



ENQUETE IRIS 2
 Cellule Communication Bruxelles Mobilité – AED
 Rue du Progrès 80
 1035 Bruxelles

Par courriel : iris2@mrbc.irisnet.be

Madame, Monsieur,

En annexe, nous vous prions de trouver les commentaires du TOURING CLUB BELGIUM, dans le cadre de l'enquête publique concernant le plan Iris 2.

Nous vous en souhaitons la meilleure réception.

Veillez agréer l'assurance de nos sentiments distingués.

Pour la Cellule Public Policy de TOURING

Moniek Denhaen

Bruxelles, ce 28 novembre 2008

IRIS 2

Projet de plan régional des déplacements

COMMENTAIRES DE TOURING

CREDIBILITE DU PLAN IRIS 2

Le plan Iris 1, datant de 1998 n'a pas abouti, tout le monde en convient.

En quoi Iris 2 serait-il plus crédible ?

- L'objectif avoué de diminution de 20% de la pression automobile à l'horizon 2020 semble utopique car les mesures envisagées sont totalement insuffisantes pour inciter l'automobiliste à abandonner sa chère auto au profit d'autres modes de transport.

- De plus la dispersion des compétences entre Région et communes / Région et fédéral reste un souci majeur

BRUXELLES N'EST PAS UNE ILE

Le plan Iris aborde le bien-être des Bruxellois mais parle peu des non Bruxellois sauf pour le projet de péage. Or Bruxelles n'est pas une île et n'existe pas sans les deux autres régions.

Les 1.350.000 déplacements comptabilisés quotidiennement à Bruxelles (700.000 entre 6 et 10h) sont aussi le fait des automobilistes de Flandre et de Wallonie.

A part quelques vagues conseils donnés à la Région flamande pour le ring de Bruxelles et le rejet du plan de bouclage du ring au sud de Bruxelles, que fait Bruxelles en matière de collaboration ?

INTERMODALITE MAL COMPRISE

L'intermodalité bien comprise devrait optimaliser tout type de transport (vélo, marche à pied, transports publics, transports privés) et permettre de passer de l'un à l'autre de manière efficace, confortable et rapide. Ne sommes-nous pas dans une même journée tour à tour automobiliste, piéton, usager des transports en commun pour nous rendre d'un coin à l'autre de la ville, ou pour y entrer ?.

Au lieu de cela, Iris 2 privilégie la marche, le vélo et les transports en commun, considérant l'auto comme une intruse en ville et refusant de considérer les deux roues motorisés légers (scooters et cyclos de faible cylindrée) comme des alternatives intéressantes.

Certaines mesures que d'aucuns préconisent - comme des gratuités de transports en commun - pourraient avoir des effets très pervers et amener à ceux-ci des piétons et cyclistes au lieu des automobilistes escomptés.

LA POSSESSION D'UNE VOITURE EST UN DROIT

Pour qu'un plan de mobilité réussisse, il faut qu'il obtienne l'adhésion de ceux à qui il s'adresse. Il faut qu'il leur donne l'opportunité de se déplacer d'un point à l'autre sans aucune coercition.

La ville appartient à ses habitants, à ceux qui lui font l'honneur de la visiter, à ses forces vives qui y maintiennent l'emploi et développent le commerce.

Avec un plan résolument anti-circulation automobile et anti-stationnement, le risque est grand de voir les Bruxellois désertir leur ville au profit de la périphérie et des provinces voisines , et les entreprises se délocaliser.

Touring répète que la possession d'un véhicule est un droit pour chacun et que si on peut tenter de réguler son usage, ce ne peut pas être en imposant des taxes et redevances nouvelles.

UNE JOURNEE NE SE LIMITE PAS AU DEPLACEMENT DOMICILE – BUREAU

Les pères et mères de famille le savent bien. Si on prend la voiture le matin, c'est souvent parce que celle-ci sera émaillée de multiples tâches : déposer les enfants à l'école, passer chez le teinturier ou à la grande surface le midi, s'offrir son heure de fitness en fin de journée, passer à la maison de repos ou à l'hôpital faire un bisou au vieux papy à qui cela fait tant de bien... Est-ce imaginable de faire tant de choses dispersées dans l'espace, dans le même laps de temps, autrement qu'en voiture ?

DES ALTERNATIVES QUI NE SONT QU'EMPLATRES SUR JAMBE DE BOIS

Le plan Iris 2 demande (ou contraint) la population à abandonner sa voiture.

Que lui propose-t-on en échange ?

- **Un RER** qui apparaît comme le monstre du Lochness, dont on parle depuis des lunes mais qu'on ne voit jamais venir. La date de 2016 est enfin annoncée mais on nous parle de 4 rames par heure au moment des pointes de trafic, au mieux 50.000 voyageurs / heure ... Pour répondre aux 1.350.000 déplacements quotidiens à Bruxelles ! Sans compter que nous sommes ici dans une matière fédérale

- **Des parkings de dissuasion**. C'est bien de cela dont il s'agira et non des parkings de persuasion dont nous rêvons. On parle de 15.000 places aux abords de la ville. Pour répondre aux besoins des 220.000 navetteurs qui utilisent leur voiture pour rallier Bruxelles (sur les 360.000 que la ville accueille en tant que travailleurs) !

- **Une offre élargie en matière de transports en commun**. Bonne idée bien sûr. Mais sans oublier que le transport en commun ne sera jamais utilisé par ceux qui travaillent de nuit ou en shift, qui ont besoin de la voiture parce que le matin, ils sont au bureau à Bruxelles mais l'après-midi sur la route à Ottignies, Malines ou Enghien. Et que tant qu'on sera serré comme des sardines dans les métros, bus et trams, on leur fera la moue.

- **Des voitures partagées**. Mais les meilleures prévisions parlent de 7.500 clients pour le Cambio en 2011. Ce qui représente 1% du nombre des immatriculations annuelles. C'est bien peu en regard de l'éventuelle demande !

- **La marche et le vélo**. Qu'en penseront les personnes âgées et à mobilité réduite, les personnes souffrant de troubles cardio-vasculaires ou de problèmes respiratoires ? Que faire quand vent, pluie et verglas sévissent ? Ou quand il faut se rendre de la Grand-Place à la Porte de Namur et que cela grimpe méchamment ?

Pour Touring, il semble évident que les automobilistes ne renonceront pas à l'utilisation de la voiture si dans le même temps des solutions alternatives dignes de ce nom ne lui sont pas proposées. Attendre les revenus d'un éventuel péage routier ou les redevances de stationnement pour financer les nouvelles infrastructures alternatives est une politique vouée à l'échec.

UN STATIONNEMENT BIEN COMPRIS FAVORISE L'ENVIRONNEMENT

Il n'y a rien de pire que des voitures qui tournent et tournent encore dans Bruxelles à la recherche d'un parking. C'est non seulement néfaste pour la mobilité mais aussi pour l'environnement. Et à certains endroits et certains moments, 30% du trafic à Bruxelles serait constitué d'automobilistes rentrant dans ce scénario. La création de bandes de bus ou de sites propres pour les trams renforce encore cette problématique puisqu'elle réduit sensiblement les voies réservées aux automobilistes. Et que pensent ceux-ci bloqués dans les embouteillages quand ils ne voient passer qu'un tram toutes les 15 minutes environ ?

Le plan Iris 2 est un plan qui vise d'une part à supprimer des parkings de surface existants et d'autre part à augmenter de façon significative les redevances de parkings existants ou à créer.

Est-ce vraiment ce qu'il faut faire ? On nous dit que les parkings souterrains sont remplis à 66%. Encore faut-il sans doute moduler cette fréquentation entre jour et nuit !

Le taux de remplissage pourrait cependant grimper si ces parkings étaient davantage accessibles, mieux sécurisés, moins chers et moins sales...

Et la justice sociale, qu'en fait-on ? Ce sont les moins nantis, ceux qui occupent des quartiers densément peuplés dépourvus de parkings privés qui devront faire usage des nouveaux parkings en sous-sol ou en hauteur prévus pour compenser les emplacements perdus en surface. En payant un prix exorbitant.

Ceux qui envisagent ces mesures de manière doctrinaire sont persuadés qu'en agissant de la sorte, les habitants de Bruxelles abandonneront la voiture. Pas sûr : ils pourraient tout aussi bien décider de quitter la ville et d'aller vivre ailleurs. Et alors ? Moins de recettes pour la ville et une paupérisation accrue.

UNE VITESSE ADAPTEE DES VEHICULES REDUIT LA POLLUTION

Les études démontrent que la consommation des véhicules légers et lourds est la plus basse vers 70 km/h. Et il en va de même pour les émissions de CO2

Touring pense dès lors qu'il faudrait augmenter la vitesse là où il n'y a pas de danger : tunnels, grands axes ... Et travailler sérieusement à mettre en œuvre ce qu'on appelle les « ondes vertes »

Si l'on peut comprendre qu'on veuille diminuer à 30 km/h la vitesse dans les voiries de quartier, cette mesure nous semble inopportune dans les voiries appelées collecteurs de quartier A où, en réduisant davantage encore la fluidité, on court le risque d'inciter entreprises et particuliers à quitter Bruxelles et à délaisser les commerces bruxellois.

INJUSTICE FINANCIERE

Les ressources financières supplémentaires envisagées par le plan Iris 2 pour financer les nouvelles infrastructures réservées aux cyclistes et transports en commun le sont presque toutes sur le dos des automobilistes (péage, stationnements, carburants ..) et de leurs employeurs. C'est ce qui s'appelle une solidarité à sens unique.

Touring tient à rappeler que l'automobiliste paie déjà au Trésor la bagatelle de 12 milliards d'euros l'an. Et comme on dit à Bruxelles : trop is te veel.

La cellule Public Policy de Touring

Thierry Willemarck; Danielle Mallinus; Moniek Denhaen; Hedwig Teck; Karel Van Coillie

28/11/2008

