'Environnement urbain et auteur de nombreux livres et articles scientifiques.



VOUS POUVEZ COMMANDER CE LIVRE SUR LE SITE DE LA FONDATION **WWW.FFUE.ORG**