



30 juil 2014

POUR UNE NOUVELLE VISION DE LA MOBILITE à BRUXELLES, libérée de l'idéologie et mise au SERVICE de l'EMPLOI et de la VIE SOCIO-ECONOMIQUE.

DRP n'est pas partisan du « tout à la voiture » : celle –ci est une des composantes de la co-modalité. DRP est bien d'accord : on ne peut pas rouler n'importe comment, ni parquer n'importe où. Nous approuvons les divers moyens positifs de réduire la congestion de nos voiries, notamment par l'amélioration de la STIB, surtout l'extension du métro car c'est ce mode que les gens veulent. MAIS l'usage de la voiture subit, à Bruxelles, une campagne de culpabilisation et d'obstruction.

1) Comment rencontrer la priorité n°1, càd maintenir et créer de l'emploi ?

Réponse : avec des employeurs ! ...du secteur marchand ...

Comment maintenir et attirer des employeurs ?

Notamment, en permettant de se déplacer « vite et bien » dans Bruxelles.

Ne faut il pas pour cela VOULOIR que les fournisseurs, les artisans, les indépendants et une grande proportion de clients puissent circuler AUSSI en voiture, selon leurs besoins, définis *par eux-mêmes* ?

Ne faut il pas, pour cela, **rompre avec la politique qui culpabilise et entrave la circulation** des « 4 roues » privés, notamment en tolérant la pénurie de parking et même en l'accentuant ?

2) Comment assurer la santé et la qualité de vie des nombreux Bruxellois ayant besoin de médecins ou de soigneurs à domiciles, de livraisons, etc... parfois de véhicules de secours ou devant faire des « circuits » avec des enfants ?

En mettant fin à la création d'obstacles à la circulation automobile (cfr ex-plan Grouwels, p 30)

3) Comment assurer la convivialité telle que VOULUE par les Bruxellois ?

Qui ne veut pas visiter ou accueillir de la famille et des amis, sans perdre un temps précieux ...grâce à un déplacement rapide et confortable en voiture ?

Va-t-on enfin RESPECTER les 500 000 Bruxellois qui ont une voiture, la gardent et veulent s'en servir (raisonnablement, bien sûr) ?

Qui peut prétendre, dans une démocratie, décider qu'ils « doivent s'en passer » ?

4) Comment rétablir la fluidité du trafic automobile (1 300 000 déplacements par jour)

Sachant que le nombre de 500 000 voitures immatriculées à Bruxelles reste stable depuis quelques années et qu'en outre ces propriétaires parcourent un peu moins de km en voiture, grâce surtout à l'offre accrue de la STIB, **comment expliquer l'aggravation continue des embouteillages ?**

La réponse est simple : par *les entraves* mises progressivement à la circulation !

Ne faudrait il pas identifier les points noirs de la circulation qui causent tant de stress, tant d'heures perdues et dont le coût social et économique est énorme et connu ?

Et y remédier de manière positive, notamment par quelques infrastructures supplémentaires, comme cela se fait dans toutes les grandes villes (souvent hors Europe) orientées vers le socio-économique.

Va-t-on enfin cesser de se focaliser sur des « exemples » ouest-européens ?

tels que Bordeaux, où, soit précisé, le mode voiture reste nettement majoritaire ?

Comme premier dossier, construire sans délai le double tunnel Meiser, décidé par le Gouvernement sortant, grâce à un financement créatif : partenariat public-privé ? emprunt social ? « crowd funding » ? ou même un péage spécifique ? En effet, les citoyens-automobilistes, opposés à un « péage punition », sont prêts à payer pour quelque chose qui correspond à leur demande.

5) Quel développement des transports publics et comment ?

L'autre moyen de rétablir la fluidité du trafic automobile est de développer encore plus une offre de transport en commun, qui puisse absorber une fraction **substantielle** de ces déplacements accomplis actuellement en voiture, par exemple 300 000 trajets par jour (sur 1 300 000).

Par les trams et bus ? Fort développées durant ces dernières années, ces lignes STIB ne couvrent qu'environ 600 000 trajets et **sont à saturation**. Imagine-t-on un accroissement de 50% ?

Alors, peut-on développer massivement la « tramification » ?

Ne voit on pas que la plupart des voiries à Bruxelles sont trop étroites que pour accueillir des nouvelles lignes trams sans causer de graves dommages locaux ?

Outre des travaux lourds, des préjudices économiques et des perturbations de longue durée, ces engins de 50 tonnes sont forcément causes de vibrations et dommages aux gens et au bâti.

En passant, au vu des pentes nombreuses et souvent fortes, notamment entre le Centre de Bruxelles et les Communes denses voisines, le mode « vélo » reste(ra) forcément marginal (4 % de la mobilité) malgré des encouragements énormes, continus, parfois coûteux, depuis 10 ans: cfr chiffres du « tassement » .

Dès lors, quoi d'autre que le métro pour apporter l'offre supplémentaire massive,

par exemple 350 0000 trajets quotidiens ?

pour résoudre **effectivement et durablement** le problème crucial de mobilité de Bruxelles ?

Cela étant, le prochain Gouvernement se doit d'engager par priorité l'étude pour la ligne de métro « Sud » **et pour d'autres lignes**, à commencer par celle d'Ixelles pour relier « vite et bien » le Centre, la Porte de Namur, F Cocq, Flagey et ULB.

Parallèlement aux études, devrait s'engager une recherche de financement créative (partenariat public-privé ? emprunt social ? « crowd funding » ?) dans le respect d'une exploitation restant entièrement contrôlée par l'Autorité Publique.

6) Quelle politique pour le stationnement ?

Quelle est la REALITE DU TERRAIN ? La saturation des parkings en voirie, avec des **préjudices** :

- pour l'activité commerciale (abstention de clients pcq ils ne trouvent pas à garer) et économique, donc pour la Région : des employeurs, petits ou grands, renoncent à s'installer dans les 19 communes ou les quittent (vers Diegem, Drogenbos, etc.)
- pour la qualité de vie des résidents sans parking incorporé à leur habitation et privés de parking à proximité, notamment en soirée
- pour la vie sociale, la convivialité : rencontres avec la famille, les amis, etc...

Initialement conçue à juste titre comme outil pour harmoniser et simplifier les conditions du stationnement à Bruxelles, la politique a dérivé vers un système qui aboutit à rendre le parking en voiries plus rare et/ou plus cher (cartes, ...) dans le but affiché de **contraindre** les gens à réduire l'usage de leur voiture, privée ou utilitaire. Au lieu d'offrir « un service aux citoyens », le Plan a proposé une « pénurie aggravée, organisée »

Il faut aussi noter que les places en voirie sont réelles, tandis que les compensations (souterraines ou autres) sont virtuelles : en effet, la compensation sera **conditionnée** par l'obtention d'un financement et d'un permis d'urbanisme

Au stade la réalisation, l'aménagement des lieux et la construction **prendra du temps**.

Au stade de l'exploitation, le parking de compensation sera **plus coûteux pour l'usager** (notamment dans les pôles commerçants) que l'actuel existant en voirie

La politique de stationnement doit donc redevenir rationnelle et opérationnelle.

Concrètement, commencer par proposer et mettre en oeuvre **un supplément de parking**, là où les résidents ou les commerces souffrent le plus, notamment dans les quartiers à forte densité de population à faibles revenus (privés de parking intégré dans l'habitation).
