

Plan de mobilité Iris 2, fin de l'enquête publique

Comment ne pas nuire à l'activité économique

Des études d'impact économique et de la concertation : voilà ce que l'UCM Bruxelles demande tout au long de la mise en oeuvre du plan de mobilité Iris 2. L'objectif est bon. L'amélioration des transports en commun, une meilleure accessibilité et une circulation plus fluide sont de nature à contribuer au développement économique et à la création de valeur ajoutée et d'emplois en Région bruxelloise.

La réduction de 20 % du trafic automobile, prévue au plan de développement de 1999, doit être relativisée. La voiture n'est pas la première responsable des émissions de CO₂. La priorité de ce point de vue doit être l'isolation des bâtiments. Le secteur automobile produit, lui, des véhicules de plus en plus propres. La diminution du trafic est souhaitable. Elle peut s'obtenir par des mesures incitatives : transports publics efficaces, RER opérationnel, extension des capacités du métro, parkings de dissuasion sécurisés en périphérie... L'UCM considère donc comme inopportunes des mesures contraignantes telles que la taxation kilométrique, le péage urbain, la taxation des parkings dans les immeubles de bureaux, la réduction des voiries, la suppression du stationnement dans les zones commerçantes...

L'usage de la voiture n'est pas abusif au coeur de Bruxelles vu que 70 % des déplacements dans le pentagone se font déjà en transports en commun. Les mesures de dissuasion ont provoqué une congestion du trafic. Il faut le rendre plus fluide en adaptant par exemple les gabarits des voiries principales.

Concertation et chantiers

L'UCM déplore l'absence de liaison entre le plan Iris 2 et le Contrat pour l'économie et l'emploi, passé entre le gouvernement et les partenaires sociaux.

A tout le moins, la bonne gouvernance impose que les changements fondamentaux dans les quartiers économiques et commerçants (construction de tunnels, grands travaux du métro, réaménagement des espaces publics, nouveau plan de circulation...) soient soumis à la réalisation préalable d'études d'impact socioéconomique, à une concertation avec les acteurs locaux, au respect des procédures urbanistiques, à l'instauration d'un monitoring des pertes de chiffre d'affaires et à une indemnisation des victimes de tels programmes et mesures. Sinon, des activités économiques saines et rentables vont disparaître, avec les emplois qui y sont liés.

En particulier, toute mise en place d'un piétonnier dans un quartier commerçant doit être précédée d'une étude d'impact socioéconomique sur les différents types de commerce, la zone de chalandise, les besoins et comportements de la clientèle. Cette étude d'impact doit être réalisée par un expert indépendant, en étroite concertation avec les acteurs économiques du quartier.

La nécessité des tunnels doit être établie, car les coûts et les nuisances liés à leur construction sont considérables.

Les grands chantiers doivent être annoncés assez longtemps à l'avance et limités dans le temps. Une personne de contact doit être désignée et une indemnisation des pertes de chiffre d'affaires importantes doit être prévue.

Stationnement

L'UCM demande que le nombre d'emplacements de parking en voirie tienne compte des développements attendus tels que la création de nouveaux quartiers (quartier européen, Tour & Taxis...), des besoins des quartiers commerçants bruxellois et des

besoins locaux non satisfaits.

Elle souligne l'incohérence à prôner une réduction de l'usage de la voiture et à mettre en oeuvre en même temps, dans le Plan de développement international, des projets de méga-infrastructures commerciales dotées d'immenses parkings. Inciter des milliers de conducteurs à se garer sur les sites du Heysel et du Canal ne correspond pas à l'objectif de réduction de 20 % de la circulation automobile. C'est aussi discriminatoire par rapport aux artères commerçantes existantes où les possibilités de stationnement s'amenuisent, menaçant l'activité de ces noyaux commerciaux.

L'UCM demande que le plan Iris 2 précise clairement que les entreprises de production de biens immatériels ne sont pas considérées comme des bureaux. La nuance est importante vu le nombre élevé d'entreprises situées sur les zonings de la Société de développement régional actives dans la production de biens immatériels et si l'on sait que le plan Iris 2 prévoit d'instaurer un système de charges d'urbanisme, des taxes sur les parkings et même sur l'emploi pour les bureaux implantés dans des zones peu accessibles avec les transports publics.

L'installation des bureaux près des gares et des noeuds intermodaux donne lieu à un surcoût immobilier que les petites entreprises et les professions libérales ne peuvent pas supporter. L'UCM demande par conséquent une certaine souplesse envers les petits bureaux qui ne peuvent payer des loyers élevés et risquent d'être contraints de quitter la Région bruxelloise.

Francine Werth