

Plan de déplacement Iris 2

Ce 20 novembre, Inter-Environnement Bruxelles remet officiellement ses réclamations quant au projet de plan régional de déplacements.

Chaque citoyen est appelé à donner son avis. Inter-Environnement Bruxelles propose un document de base destiné à servir d'inspiration aux personnes désireuses de réagir. Le texte suivant peut être librement utilisé ou modifié.

Le plan dans son intégralité est disponible auprès des Administrations communales ou sur le site Internet : www.iris2.irisnet.be/Public

Les courriers doivent être envoyés auprès de l'administration régionale, pour le 30 novembre au plus tard :

- par courrier

Enquête IRIS2

Cellule communication

Bruxelles Mobilité – AED

Rue du Progrès 80

B-1035 Bruxelles

- par courriel : iris2@mrbc.irisnet.be

Introduction

Nous nous réjouissons que le gouvernement bruxellois décide de s'atteler à la congestion de la capitale et tente de rendre la ville plus conviviale. La situation est préoccupante et une action volontaire est nécessaire pour rendre la ville à ses habitants.

Dans notre avis, nous distinguerons les remarques de principe des commentaires ciblés. Les remarques fondamentales se rapportent à la méthode qui a présidé à l'élaboration du projet et à la crédibilité générale du plan. Les commentaires ciblés abordent les aspects spécifiques en suivant l'ordre des chapitres du projet. A la fin de cette section, nous nous attarderons sur l'inanité du budget envisagé.

Dans le deuxième volet de ce texte, nous poserons les balises pour un scénario alternatif.

1.1 Remarques générales

Le plan Iris 2 n'a de plan que le nom. Il ne contient ni budget, ni échéancier, ni hiérarchie des priorités. Il est très loin d'offrir un outil stratégique crédible.

La méthode qui a présidé à l'élaboration du plan est mauvaise. En premier lieu, la mobilité est réfléchi en en termes de flux et jamais en termes d'aménagement du territoire. Ensuite, la les options sont définies à l'aide d'une modélisation informatique

sur base de données chiffrées dépassées. En outre, les experts et les associations concernées n'ont pas été consultés en amont. Enfin, le résultat se limite à un catalogue de mesures et de bonnes intentions sans qu'aucune hiérarchie des priorités n'ait pu être établie.

Nous déplorons que l'objectif du plan (-20% de pression automobile) ne soit ne soit que le report d'un vieil objectif. Le développement de Bruxelles mériterait plus d'ambition.

Le plan comprend des mesures à statut inégal. Certaines sont budgétées, d'autres pas. Certaines sont « à étudier » ou à « envisager », d'autres sont déjà en cours d'élaboration. Un listing précis comprenant un budget, un niveau de priorité et un phasage est nécessaire. Nous craignons que le Plan Iris soit un catalogue de mesures dans lequel le futur gouvernement pourra puiser selon sa convenance. Nous déplorons qu'aucune hiérarchie des priorités ne soit établie et craignons que les axes les plus efficaces du plan ne soient pas réalisés tandis que les choix plus populaires soient rapidement mis en place, et ceci aux dépens d'une amélioration de la mobilité douce.

Certaines options fondamentales sont contradictoires avec l'objectif poursuivi : le creusement de tunnels et la création de nombreux parkings. On voit difficilement en quoi les mesures contenues dans ce plan permettraient d'atteindre les objectifs chiffrés – pourtant très modestes – de transfert modal. Dans l'ensemble, Nous constatons que la politique relative à la voiture vise par ses deux facteurs déterminants – capacité pour la circulation et le stationnement – à augmenter le trafic.

1.2 Remarques spécifiques

-1 : Mobilité douce

Contrairement aux autres chapitres, la partie relative aux modes doux se limite à des généralités sans objectifs chiffrés, ni budgets associés, ni échéancier.

Pour le vélo on prévoit une augmentation de 650 % du trafic par rapport à 2001. Un spécialiste en la matière est-il en mesure de faire une évaluation ex-ante des mesures proposées par rapport à cet objectif ?

-2 : Transports en commun

Nous aimerions un plan qui valorise plus encore le transport public de surface au détriment des capacités routières. Creuser des tunnels pour transports publics afin de ne pas gêner les voitures n'est pas la solution pour diminuer la pression automobile.

Nous regrettons que les connexions transrégionales et les collaborations entre les différents opérateurs soient négligées par le plan.

Un plan crédible en faveur des transports en commun devrait à tout le moins comporter pour tout le réseau urbain des normes d'amplitude et de fréquence de desserte dignes d'une ville.

Métro

Nous ne sommes pas opposés par principe au métro. Mais l'investissement qu'il requiert permettrait de développer le réseau actuel (qualité, fréquences, priorités) ou de l'accroître à l'aide de moyens plus rentables. Le réseau gagnerait à être équipé de trams en sites propres qui offrent un meilleur maillage et une meilleure souplesse face aux évolutions de l'aménagement du territoire que les infrastructures lourdes.

Le métro est ouvertement préféré au tram. Or, le métro arrive à saturation justement parce que les performances du transport de surface sont mises à mal par la pression automobile. Le moyen le plus efficace et le plus rentable pour améliorer les transports en commun est de réduire la pression automobile. Il est dommage que le plan n'ait pas exploré la piste du métro léger, qui aurait permis par des prolongements en surface de valoriser l'infrastructure souterraine en la mettant au service de l'ensemble de la région, plutôt que des habitants et navetteurs ayant la chance de se trouver sur un axe de métro. Pourraient être facilement desservis au prix du km de tramway, cinq fois inférieur à celui du métro, Molenbeek, Anderlecht, Woluwé et Tervuren (axe 1), de même que Berchem et Ganshoren, l'AZVUB (axe 2).

Le tracé des futures lignes de métro ne correspond pas aux mailles les plus denses de Bruxelles. Il est difficile de justifier le prolongement jusque Calevoet et le choix de l'itinéraire dans Schaerbeek. Un stade de foot et une hypothétique coupe du monde en 2018 suffisent-ils à justifier un coûteux métro jusque là sans autre schéma directeur ou plan d'urbanisation ?

Tram

Nous contestons le percement de tunnels sous la place Meiser, le boulevard de la Plaine et le bois de la Cambre. Pour atteindre une diminution de la pression automobile, il n'est pas opportun de résoudre les conflits entre voitures et transports en commun en enterrant un des deux modes.

-3 : *auto*

Dans l'ensemble, Nous constatons que la politique relative à la voiture vise par ses deux facteurs déterminants – capacité pour la circulation et stationnement – à augmenter le trafic.

Nous contestons le creusement de tunnels sous l'avenue Charles Quint, les rues Belliard et de la Loi. Ces tunnels sont des appels à la voiture : ils fluidifient le trafic et rendent plus intéressant le recours à la voiture. Ils prolongent les autoroutes de pénétrations jusque au Pentagone, voire permettent de traverser Bruxelles de part en part sans voir la lumière. C'est en totale contradiction avec l'objet du plan. En outre, l'argument de la « qualité de vie » nous paraît fallacieux puisqu'un tunnel ne fait que reporter les nuisances des quelques centaines de mètres.

Le plan IRIS 2 place des options pour des décennies qui doivent s'intégrer dans une perspective de réduction de la pression automobile. **Il convient de restreindre les capacités routières en supprimant les autoroutes urbaines (petite ceinture, viaduc Herrmann-Debroux, etc) plutôt que de les enterrer.**

-4 : hiérarchisation des voiries

La hiérarchisation des voiries est édulcorée par rapport aux anciennes normes. Elle est pourtant un élément fondamental d'une politique de gestion des déplacements efficace.

-5 : stationnement

Nous regrettons que l'application du Règlement Régional d'Urbanisme aux renouvellements de permis soit privilégiée par rapport au stationnement en entreprise payant. Nous pensons qu'une combinaison des deux mesures doit être appliquée.

Nous estimons que les parkings de dissuasion, surtout aux frontières de la Région, sont un incitant à l'usage de la voiture sur des relatives longues distances, et qu'il faut leur préférer le stationnement auprès des gares dans les autres Régions.

Il faut envisager le couplage de l'utilisation de ces parkings avec l'usage réel des transports publics, par exemple via la tarification variable.

Nous contestons la création de 11 Parkings riverains souterrains, si elle n'est pas couplée avec la libération de l'espace en surface ! Créer des parkings est en contradiction totale avec les objectifs du plan. Il nous faut rappeler que Bruxelles jouit d'un des taux de motorisation par habitant les plus élevés d'Europe.

-6 : aménagement du territoire

L'aménagement du territoire est le parent pauvre du plan. Il devrait pourtant en être la fondation.

-7 : gestion en temps réel

La tarification à l'usage basée sur l'ecoscore est contraire avec l'objectif de diminuer la pression automobile.

-8 : marchandises

La localisation du BILC est une erreur, elle est d'ailleurs remise en question. Les camionnettes et camions n'ont pas vocation à s'approcher tant de l'hypercentre.

-9 : gouvernance

Nous regrettons que le plan soit davantage un catalogue de bonnes intentions qu'un véritable plan stratégique.

1.3 Budget

Nous déplorons que certaines mesures soient prévues, d'autres à étudier, d'autres encore à envisager après 2020. Certaines sont budgétées, d'autres pas. Une catégorisation claire s'impose.

Le calcul des coûts est très approximatif. Par exemple, un des objectifs les plus ambitieux du Plan Iris (faire passer l'usage du vélo à 15% en 2015 et à 20% en 2020, soit + 650% du trafic) n'est pas budgété alors qu'il nécessite des aménagements parfois importants, comme les 70 kilomètres de pistes cyclables le long des voies ferrées, l'aménagement de la promenade verte (notamment sud-ouest) pour les vélos...

Le plan pêche par un manque de sérieux budgétaire. A titre d'exemple, le creusement du très long tunnel sous l'avenue Charles Quint n'est pas comptabilisé.

Nous déplorons que les recettes supplémentaires soient envisagées mais non chiffrées.

2. La recherche d'alternatives courageuses

Nous déplorons le peu d'ambition des mesures préconisées et craignons que les objectifs, pourtant modestes, soient inatteignables avec de telles mesures. La stratégie mise en place n'offre pas la garantie d'un cercle vertueux pourtant nécessaire pour la qualité de vie et le respect des engagements internationaux.

Pour améliorer la mobilité bruxelloise, il convient de juguler strictement le flux automobile et d'investir massivement dans les transports en commun. On pourrait desservir efficacement l'ensemble de la Région en développant une offre de métro léger et de tram en site propre qui percoleraient profondément dans les mailles des quartiers.

Le péage urbain est négligé par le plan IRIS 2. Il est pourtant le seul instrument réellement efficace tant par son effet direct sur la diminution de la pression automobile que sur la libération de l'espace aux transports publics et aux usagers faibles. En outre, un tel péage doterait rapidement la Région de moyens pour investir dans les transports en commun. Le péage urbain est le premier pas vers un cercle vertueux de la qualité de vie bruxelloise.