

La mobilité d'ici à 2020 : l'enfer est pavé de bonnes intentions

Le gouvernement vient d'adopter le plan Iris 2 qui définit les grandes options de mobilité à l'horizon 2020: un premier pas dans la bonne direction. A présent, il faudra la bonne volonté de tous pour réaliser les belles promesses.

Le premier plan bruxellois de déplacements, voté en 1998 courait jusqu'en 2005 et s'est soldé par un échec complet. Ce plan Iris 1 contenait de nombreux objectifs chiffrés, lancés en l'air comme des ballons d'essai, qui n'ont pas été suivis d'effets. Les gouvernements régionaux qui se sont succédé n'ont entrepris aucune action stratégique ni aucun effort courageux. Ils n'ont pas été aidés par les nombreux responsables communaux, cruciaux sur le terrain, qui ne se sont pas gênés pour leur mettre des bâtons dans les roues. 20 ans après, Bruxellois et navetteurs constatent encore la prolifération des voitures et la lente dégradation des conditions de circulation de chacun.

Enfin un plan !

Depuis 2005, notre Région n'est plus soumise à aucune norme. Pourtant, un bureau d'études a bel et bien été chargé à temps et à heure d'élaborer une suite à Iris 1. Le fruit de ce travail a pourri la vie du gouvernement précédent et a attendu sur le coin du bureau de Pascal Smet pendant quasi toute la législature. Faisant fi des conclusions du bureau d'études, toutes les formations présentes au sein du gouvernement avaient tenu à imposer leur marque au projet de plan, au point de le rendre totalement boiteux et incohérent: la première mouture du plan Iris 2 se révélait absolument incapable de faire bouger voitures, trams ou vélos dans le bon sens.

Fraîchement arrivé après les élections de juin 2009, le nouveau Secrétaire d'État à la mobilité, Bruno de Lille, hérite du dossier. Son travail consiste autant à réformer le plan pour le rendre opérationnel qu'à vaincre les oppositions de ses collègues. Et même si ce plan n'est toujours pas parfait, il faut reconnaître le succès qu'est l'approbation du nouveau plan Iris 2 par Picqué IV, moins de 14 mois après les élections.

STOP et encore

L'objectif central du plan est une baisse de 20% du trafic automobile d'ici 2015 et de 30% d'ici 2020. Pour ce faire, les 100 pages du plan étalent une batterie de mesures, souvent connues de longue date, allant du soutien au vélo et à la marche jusqu'au creusement d'un métro en passant par la taxation des voitures au kilomètre parcouru et la gestion du stationnement. Toutes ces mesures ne sauraient être résumées en quelques pages, nous vous en livrons ici l'essentiel ; la parution officielle du plan



qui permettra aux personnes intéressées par les détails de s'informer.

En filigrane du plan: le principe STOP, déjà présent dans la déclai-

ration gouvernementale. Acronyme néerlandais de «*Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé vervoer*», il stipule un ordre de priorité selon lequel la marche est prioritaire au vélo, le vélo lui-même est prioritaire au transport public et tous les modes doux ont la primauté sur la bagnole. Répété à plusieurs reprises, il implique que tous les travaux et aménagements futurs devront contribuer aux objectifs globaux et démontrer une amélioration de la circulation des piétons, des cyclistes et des transports en commun.

Plan ou catalogue ?

Piétons et cyclistes sont au centre d'une nouvelle philosophie des déplacements qui promet de rendre leurs trajets plus confortables en multipliant les petites attentions à leur égard. Toutefois, c'est sur les transports en commun que sont fondés les principaux espoirs de changement des comportements de mobilité. Pour les rendre plus attractifs, il est question de minimiser les correspondances et d'enfin se préoccuper davantage des besoins des usagers que des soucis de gestion interne à la STIB. On jure à nouveau de les rendre partout prioritaires en surface, en s'attaquant aux traditionnels points noirs du réseau et en dessinant les sites propres qu'on n'a pas su imposer jusqu'ici.

Côté infrastructure lourde, le métro est annoncé sous Schaerbeek, avec un dépôt à Haren, si et seulement si, le fédéral consent à délier les cordons de la bourse. D'autres percées de métro sont envisagées à plus long terme, vers Uccle, sous l'avenue Fonsny, sous la gare du Luxembourg ou le long de la moyenne ceinture; mais tellement conditionnées à une analyse coût/bénéfice globale qu'on imagine mal une étude d'opportunité leur donner le feu vert.

Le RER, encore lui, est attendu (et présenté) comme le messie. On attendra d'ailleurs son arrivée (plus personne n'ose avancer de date) pour appliquer les mesures réellement coercitives, comme une taxation de l'usage des voitures en fonction des kilomètres parcourus. D'ailleurs, de



Marche à pied

Enfin ! La marche gagne un statut de mobilité : tous les aménagements urbains devront favoriser la marche. Un «*plan piéton*» ambitieux sera bientôt adopté et 20 km de zones piétonnes devraient voir le jour d'ici 2018. Idée originale : lors des réaménagements de places, un des côtés de la place devra s'inscrire dans le prolongement du trottoir en façade et se voir interdire la traversée en voiture. Le but est de garantir l'accessibilité piétonne directe au centre de la place et de rompre l'isolement généré par le trafic motorisé qui l'entoure. Dès 2011, 90% des aménagements à venir tendront à intégrer ces principes.

manière générale, les mesures coercitives à l'encontre de la voiture pèsent bien peu par rapport aux mesures positives, incitant à la mobilité douce. Tout au plus, s'engage-t-on à consacrer les voiries locales au seul trafic local, à réduire les dimensions des grands axes de pénétration (E40 et E411), à multiplier les contrôles de vitesse ou à restreindre l'accès à certains quartiers en fonction de l'heure ou de la performance environnementale du véhicule. Le péage urbain, cher à IEB, est renvoyé à d'hypothétiques études...

Un pas en avant

Par rapport à Iris 1 ou aux précédentes moutures d'Iris 2, la version finalement approuvée présente néanmoins certaines qualités. Évidemment, la logique qui a prévalu à sa création n'a pas disparu : il s'agit d'un plan d'ingénieur qui pense les déplacements en termes de fluidité du trafic. Toute la réflexion est focalisée sur les heures de pointe et les déplacements domicile-travail : logique qui ne correspond plus aux réalités de Bruxelles ni à celles de ses habitants.

Parking

- L'Agence régionale de stationnement est sur les rails et devrait régenter nos voiries avant l'obsolescence du plan. En plus d'uniformiser les politiques communales, le Secrétaire d'État promet que cette agence aura le mandat de s'attaquer au stationnement sauvage sur les trottoirs, pistes cyclables et bandes de bus.

- Tout en promettant de ne pas augmenter le nombre général de places de stationnement, la Région s'engage à créer des parkings pour compenser ceux ôtés en surface au profit des piétons ou de la STIB et à en creuser d'autres, grâce à une partie des recettes de l'Agence, dans les quartiers où la demande est forte. En outre, 15 000 nouveaux emplacements de dissuasion devraient être disséminés aux quatre coins de la ville et fléchés depuis le Ring. Néanmoins, il faudra une fortune pour créer toutes ces nouvelles places.

- Beaucoup d'immeubles de bureaux regorgent de nombreux étages de parkings souterrains, construits à une époque où aucune restriction n'existait, au contraire. Demain, les réglementations plus strictes édictées depuis s'appliqueront lors des renouvellements de permis d'environnement, tous les 15 ans. Progressivement, les entreprises devront se conformer aux nouvelles normes et transformer les surfaces excédentaires (comme bon leur semble, en salle d'archive ou de ping-pong...) ou les mettre à disposition des riverains. A défaut, ces emplacements excédentaires seraient taxés.

Ce n'est pas donc pas un plan idéal, ni celui qu'IEB aurait écrit. Rappelons que, du seul point de vue de la pollution de l'air, la Belgique est en passe d'être condamnée par la Commission européenne pour son non-respect de la législation en matière de normes sur les particules fines dans l'air. Pour



Comportant peu de mesures coercitives à l'encontre de la voiture privée, le plan Iris 2 risque bien la sortie de route.



Bicylette

Forcé de trouver des alternatives à la voiture, le gouvernement attend une génération spontanée de cyclistes. Actuellement en dessous de 5%, la part des déplacements en vélo doit atteindre 20% d'ici 10 ans. Qu'aucune ville n'ait expérimenté un tel boom, ni qu'aucune mesure vélorutionnaire ne soit prévue n'effraye pas les décideurs, décidément optimistes. Sauf à espérer que les promesses du type «100% de voiries cyclables», «faciliter l'intermodalité» ou «plus de parking vélo» soient suivies d'effets, il nous faudra compter sur les campagnes de pub montrant des cyclistes à bonne mine pour créer l'effet boule de neige.

s'y conformer, il faudrait appliquer immédiatement des mesures autrement plus courageuses que celles proposées.

Toutefois, en cherchant des solutions auprès de la mobilité douce, Iris 2 place Bruxelles sur la bonne voie. Il devrait également offrir une cohérence à l'action des prochains gouvernements puisque tous les autres cadres normatifs devront se conformer aux nouveaux prescrits; notamment les plans communaux de mobilité et le Plan Régional d'Affectation du Sol. Le futur PRDD, quant à lui, ne pourra ignorer l'appel au polycentrisme et à la densification des nœuds de transport en commun. Enfin, parmi les bonnes nouvelles, il faut relever l'insistance de conditionner de nombreux projets à une analyse coûts/bénéfices : pragmatisme peu courant en politique.

Tout est prioritaire

Pour autant, tout n'est pas rose. Le principal danger du plan est son absence de budget digne de ce nom puisque les besoins prévisionnels sont hors de portée de la bourse régionale. La maigre réalité pécuniaire contraste tant avec l'ampleur du catalogue de promesses que l'on ne peut se défaire de l'impression d'un manque de courage et d'arbitrage entre les projets et les priorités. Il faut se demander quels seront les choix privilégiés lorsqu'une ligne budgétaire se dégagera : les pistes cyclables ou les sites propres, les places et les trottoirs ou les parkings ?

Pour ne renoncer à rien, le gouvernement en appelle à un prompt refinancement de la Région et à une intervention accrue de Beliris. Un appel incantatoire qui pourrait ne pas être entendu. A cet égard, IEB conseille au gouvernement d'accélérer la mise à disposition de tous d'une étude objectivant enfin l'opportunité de mettre en place dès aujourd'hui un petit péage urbain qui assurerait à la fois une baisse du trafic automobile et des recettes en suffisance...

Après des années d'immobilisme, l'heure est à l'action

Derrière les objectifs chiffrés à long terme (-20%), il faudra des actions concrètes. La société civile réclame la fixation des premiers objectifs intermédiaires afin de procéder, démocratiquement et régulièrement, à l'évaluation des politiques et à l'analyse des premiers résultats de terrain. L'opposition politique, n'émet pour l'heure qu'un seul reproche fondamental à Iris 2 : arriver après la bataille. Paradoxalement, cette absence de critique pourrait révéler le manque d'audace et d'ambition du plan. Espérons toutefois que tous les responsables de la mobilité (au fédéral, à la Région et dans les communes) seront de bonne volonté. En effet, bon nombre de promesses régionales dépendent de la collaboration d'autres niveaux de pouvoir : chacun devra œuvrer à la réussite du plan.

JÉRÔME MATAGNE