

Touring – DRP - Communiqué de presse

TOURING et DRP veulent améliorer le volet mobilité du Plan de Développement Durable de la Région Bruxelloise.

Bruxelles, le 9 mars 2017. L'enquête publique du plan de développement durable de la Région de Bruxelles Capitale se termine bientôt. Ce plan contient aussi un important volet « mobilité ». Les associations Touring et Droit de Rouler et de Parquer, trouvent qu'il y a des points positifs dans le plan. Mais ils craignent que ça risque de rester une fois de plus limité à une politique d'annonces et que les mesures anti-voitures seront plus vite réalisées que les vraies alternatives sur le terrain.

Une bonne nouvelle : le réalisme est enfin présent à propos du métro

Un souhait général, partagé par Touring et DRP, est que moins de voitures soient en circulation dans Bruxelles mais il ne faut pas pour autant moins de mobilité car se déplacer est l'expression de la vie économique et de la qualité de vie sociale. Le souhait du report modal de la voiture vers le transport en commun à Bruxelles doit se mettre en œuvre sur des bases objectives et chiffrées: s'il y a 2 millions de déplacements de voitures par jour dans Bruxelles, il est physiquement impossible d'absorber 20% de ces trajets par le transport public de surface car il assure seulement en moyenne 600 000 trajets par jour ».

Pour DRP et Touring, depuis 20 ans, la condition est simple: seul le métro est physiquement capable de réaliser le transfert modal souhaité. On doit regretter amèrement que les gouvernements successifs se soient laissé bloquer par le lobby anti-métro. La bonne nouvelle, c'est que le plan de développement durable admet enfin cette nécessité du métro.

« Mais le texte du plan n'indique pas comment passer de l'intention à la réalisation concrète. Ainsi, le rythme de la construction de l'extension du métro devra être au moins deux fois plus rapide et c'est maintenant qu'il faut lancer l'étude de nouvelles lignes de métro. Seul le métro permettra de réduire les embouteillages en surface sans réduire la mobilité nécessaire ».

Un point positif : 25 000 places de parking de transit pour les navetteurs, mais....

« Ce nouvel objectif de 25 000 places montre le caractère totalement dérisoire du total de 1500 places existantes en 2017, alors que 15 000 sont proposés depuis le plan IRIS 2 de 2010. Effet d'annonce, encore ». Et pourtant Touring et DRP déplorent le manque absolu de ce genre de parkings depuis de nombreuses années.

« Pour atteindre rapidement la réalité physique de 25 000 places en exploitation, il faudrait que le Plan incorpore des solutions réalistes. Ainsi, il faudrait construire ces parkings en toute indépendance à l'égard d'autres régions, donc sur le territoire de la région bruxelloise. Ces parkings devraient être gratuits pour les navetteurs qui continuent leur trajet vers le centre en transport en commun ».

La pénurie quasi générale de parking dans la Région est inadmissible pour les deux associations.

« Le lobby anti-automobilistes, soutient qu'il faut promouvoir cette pénurie comme mesure coercitive efficace pour forcer des citoyens, visiteurs et navetteurs à renoncer à utiliser leur voiture, même en l'absence de solution de remplacement valable ». Cette revendication idéologique est particulièrement antisociale pour les Bruxellois disposant de faibles revenus qui occupent habituellement des habitations dépourvues de parking incorporé et qui doivent donc s'en remettre aux parkings disponibles en voirie, disent Touring et DRP.

« Sous l'emprise de cette vision négative, les autorités publiques ont déjà supprimé 28 000 places en voirie entre 2005 et 2014 pour l'ensemble des 19 communes. Le passage du Plan qui propose la suppression supplémentaire d'ici 2025 d'un total de 65 000 places en voirie ou sur des places publiques, donc proches des commerces et habitations, est une offensive inadmissible ».

« Bien plus, quand il prévoit de créer seulement 20 000 places hors voiries en compensation, le Plan se met en contravention formelle envers le plan IRIS 2 qui impose de compenser significativement les suppressions ».

Boulevards de ville

« La réduction de la capacité d'un certain nombre de grands axes pourrait être la suite de la création préalable des alternatives efficaces et attractives sur le terrain, mais le plan le présente comme un but en soi ». Ceci est regrettable disent Touring et DRP. « Les mesures pour contraindre les gens à ne pas venir en ville en voiture sont inacceptables s'il s'agit de mettre les usagers de la route devant des faits accomplis ou de mener une politique de 'couteau sur la gorge'. Ainsi nous demandons un moratoire à la fermeture ou du rétrécissement de grands axes, aussi longtemps qu'il n'y a pas des grands parkings de transit et l'extension du métro. Dans ce même contexte il est nécessaire et urgent d'optimiser la petite ceinture et de supprimer les points noirs qui empêchent une circulation fluide et de garder les tunnels ouverts durablement ».

« Des éventuelles nouvelles zones piétonnes devraient se localiser sur des routes secondaires dans les quartiers et éviter les grands axes de connexion ou des routes importantes. La fermeture du boulevard central nord-sud au centre de la ville a comme conséquence que davantage de voitures circulent dans les quartiers denses, chose que la politique veut justement éviter ».

« Tous les futurs (ré)aménagements de l'infrastructure routière devraient être l'objet de tests préalables en toute transparence et se faire en concertation avec les autres régions, que ce soit pour optimiser le ring ou que ce soit le rétrécissement éventuel des grands axes de la Région Bruxelloise et être l'objet d'essais préalables ».

Et enfin, la fiscalité

« Il est souhaitable d'arrêter de culpabiliser les voitures de société comme de grands coupables des problèmes de congestion. Rien n'est moins vrai ». Touring et DRP soulignent que la fiscalité dans cette discussion est d'abord un sujet lié aux taxes sur les salaires et non pas à la mobilité. C'est dans ce sens que le développement d'un budget de mobilité, que nous soutenons, doit être vu. Cette possibilité doit rester le libre choix pour les employeurs et les employés ».

« Une taxe de congestion pour pouvoir entrer dans la ville (comme à Londres) est contreproductive et non souhaitable, pour éviter que Bruxelles devienne une île ».

Touring et DRP concluent que le plan doit renoncer à imposer un mode de vie aux Bruxellois et aux navetteurs. « La plupart des déplacements dans Bruxelles sont en effet inférieurs à 5 km mais il faut tenir compte aussi de la volonté de la grande majorité des Bruxellois qui refuse une mobilité lente et veut des déplacements rapides. « Nous suggérons donc que le texte du Plan durable soit débarrassé de tels passages inefficaces pour la mobilité et dignes d'un régime despotique qui n'a pas sa place dans la Région libre de Bruxelles ».

-fin du communiqué de presse-



drpasbl@gmail.com - 0484 735 635 - www.drpasbl.be



lorenzo.stefani@touring.be - +32 2 233 26 06 - 32 471 592 378 – touing.be