



rue A.de Roo,15
1030 Bruxelles
tél 0484 735 635
drpasbl@gmail.com
www.roulerparquer.be

DROIT DEMOCRATIQUE DE ROULER ET DE PARQUER asbl
ROULONS éco-positifs ...et avec des VOITURES « PROPRES » !

Cellule Communication de
Bruxelles Mobilité – AED

Rue du Progrès, 80
1035 Bruxelles

Bruxelles, le 28 novembre 2008

Mesdames, Messieurs,

Objet : Plan Régional de Déplacements – avis

Comme on le sait, DRP n'est pas partisan du « tout à la voiture » et apprécie une grande partie des éléments du Plan Régional de Déplacements.

Cependant, le dossier actuel comprend certaines propositions basées sur des hypothèses qui nous paraissent irréalistes.

Par ailleurs, selon ce document, des menaces pèsent sur le droit de rouler, et surtout de parquer : nous ne pensons pas qu'on puisse bâtir sur une telle vision une cité moderne, démocratique et prospère au service de tous.

Regarder ce qui se fait en Europe (on parle de Londres, Strasbourg, Copenhagen,..) n'est pas nécessairement porteur de développement quand on voit que la croissance s'est située ces dernières années entre 5 et 10 % dans d'autres parties du monde (Amérique du Nord et du Sud, Asie, Moyen Orient, même aussi au Maghreb) où la construction de routes, viaducs, tunnels, réseaux de métros, etc.. paraissent évidents à tous et sont réalisés avec conviction, voire enthousiasme.

Là aussi, on est de plus en plus soucieux d'environnement et on promeut les voitures et cyclomoteurs propres.

La frilosité en Europe (surtout de l'Ouest) pourrait, à terme, nous coûter nos acquis sociaux.

Pour être constructif, DRP a donc élaboré une note de commentaires et propositions de 6 pages que nous vous avons envoyée ce jour en attachement de mail et dont vous trouverez ici un « print » pour votre facilité.

Nous espérons avoir ainsi concrètement répondu à l'invitation du Ministre et vous prions d'agréer l'assurance de nos sentiments distingués.

Ir Jacques DELIEGE
Président

Annexes : - copie du mail du 28 novembre 2008
- 1 exemplaire de notre note

COMMENTAIRES et PROPOSITIONS de DRP_{asbl}
en relation avec
LE PLAN DES DEPLACEMENTS IRIS 2 pour BRUXELLES et ENVIRONS
28 novembre 2008

1. PRINCIPES DIRECTEURS SOUHAITABLES

Le Plan IRIS 1 ne s'est pas concrétisé à la hauteur des espoirs de ses promoteurs.

Le Plan IRIS 2 – avec tout ce qu'il a de constructif pour promouvoir le vélo et les transports en commun – pourra, lui, aboutir

- dans la mesure où il est financé
- dans la mesure où il est en phase avec la population.

On peut parfaitement atteindre les objectifs de dépollution et de décongestion du trafic en laissant de côté le volet négatif anti-automobile, surtout anti-parking.

Nous suggérons d'adopter clairement le principe que la ville appartient à ses habitants et à leurs visiteurs, à ses forces vives, susceptibles de maintenir ou de développer l'emploi et le produit intérieur brut bruxellois.

Sans prospérité, comment prélever des taxes, tant sur les commerces que sur les individus ? Sans taxes, comment mener des politiques sociales et environnementales, qui sont l'une et l'autre coûteuses pour la collectivité ?

L'approche socio-économique proposée ci-dessus, évidemment dans le respect de normes environnementales, elle est *effectivement* « durable » !

Malheureusement, certaines parties du plan IRIS 2 ne respectent pas l'équilibre socio-économique, notamment en ce qui concerne la vision négative envers le stationnement des véhicules.

Un plan de mobilité n'a-t-il pas pour objet fondamental d'aider les gens à se déplacer de leur point de départ à leur point d'arrivée, avec rapidité, confort et sécurité ?

Un Plan de mobilité ne doit-il pas se *concentrer* sur cet objectif, en tenant compte, bien sûr, de contraintes environnementales (ici en matière de pollution) mais aussi d'exigences économiques et sociales, pratiquement passées sous silence dans le texte du Plan IRIS 2 tel que proposé.

1) Un exemple de mesure positive du projet IRIS 2 est l'encouragement à l'usage massif du vélo.

Cependant, cette approche sera plus prometteuse si elle ne se limite pas au vélo mais inclut aussi les nombreux « deux roues légers » motorisés : scooters et cyclomoteurs de moins de 125 cc avec silencieux de la dernière génération ou à motorisation électrique.

L'objectif de 18 % de trajets réalisés individuellement hors voiture ni à la STIB aurait bien plus de chances d'être atteint par l'ensemble des deux roues (excluant évidemment les grosses motos pétaradantes) que par les seuls vélos.

2) Une autre mesure positive et forte, en phase avec les aspirations connues de la population, est l'extension significative du (pré)méto : le succès actuel de ce mode de déplacement correspond au besoin basique d'un parcours rapide (le moins de minutes possible) et confortable.

L'abandon d'un trajet en voiture au profit d'un trajet STIB, pour décongestionner les voiries, dépendra essentiellement de l'attractivité des services de la STIB (encore largement critiqués lors des quatre séances d'information).

Puisque le métro est plus attractif que le tram (même en site propre) pour des raisons nombreuses et connues, **le réalisme** commande de lui donner la priorité si on veut atteindre l'objectif de réduction de 20 % de la circulation automobile.

Il faut également chiffrer : ces 20%, c'est 250 000 trajets quotidiens, ne peuvent pas basculer vers la STIB dans des trams de 200 places ou des bus de 60 places. Il faut donc être réaliste de ce point de vue également.

3) Dans ses volets de mesures négatives, contraignantes, IRIS 2 a peu de chances de réussir.

En effet, depuis des siècles, les Bruxellois ont montré leur attachement à leur liberté.
Et si un Plan de mesures négatives réussissait, Bruxelles se viderait alors de ses forces vives.

Aujourd'hui, 97 % des déplacements autres que purement pédestres se font en voiture individuelle (près de 60%) ou en STIB (près de 40%).

Dès lors, si se déplacer en STIB ou en voiture, ainsi que le stationnement, devenait trop désagréable dans la 1^{ère} ou la 2^e couronne de Bruxelles, alors beaucoup de Bruxellois et de visiteurs ou clients renonceraient purement et simplement à y venir.

Ceci aurait un effet très néfaste sur les commerces, en particulier sur l'HORECA et il en résulterait une chute des taxes prélevées par la Ville et la Région de Bruxelles : on pourrait alors difficilement éviter un processus de paupérisation.

L'exemple le plus frappant d'approche négative concerne le stationnement des voitures.

Les Bruxellois et leurs visiteurs/ clients/ fournisseurs veulent DAVANTAGE de PARKING,

- payé au juste prix de revient
- bien accessible
- bien sécurisé

Il est clair qu'un parking (existant) en voirie répond le mieux à ces trois critères.

Concevoir la suppression de tels parkings en voirie ou sur des places, c'est aller à l'encontre de ces trois critères.

Concevoir de telles mesures devrait donc être rarissime.

Il est vrai que les voiries sont souvent étroites à Bruxelles et que l'espace possible pour les parkings de surface est limité : la réponse POSITIVE à cela est évidemment double

- a) maintenir le parking en surface existant, que les utilisateurs actuels demandent
- b) construire des parkings souterrains ou en hauteur, en localisation et en quantité correspondant aux besoins des gens et selon les préférences des utilisateurs intéressés par ces parkings.

Nous émettons des réserves quant à l'affirmation qu'il y a suffisamment ou une réserve de parkings sous-terrain au centre Ville : en effet, un coefficient d'occupation de 65 ou 70% est déjà appréciable (vu les fluctuations inévitables).

Pour pouvoir affirmer honnêtement qu'il y a de la « réserve », il faudrait aussi faire le relevé des périodes de saturation de ces parkings : si celles ci sont trop nombreuses ou longues, alors ce serait la preuve que ces parkings sont insuffisants et non pas surabondants !

Mais dans beaucoup d'autres quartiers que le Centre Ville, surtout les quartiers populaires, c'est la pénurie de parking : où est alors la « qualité de la vie » de la population locale ?

2. POUR UNE APPROCHE POSITIVE DU BESOIN EN PARKING POUR VOITURES

Pour une approche POSITIVE du stationnement, il faut inverser la logique négative du projet.

Par souci d'équité sociale, les moins nantis qui habitent des quartiers plus denses avec beaucoup de (vieux) logements sans parking incorporé devraient bénéficier de nouveaux parkings de proximité en sous-sol ou en hauteur, afin de pouvoir y parquer leur véhicule, notamment la nuit. Cette mesure serait aussi positive pour le retour de certains Bruxellois dans l'agglomération, près de leur lieu de travail.

Mais ce supplément d'offre de parking ne sera efficace que si les prix de ces parkings restent « raisonnables ».

Croire que «*les gens vont renoncer à leur voiture*» et n'auraient donc pas besoin de parking est une hypothèse qui nous paraît utopique.

La preuve de l'attachement des citoyens à leur véhicule (chacun ayant ses raisons) a déjà été apportée à l'occasion de la grande campagne des feuillets BYE-BYE : sur les 500 000 titulaires d'immatriculations, moins de 1% ont rendu leur plaque !

A cette situation antisociale, **il ne faudrait pas ajouter une nouvelle mesure, également anti-sociale : la taxation à 13 €/jour du stationnement en voirie dans le pentagone et la 1^{ère} couronne, voire la 2^e couronne (scénario n°2)**

SI on instaure cela, la grand mère riche qui viendra garder ses petits enfants pour une journée pourra payer les 13 € (ou un taxi ou même rien du tout si ses enfants ont une habitation avec un garage

privé), alors que la grand mère pauvre devrait subir un long parcours en STIB (avec ruptures de charge, etc..) .

Quelle discrimination sociale !

S'agissant des commerçants, on a observé (Monsieur le Ministre Smet l'a rappelé) que, à certains endroits, les emplacements en voirie sont principalement utilisés par les commerçants et non par leurs clients : voudrait-on signifier que les commerçants n'auraient pas le droit de se garer en accord avec leur « qualité de vie » ?

Les commerçants sont souvent tenus de transporter personnellement des paquets de tous genres : marchandises, emballages, livraisons pour un client particulier, ..

Lorsqu'elle se produit (un exemple : av de Roodebeek à Schaerbeek), la situation décrite prouve tout simplement qu'il y a pénurie de parking pour voitures à cet endroit ou dans les environs immédiats.

Cette pénurie d'emplacements de stationnement s'observe aussi dans les environs immédiats de nombreux lieux de rassemblement de masse pour activités culturelles ou sportives : il en résulte une pagaille préjudiciable tant aux riverains qu'aux visiteurs, qui doivent au XXI siècle garder le droit de se déplacer en voiture vers ces spectacles, surtout en soirée quand les transports publics sont forcément rares.

S'agissant de certaines catégories inévitables de véhicules, comme les camions de mazout de chauffage et de déménagement, il faut aussi pouvoir assurer leur stationnement et donc clairement renoncer à certaines suppressions de parking imaginées (et bien sûr à certains obstacles à la circulation des grands véhicules, comme à la rue Théodore De Cuyper à Woluwé) .

Revenant au débat de fond, il est fort bien illustré par le cas de la Place du Sablon : ce Pôle socio-économique comprend 200 établissements, 2000 travailleurs et plus de 20 000 clients et fournisseurs.

Ce Pôle socio-économique est *déjà* convivial. La vie économique, sociale et culturelle s'y déroule fort bien depuis des dizaines d'années, comme chacun peut le voir. AUCUN des ACTEURS de ce Pôle n'a demandé la suppression du parking en surface sur la place.

En démocratie, n'est-ce pas à eux de décider ce que doit devenir la Place du sablon et son parking ?

Certes, ce lieu « n'appartient pas aux commerçants » et l'équilibre entre les commerçants et les habitants doit y être assuré mais cette place appartient encore moins aux philosophes extérieurs, pour qui les pierres des sols et des murs comptent plus que les hommes et les femmes.

Conclusion sur ce point du stationnement.

Il est essentiel de modifier les réglementations (permis de bâtir, etc..) et attitudes négatives relatives au parking en habitation privée ou pour certains types de bureaux, exigeant du personnel très « mobile ». L'inclusion d'un supplément de parking privé lors de la rénovation d'immeubles peut apporter une contribution positive à la pénurie criante en certains lieux de Bruxelles.

Faute d'approche démocratique du problème de stationnement, beaucoup de citoyens qui en ont les moyens quitteront Bruxelles car ils iront chercher LEUR LIBERTE de PARQUER ailleurs.

Les promoteurs de la « rationalisation du parking » seraient alors responsables de la paupérisation de notre ville.

Nous n'osons croire l'affirmation parfois avancée que « cette paupérisation, c'est ce que certains leaders politiques veulent ».

Au contraire, nous espérons que nous pouvons tous ensemble enrichir la Région de Bruxelles, financièrement certes, mais aussi socialement en préservant et en développant la mixité existante.

3. LA MOBILITE AU SERVICE DE L'ECONOMIE

3.1. Quelles mesures concrètes de mobilité sont prévues pour sauvegarder et développer les commerces existants et pour stimuler des commerces de proximité, des enseignes belges, autres que les grands centres commerciaux relevant de multinationales ? Cela mériterait un chapitre !

Plus précisément, **les restaurants** ont besoin d'un accès voiture facile et d'emplacements de stationnement proches afin de pouvoir « vivre » car

- a) quasi personne ne « sort » au restaurant en transport en commun.

b) le recours au taxi est uniquement pour aller dans un « grand restaurant »

c) on se déplace à pied, uniquement pour aller dans un restaurant à moins de 500m.

Tout cela a-t-il été pris en compte dans les études d'incidences ?

Où le secteur HORECA doit-il être sacrifié au nom d'un dogme anti-voiture ?

3.2. L'idée d'imposer une taxe au km ferait double emploi avec la taxation au km existante : chaque litre d'essence ou de Diesel incorpore déjà 70% de taxation

Un tel système de taxation supplémentaire aurait pour conséquences

a) une discrimination des personnes qui ne peuvent pas faire autrement que de se déplacer en voiture

b) une forte augmentation du coût de la livraison de marchandises vers les commerces ou vers les clients, d'où le cercle vicieux : augmentation des prix, diminution de l'attractivité des commerces, réduction du nombre de clients et donc du chiffre d'affaires, davantage de déménagements vers la périphérie, plus de faillites, donc moindre attractivité du quartier,

c) même enchaînement pervers pour les coûts de déplacements des entrepreneurs : quel entrepreneur de travaux (plomberie, chauffage, toitures, etc ..) sera encore intéressé de travailler à Bruxelles ...au même prix que dans des endroits accueillants ?

3.3. Concernant la redevance d'usage des véhicules privés (€ 3,00 par déplacement et € 0,30 par km sur le réseau Bruxellois), cette redevance serait sensée remplacer les taxes fixes existantes.

Quand cette redevance serait-elle d'application et quand pourrait-on arrêter de payer les taxes fixes ?

Pourrait-on aussi éliminer les taxes fixes pour toutes les personnes domiciliées en dehors de la région de Bruxelles Capitale ? Sinon, tous les navetteurs et toutes les personnes qui viennent les soirs et WE consommer (achats, cadeaux, resto, ciné, concerts,...) paieraient en plus de leurs taxes fixes une redevance pour avoir le droit de venir à Bruxelles.

Il est à prévoir que tous ces concitoyens n'habitant pas Bruxelles perdraient en 3 ou 4 mois l'habitude de venir à Bruxelles.

Conclusion : tous les commerces et restaurants Bruxellois devraient survivre uniquement grâce à une clientèle de Bruxellois de proximité et une clientèle touristique (pour le Centre et l'Atomium) et à court terme risquer de subir fermeture, déménagement et faillite.

4. UN COMBAT REALISTE et OBJECTIF contre les NUISANCES ET POLLUTION

Dans le feuillet-dépliant de présentation du plan IRIS 2, est écrit

Le Plan IRIS 2 reprend une série de mesures ambitieuses visant à rendre Bruxelles plus accessible, tout en y améliorant la qualité de vie et en réduisant le trafic automobile de minimum 20% pour diminuer les émissions de CO2 .

Cette phrase est doublement inexacte car

a) le trafic automobile ne contribue à l'émission de CO2 qu'à concurrence de 20% (à Bruxelles), alors que le chauffage intervient pour près de 50% : autrement dit, on pourrait réduire substantiellement l'émission de CO2 sans rien changer à la circulation automobile (il suffirait par exemple de réduire la température dans les locaux ou bureaux ou même dans les habitations ou éliminer les gaspillages notamment en réalisant une meilleure isolation)

b) en conservant le même volume global de circulation des voitures, le remplacement de 20% des voitures à essence ou Diesel par autant de voitures à batteries (rechargées avec de l'électricité éolienne ou nucléaire) causerait exactement la même réduction de CO2 que la réduction de 20% du volume de circulation avec les voitures actuelles.

On ne peut donc que regretter une telle présentation faite sur le feuillet toutes boîtes qui endoctrine les gens et vise à culpabiliser les automobilistes peu informés des subtilités de l'émission du CO2.

Espérons que les responsables auront l'éthique d'éliminer cette « présentation » des autres endroits du dossier où elle se trouverait.

Revenant au fond de la question, les auteurs du Plan IRIS 2 doivent décider si ce Plan vise à réduire la pollution liée à la mobilité ou à combattre la circulation automobile en tant que telle. Le choix devrait être clairement affirmé.

Si le Plan IRIS 2 veut effectivement lutter contre la pollution, dans le respect des 500 000 titulaires d'une immatriculation de la Région de Bruxelles, alors il faudrait produire un chapitre avec des mesures et recommandations anti-pollution, autres que la réduction du trafic c'est-à-dire notamment

- a) l'exigence d'un filtre à particule sur tout moteur Diesel d'ici 2020
- b) la réduction du nombre absolument abusif des facteurs de ralentissement (et donc d'accélération) des véhicules, sans aucune relation prouvée avec la sécurité : on pourrait par exemple, quand c'est possible, réaliser des croisements à niveaux différents pour réduire les arrêts aux feux rouges
- c) la réduction du nombre de km supplémentaires résultant de sens uniques que les usagers des voiries n'ont jamais demandés.

En matière de pollution sonore, IRIS 2 prévoit-il des mesures spécifiques pour lutter contre le bruit des trams, et surtout des bus, principale nuisance sonore à répétition dans bien des quartiers ?

L'exemple des 4 bus toutes les 6 minutes av du Diamant, à Schaerbeek, mérite d'être « écouté » !

5. POUR UNE PLANIFICATION REALISTE DES MESURES DE IRIS 2

La présentation faite de ce plan peut porter à croire qu'on a oublié de concevoir une planification de la mise en œuvre visant à réduire au minimum possible la pagaille inévitablement associée aux travaux. Aussi, tentons ici une esquisse de programmation rationnelle, dans le respect de la philosophie du Plan IRIS 2.

1) premier volet : mettre en œuvre les mesures POSITIVES

IL FAUT COMMENCER par des mesures positives

Elles sont destinées à ce que l'utilisation de la voiture en ville se réduise naturellement et substantiellement, sans frustration.

En effet, l'expérience et les chiffres ont montré (délocalisations d'entreprises, exode des plus nantis, ..) que des mesures négatives (telles que la suppression de bandes de circulation ou l'élimination de places de stationnement) n'ont guère motivé les gens à prendre davantage les véhicules STIB mais les ont surtout poussé à fuir les 19 communes.

1.1. Les 70 km d'«autoroutes pour vélos» et leur conception pour accueillir TOUS les deux roues «légers», donc y compris les scooters et cyclomoteurs silencieux (maximum 125 cc)

1.2. Les extensions de (pré) métro car il est vrai que les déplacements **des Bruxellois** en voiture sont les principaux responsables de la congestion en ville

1.3. Les parkings de transit pour voitures, **dûment sécurisés**, aux stations de métro concernées et aux gares qui vont accueillir les futurs passagers du RER. Ces parkings pourraient déjà servir pour les voyageurs actuels. Beaucoup prendraient davantage le train ou le métro s'il y avait davantage de parking pour voitures aux principales stations, et ceci même avant que les autres améliorations de IRIS 2 ne soient opérationnelles : ils feraient alors un trajet en voiture de 1 ou 2 km (cela n'a quand même rien d'un « péché ») jusqu'à la station, au lieu de faire un trajet complet en voiture vers ou dans Bruxelles.

Il faut évidemment concevoir cela avec des chiffres : si le RER « doit » acheminer 100 000 navetteurs (capacité reconnue comme un maximum pratique) , alors il faut viser 50 000 emplacements de parking pour voitures...à placer aux ou tout près des gares de départ.

En cas de pénurie de parking aux gares, les automobilistes du matin – qui sont pressés- considéreront que c'est un moindre mal de continuer de se rendre vers Bruxelles en voiture.

1.4. Quelques infrastructures pour la fluidité de circulation des véhicules STIB ou DE LIJN et des voitures, comme par exemple le tunnel sous la Place Meiser.

L'offre de la STIB ne sera pas améliorée tant que ces travaux 1.2. , 1.3. et 1.4. ne seront pas achevés.

Pas mal de ces travaux vont déjà causer de l'engorgement des voiries et des problèmes aux voitures ...et aux bus, voire aux trams : il serait donc irrationnel et dommageable de créer pendant cette phase un supplément d'obstacles à la fluidité du trafic !

En bonne gouvernance, il sera très opportun de mesurer au fur et à mesure l'impact de ces mesures POSITIVES sur la réduction de la circulation automobile et d'adapter le 2^e volet (groupe de mesures restrictives) en fonction de l'impact observé.

2) Deuxième volet : aborder des mesures RESTRICTIVES

- mesures de restriction forcée des voiries pour voitures, par exemple à cause de nouveaux sites propres pour trams ou de bandes pour bus
- nouveaux sens uniques
- mesures de restriction ou de taxation du stationnement, limitées à certains points précis sans quoi ce sera l'exode et la paupérisation !
