



Plan Iris 2 à Bruxelles

Type de document

Argumentaire - N° 16

Auteur

Michael Desmet, en collaboration avec Thierry Meunier

conseiller au sein du cabinet HUYTBROECK durant sa législature 2009-2014

Date

16/03/2010

Destinataires

Cet argumentaire est diffusé exclusivement aux membres du Bureau politique, aux conseillers politiques du parti et des groupes parlementaires, aux Régionales.

Statut

Ce document est exclusivement à usage interne.

1. PRÉLIMINAIRE

L'expérience démontre qu'un transfert modal significatif vers d'autres modes que la voiture implique impérativement une réduction des capacités routières (moins de bandes de circulation et de stationnement) dont l'espace ainsi libéré est affecté aux modes alternatifs. Exemple les couloirs bus à Paris ont permis de réduire de 20% la charge de trafic dans le centre de la ville entre 2001 et 2008.

Tant que le transport public subit la congestion de la circulation, il ne pourra garantir sa fiabilité et concurrencer la voiture. De même dans une moindre mesure, pour les autres modes actifs.

2. LA RÉORIENTATION D'IRIS 2

Le projet de plan dont hérite le Gouvernement bruxellois est pour le moins lacunaire:

- Pas d'ambition réelle de rationaliser fermement la charge de circulation au profit des autres modes (maintien des capacités routières, infrastructures routières nouvelles, etc).
- Plan basé sur les études et modèles éculés (données datant 2002, pas d'intégration des nouveaux schémas directeurs, etc) et ne tenant compte que de la route (le vélo et les piétons ne sont pas intégrés).

Bruno De Lille propose donc de réorienter le plan sur base des remarques de l'enquête publique, du contexte du la DPR et de la mise en demeure de la Commission pour non respect des normes PM10 => cela ne plait pas à certains, comme le CDH et le PS, qui ne veulent, en gros, pas s'écarter du texte adopté en première lecture.

Pour l'instant, l'opposition du PS et du CdH n'a pas conduit à une modification fondamentale du plan, mais beaucoup de points sensibles doivent encore être abordés (transports publics, tunnels, stationnement, aménagement du territoire, ...).

DPR = Déclaration Politique Régionale

Conformité à la DPR: l'objectif général de réduction de 20% en 2015 est conforme à la DPR. Bruno De Lille aurait voulu viser -30% en 2020, mais il n'y a pas d'accord là-dessus.

Le chapitre environnemental a été étoffé par Bruno De Lille, mais il a été convenu en inter-cab de lui redonner une place proportionnelle aux autres enjeux (mobilité pure, économie, ...).

3. LES ENJEUX D'IRIS 2

Piétons/cyclistes

Bruno De Lille proposait de mettre le principe STOP au cœur du plan Iris 2. Ce principe prévoit une hiérarchie dans la prise en compte des différents modes de déplacement: 1) piétons, 2) cyclistes, 3) Transports publics, 4) voiture.

Conformité à la DPR: Le principe STOP ne figure pas tel quel dans la DPR, mais bien le fait que « outre les transports en commun », les piétons sont les « usagers premiers de la voirie ». En inter-cab, le principe STOP a été relativisé pour éviter les conflits avec les transports en commun : on a supprimé la hiérarchie entre les modes piétons, cyclistes et transports en commun, mais les transports motorisés individuels viennent toujours en dernier lieu.

Sur les piétonniers, la DPR parle uniquement du centre-ville, mais pas des autres communes. Bruno De Lille propose une concertation avec les communes à ce sujet, rien de contraignant donc. Opposition du CDH sur les piétonniers, en particulier le Goulet Louise.

La DPR prévoit bien d'inciter les communes à instaurer des zones à basse émission « dont l'accessibilité sera limitée sur base de critères relatifs à la destination ou à la période ».

Transports en commun (TC) - pas encore discutés :

Bruno De Lille propose de valoriser les TC de surface :

- immuniser le TC de surface de la congestion et garantir que le TC ne s'arrête qu'à l'embarquement et débarquement des passagers (priorité des TP sur la circulation: feux, sites protégés en place de bandes de circulation et de stationnement, etc).
- Les options métro sont nuancées pour des raisons de coût (l'infrastructure Métro est 10 fois plus chère que le tram, 60 à 100M€ contre 6 à 9M€). Le plan ne retiendrait que :

1. le Métro Gare-Nord jusque Verboekhoven est justifié (un pré-métro éventuellement);
 2. la Ligne 1 entre Mérode et Art-Loi est saturée (option automatisée)
 3. station Lemonier (courbure à rectifier) les Ecolo n'aiment pas le métro parce qu'il est en sous-sol et que ça laisse la place aux voitures en surface (pas de restriction de la circulation)
- Le reste des options Métro sont reportées sine die. →

=> Les partenaires veulent le Métro (PS, VLD), seule alternative crédible à leurs yeux et qui ne présente pas de restriction de la circulation. On a toutefois l'argument budgétaire pour nous.

Conformité à la DPR: la relativisation du métro est bien prévue dans la DPR (uniquement si la demande dépasse 6000 passagers/h, en fonction du coût et si des mesures sont prises en surface pour rationaliser la circulation). Pour les trams, le principe des sites propres est bien prévu dans la DPR, mais sans préciser quelles voiries feront l'objet d'un réaménagement. Certains points noirs pour le tram vont donc crispier les municipalités, comme la Chée de Charleroi.

Spécialisation des voiries (pas encore discuté): Il faut pouvoir protéger les quartiers qui subissent le transit des automobilistes. Bruno De Lille vise de réelles ruptures du transit via le bouclage des quartiers.

Conformité à la DPR: rien à ce sujet, mais ne devrait pas poser de problème. Cela dépend surtout de la bonne volonté des communes. Bruno De Lille, Secrétaire d'Etat à la mobilité 2009-2014 ! On peut comprendre pourquoi on a pas investi dans les tunnels avec les conséquences que l'on connaît...

Réduction des infrastructures routières (pas encore discuté): Bruno De Lille propose de supprimer les options de tunnels et autres infrastructures routières (l'étude démontre que toutes ces infrastructures augmentent la charge de trafic globale).

Conformité à la DPR: les projets de tunnels sont contraires aux objectifs de la DPR, qui prévoit « un vaste programme de réaménagement, de canalisation et de réduction de la circulation » (objectif - 20%), notamment par le « réaménagement des axes de pénétration et des axes structurant de la ville en bd urbains en y facilitant le passage des TC, en y sécurisant la mobilité douce et en leur rendant leur habitabilité ». Il faudra le rappeler aux partenaires qui voudront sans doute réintroduire les tunnels Meiser et Charlequin et les infrastructures prévues dans les schémas-directeurs.

Tarifification ou péage urbain:

La tarification de l'usage de la voiture, mesure incontournable pour réduire significativement la charge de circulation, serait fixée à 2013.

La tarification impose un accord de coopération avec les autres Régions du Pays. A défaut de l'aboutissement de cette option dans un délai 'raisonnable', la RBC se réserverait le droit d'appliquer un péage urbain (dont les modalités restent à étudier).

Conformité à la DPR: la DPR prévoit bien « l'éventuelle mise en place de systèmes de péage urbain, après avoir consulté les autres Régions ou d'une tarification qui tienne compte de l'utilisation d'un véhicule plutôt que de sa possession ». En outre, le Gvt du 21/01/10 a confirmé les objectifs en matière d'amélioration de la qualité de l'air et précisé qu'ils devraient être mis en œuvre « au plus tard avant la fin de la législature ». Il a été convenu que les modalités de mise en œuvre seraient « précisées dans le plan Iris 2 ».

Stationnement (pas encore discuté):

Deux volets:

- en voirie : réduire progressivement le nombre de stationnement
- hors voirie: plafonner le nombre de stationnement des entreprises via les permis d'environnement. ce que Madame Huytebroeck a réalisé via son projet de plan COBRACE

Conformité à la DPR: La DPR prévoit que le nombre de stationnement en voirie « sera rationalisé et progressivement réduit selon les modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives ». Hors voirie, les règles du RRU « seront reprises dans le cadre du prolongement ou du renouvellement des permis d'environnement ».

Aménagement du territoire (pas encore discuté):

De Lille prévoit que ce n'est pas la politique d'aménagement du territoire qui conditionne la mobilité, mais que la mobilité et l'accessibilité déterminent l'implantation des activités. Tous les projets d'aménagement du territoire devraient être traités en synergie avec le plan Iris.

Conformité à la DPR: rien dans la DPR. Il est probable que les propositions de De Lille devront être adoucies.



Déjà diffusés :

<u>N°</u>	<u>Titre</u>
2009	
001	Budget de la Communauté française et impacts potentiels sur l'école - Clarification
002	Enseignement - Semaine d'action des syndicats enseignants
003	Prolonger la durée de vie des réacteurs nucléaires : dangereux, irréaliste et inutile
004	Suites du Fortisgate : questions et réponses
005	Primes « Energie » en Région wallonne
006	Décumul dans les conseils d'administration des télévisions locales (TVLC)
007	RTBF - Mesures d'assouplissement des règles en matière de publicité
008	Arrêt de la station d'épuration de Bruxelles-Nord
009	Inscriptions scolaires
010	Arrêt de la station d'épuration de Bruxelles-Nord - Nouveaux développements du dossier
2010	
011	Arrêt de la station d'épuration de Bruxelles-Nord - Mise à jour
012	Partenariat public- privé (PPP) - Bâtiments scolaires
013	Sécurité à Bruxelles - Positionnement
014	C.A. du Centre pour l'Egalité des Chances et la Lutte contre le Racisme
015	Citta Verde à Farciennes - refus du projet