

Plan régional de développement durable (PRDD)

Avis du GRACQ dans le cadre de l'enquête publique



REMARQUES GÉNÉRALES

Le GRACQ regrette le délai particulièrement court de l'enquête publique – deux mois – pour un document d'une telle ampleur, qui conditionnera le développement de la région à l'horizon 2025.

Le futur PRDD servira de cadre stratégique pour une série de plans réglementaires, dont certains ont déjà été adoptés ou sont en cours d'adoption. Nous regrettons donc que ce PRDD n'arrive que postérieurement à ces plans et non, comme cela aurait dû être logiquement le cas, en amont. Nous regrettons également le caractère non contraignant du futur PRDD, au contraire de certains plans qui lui seront pourtant soumis.

AXE 1 – MOBILISER LE TERRITOIRE POUR DÉVELOPPER DE NOUVEAUX QUARTIERS ET ASSURER UNE PRODUCTION AMBITIEUSE DE LOGEMENTS

1.1 Territoire du canal

En tant que voie pénétrante dans Bruxelles, directe et plate, le canal constitue un itinéraire privilégié pour les déplacements rapides à vélo. Le tracé du canal fait partie intégrante du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) et du réseau RER-vélo. La vocation cycliste du territoire du canal doit être dûment mentionnée dans le chapitre 1.1 du PRDD.

AXE 2 – MOBILISER LE TERRITOIRE EN VUE DU DÉVELOPPEMENT D'UN CADRE DE VIE AGRÉABLE, DURABLE ET ATTRACTIF

2.3 Le renforcement du rôle structurant des espaces publics régionaux

Le GRACQ appuie le réaménagement des espaces publics régionaux afin d'améliorer le cadre de vie (boulevards du centre, Louise/Namur/Sabon, Porte de Ninove, Reyers, Schuman, Rogier/Madou). Nous insistons cependant pour que chaque projet prenne en compte les spécificités des déplacements à vélo. La piétonisation des boulevards du centre, citée comme exemple au point 2.3.1 (p.58) de « plus d'espace aux cyclistes », constitue en réalité un démantèlement du réseau cyclable, sans projet alternatif visant à favoriser l'efficacité des déplacements à vélo.

7.2 Limiter les nuisances environnementales

Le GRACQ regrette que le PRDD limite son objectif au simple respect des normes européennes en termes de pollution de l'air, en-deçà des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé. Le PRDD se doit d'être plus volontariste en matière de qualité de l'air, au vu de son impact sur la santé publique, et sur les finances bruxelloises.

AXE 4 – MOBILISER LE TERRITOIRE POUR FAIRE DE LA MOBILITÉ UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Le GRACQ salue la volonté du PRDD de réduire la pression automobile via un report modal, en renforçant l'accessibilité aux transports publics, en améliorant la qualité des espaces publics et en réduisant l'impact environnemental de la mobilité. Nous regrettons toutefois le **manque d'ambition des objectifs**, notamment par rapport à certains plans existants (notamment le Plan Iris 2).

Le GRACQ regrette le **manque de clarté des objectifs, voire leur manque de cohérence** : référence à des documents externes non fournis, utilisation d'études de référence différentes de celles utilisées pour les plans précédents (et qui rend de ce fait la comparaison impossible pour le citoyen), informations partielles, manque de précision concernant les termes ou les unités utilisés. Le PRDD laisse trop de marge à l'interprétation.

Enfin, l'**absence de programmation claire** (définition de priorités, objectifs chiffrés, budgets, calendrier...) risque de réduire le PRDD à un catalogue de bonnes intentions, et ne permettra en aucun cas d'assurer correctement le suivi et l'évaluation de sa mise en œuvre.

Le GRACQ demande une révision en profondeur de l'axe 4, en tenant compte de ces remarques.

1. Introduction et constats

Plusieurs facteurs explicatifs des problèmes de mobilité sont énumérés. Il faudrait également citer la dispersion des compétences entre acteurs communaux et régionaux, ainsi que la faible application par le gouvernement des décisions et programmes contenus dans les plans régionaux de mobilité et de plan régionaux de développement successifs.

2. Redéfinir la place de la voiture dans la ville de demain.

Le GRACQ souligne le manque de clarté entre l'objectif de moins 20 % de pression routière « due à la navette, notamment en heure de pointe » et l'objectif global de réduction de 15 % de part modale voiture. Le plan semble viser davantage les déplacements entrants et sortants dans Bruxelles plutôt que les déplacements internes à la région, sans justifier les raisons de ce choix. D'autre part, le PRDD ne définit pas la « pression routière » : nous demandons à ce que les unités soient clairement exprimées, en « kilomètres parcourus ».

Le GRACQ soutient la transformation des axes autoroutiers pénétrants en boulevards urbains (p.99). Nous demandons toutefois à ce que soit clarifiée la notion de « boulevard urbain », qui doit permettre la circulation des différents modes de déplacement, y compris le vélo. Dans ce contexte, le GRACQ s'oppose à la création de parkings P+R à l'intérieur de la région bruxelloise, car cette mesure est en contradiction avec la volonté de transformer les entrées de Bruxelles en boulevards urbains multimodaux. Ces parkings devraient être situés plus proche des lieux d'origine des navetteurs, à savoir près des gares des lignes S ou RER.

2.2 La refonte du réseau intra-bruxellois

Le PRDD doit préciser les critères de maintien des tunnels bruxellois après 2025 (p.100). La question de l'« indispensabilité » des tunnels ne peut en outre être évaluée indépendamment du coût financier lié à leur maintien.

2.3 Le stationnement

Le GRACQ salue les premiers pas en faveur d'une politique régionale de stationnement. À cet égard, le rôle de l'agence régionale de stationnement doit être renforcé. Le PRDD doit prévoir la mise en œuvre d'une politique volontariste en matière de stationnement, notamment en imposant des tarifs plus élevés pour le stationnement en voirie. En comparaison à d'autres villes européennes, le stationnement à Bruxelles est presque gratuit (par exemple, les 3 premières cartes « habitant » sont gratuites à Etterbeek), ce qui constitue un clair incitant à l'utilisation d'une voiture privée.

D'autre part, le maintien d'un nombre maximal de stationnement en voirie constitue trop souvent un obstacle à la conception d'infrastructures cyclables de qualité. Il est donc nécessaire de réduire drastiquement le parking en voirie. Si l'objectif de la Région est de « diminuer la part modale automobile » et de découpler « utilisation et possession » d'un véhicule, il n'est pas compréhensible de chercher à compenser la suppression des places de stationnement en voirie. Par ailleurs, la volonté de compenser « de manière équilibrée » est imprécise : elle n'implique pas une compensation systématique et équivalente. Plus de clarté s'impose.

Le PRDD prévoit d' « augmenter le nombre de stationnement vélo et moto d'au moins 50% entre 2016 et 2020 » (p.103). Cette mesure manque de clarté à plusieurs niveaux :

- nous ne disposons pas de données chiffrées concernant le stationnement vélo disponible en 2016.
- le stationnement moto et vélo sont considérés sur un même pied, alors que ces deux modes sont pourtant bien distincts,
- aucune précision n'est apportée concernant ce que l'on entend par « stationnement vélo » : stationnement de court terme ou de long terme, abrité ou non, sécurisé ou non ?

Le GRACQ soutient fortement le développement du stationnement vélo, mais demande à ce que les objectifs chiffrés soient davantage précisés.

2.4 Promouvoir une nouvelle utilisation de la voiture

Le GRACQ souligne le manque de clarté dans le calcul des parts modales et des objectifs. Ceux-ci sont en outre très peu ambitieux. (Tels que présentés, les graphiques sur l' « usage de la voiture » en p.104 sont en outre incorrects, car l'addition des valeurs mentionnées n'atteint pas les 100%). Nous demandons qu'un objectif minimal de réduction de 20% du volume de trafic général soit fixé.

Le GRACQ appuie la volonté de réduire le taux de motorisation des ménages en favorisant l'utilisation partagée de voitures sur l'ensemble du territoire régional, et en soutenant les initiatives déjà existantes.

Le GRACQ soutient la mise en œuvre de la taxe kilométrique intelligente (p.105). Celle-ci doit être modulée en fonction de divers paramètres (caractère plus ou moins polluant du véhicule, bruit, type de voirie, moment du déplacement...). Nous demandons que soit également mentionnée la nécessité de développer un péage urbain à l'échelle régionale, une mesure qui doit nécessairement accompagner le développement du RER, et ne dépend pas nécessairement d'accords interrégionaux.

Le PRDD mentionne le problème lié à la fiscalité fédérale, sur laquelle la Région n'a pas de prise, mais ne contient aucune référence aux leviers régionaux en matière de fiscalité automobile. La taxe de mise en circulation et la taxe de circulation annuelle sont deux outils dont dispose pourtant la Région bruxelloise pour réduire la possession et l'utilisation de la voiture individuelle, mais également pour encourager l'utilisation de véhicules moins polluants. Nous demandons que cet aspect soit intégré au PRDD.

2.5 Le réaménagement du Ring (R0)

L'intérêt d'un « réaménagement » du Ring reste à démontrer au regard des objectifs cités : améliorer la sécurité routière, lutter contre la congestion, réduire le trafic à Bruxelles, renforcer l'accessibilité et contribuer aux engagements environnementaux. Tout réaménagement du Ring devra en outre être conditionné à l'aménagement d'un nombre conséquent de places P+R en dehors du territoire de la région bruxelloise, afin d'assurer la transformation en boulevards urbains des principales pénétrantes dans Bruxelles.



3. Développer les alternatives à la voiture individuelle et favoriser le report modal

Le GRACQ déplore le manque d'ambition concernant le report modal : les objectifs chiffrés sont inférieurs aux objectifs de plans plus anciens (comme Iris 2) et sont loin de correspondre à l'esprit général de « durabilité » prôné par le PRDD. Alors que le PRDD annonce vouloir faire de Bruxelles « une région exemplaire pour les modes actifs en 2025 » (p.107), il prévoit un *statu quo* de la marche (37%) et part modale vélo très largement inférieure à celle prévue par Iris 2 à l'horizon 2018.

Le PRDD annonce également l'« objectif de faire des modes actifs le moyen de déplacement privilégié pour les distances de moins de 5 km » (p.107), alors même qu'il fait le constat qu'aujourd'hui déjà « la marche est le mode de déplacement privilégié pour les déplacements courts jusqu'à 3 km et le vélo pour les distances jusqu'à 5 km » (p.106). Le GRACQ regrette également que le potentiel du vélo semble uniquement considéré sur les courtes distances et non pour des distances plus grandes, notamment grâce au développement du vélo à assistance électrique.

3.1 Les piétons et la valorisation de la marche

Dans la mesure où le dimanche sans voiture constitue davantage un événement récréatif, nous demandons à ce que son impact en termes de report modal soit évalué. D'autres formules doivent être envisagées, comme l'organisation récurrente de périmètres sans voiture, ou l'organisation d'une journée sans voiture en semaine.

3.2 La promotion du vélo

Le GRACQ s'oppose fermement à la fixation d'objectifs de part modale « vélo » inférieurs à ceux des précédents plans. Le PRDD se fixe un objectif de part modale vélo de 7% à l'horizon 2025, alors qu'Iris 2 prévoit 20% des déplacements mécanisés à vélo à l'horizon 2018. Le GRACQ demande à ce que les objectifs du PRDD soient au moins aussi ambitieux que ceux des plans précédents.

En ce qui concerne la stimulation de la demande (p.108)

- Le GRACQ demande que tout Bruxellois ait accès à un vélo en 2025 (vélo privé, vélo partagé ou vélo de location). La prime Bruxell'air doit évoluer en une prime à l'achat d'un vélo (tout type de vélo) qui ne soit pas uniquement conditionnée à la remise d'une plaque d'immatriculation.
- Le développement de stationnement sécurisé doit être aussi soutenu par l'intégration dans le RRU de normes plus ambitieuses concernant la réalisation de parking vélo à l'intérieur des nouveaux bâtiments ou des bâtiments rénovés. Le stationnement vélo doit être développé afin de garantir l'accessibilité cycliste à tous les nœuds intermodaux ainsi qu'aux équipements collectifs (écoles, musées, centres culturels, centres sportifs...). L'adéquation de l'offre doit être envisagée au niveau quantitatif et qualitatif (en ce y compris la diversité de l'offre afin de permettre l'accueil de vélo non standards : charrettes, vélos-cargos...). Le PRDD doit encourager l'installation de parking vélos, notamment des box vélos en chaussée, en autorisant le placement de box vélo sans permis d'urbanisme à la place d'emplacements de stationnement.

- Nous appuyons la volonté de développer fortement l'offre de vélos en libre-service (y compris la possibilité de développer des vélos en libre-service électriques), et l'offre de vélos de location. Nous nous interrogeons sur la pertinence du doublement du taux de rotation des vélos partagés par rapport à 2016 (ce qui équivaldrait à un taux de rotation de 2,58 en 2020) : cet objectif reste très nettement inférieur aux taux de rotation observés actuellement à l'étranger (+/- 4 à Nantes et Bordeaux, +/- 5 à Toulouse et Lyon, 7 à Paris).
- Soutenir activement et diversifier l'offre de formations au vélo, à destinations de publics divers, sur l'ensemble de la région.

Concernant le réseau cyclable (p.109), le GRACQ souligne la confusion du PRDD par rapport aux différents réseaux cyclables et projets d'aménagement. De même, l'utilisation du terme « piste cyclable séparée » nécessite d'être explicité. Pour favoriser des déplacements rapides et sécurisés à vélo, les infrastructures cyclables doivent être séparées de la circulation automobile mais également des flux piétons (les aménagements mixtes piétons/cyclistes sont à proscrire).

Étant donné le faible coût des infrastructures cyclables (au regard des infrastructures routières ou de transports en commun), l'énorme potentiel du vélo et les bénéfices liés à une augmentation du nombre de cyclistes (sanitaires, environnementaux, économiques...), le PRDD doit se montrer plus volontariste en matière de développement des infrastructures cyclables. Le GRACQ demande :

- la finalisation du réseau « infrastructures cyclables séparées » pour 2020, en ce compris la petite ceinture et les différents projets de ponts, passerelles et ascenseurs prévus par ce même plan,
- la finalisation du réseau ICR (infrastructures et balisage) pour 2020,
- la réalisation du réseau RER-vélo pour 2020, notamment via l'aménagement des talus de chemins de fer et via le développement d'infrastructures le long du canal. Ce réseau nécessite des aménagements cyclables sécurisés, d'une qualité et d'un dimensionnement correspondant à sa vocation de RER-vélo,
- la réalisation de l'itinéraire longue distance Eurovelo 5, pour sa portion située en région bruxelloise.

La carte reprenant le réseau RER-vélo (p.31 du cahier des cartes) est obsolète et nécessite d'être actualisée, en veillant à maintenir le tracé le plus direct et le plus cohérent possible. La carte n°8 « modes doux » superpose plusieurs réseaux cyclables et piétons et n'est pas suffisamment claire.

Le PRDD doit également garantir la prise en compte du vélo dans tout projet de réaménagement de voirie.

3.3 Le développement des transports en commun

Le PRDD semble tenir l'extension du métro Nord pour acquis. L'inscription de cette extension du métro dans le PRDD nécessite d'en justifier préalablement la pertinence par rapport à d'autres scénarios, en termes d'investissements, de desserte, d'accessibilité, de calendrier, d'impact sur la mobilité au niveau régional...

Le GRACQ soutient l'optimisation du réseau métro-tram-bus existant, notamment au travers d'une meilleure accessibilité.

3.4 Le réseau ferroviaire (SNCF)

Le GRACQ soutient le renforcement de l'offre ferroviaire (p.111), notamment au travers du renforcement de la combinaison « train + vélo ».

4. Améliorer l'impact de la mobilité et les espaces publics

Le GRACQ soutient le développement de zones piétonnes, perméables à la circulation cycliste. (p.113)

Les chantiers ayant un impact sur la circulation des cyclistes également, le GRACQ demande qu'une attention particulière soit apportée à la circulation des cyclistes aux abords des chantiers, à la fois dans leur planification et dans le contrôle des règles en matière d'accessibilité.



5. Réduire les nuisances environnementales de la mobilité

Le GRACQ approuve la mise en œuvre d'une zone de basse émission. La LEZ telle que prévue est cependant insuffisante pour garantir un air de qualité aux habitants de la Région. La mise en œuvre de la LEZ doit être couplée à d'autres mesures (péage urbain ou taxe kilométrique intelligente), car elle n'a pas d'impact sur le nombre de voitures en circulation, ni sur le nombre de kilomètres parcourus.

L'objectif de la Région doit être de rester sous les normes OMS en matière de qualité de l'air. Les normes « Euro » posent question par rapport à l'émission réelle en polluants des véhicules, particulièrement en ce qui concerne les véhicules au diesel. Baser l'accès à la zone de basse émission sur les normes Euro semble donc peu pertinent si l'on souhaite réellement réduire l'exposition des citoyens à la pollution des véhicules. Le GRACQ souhaite que des mesures plus ambitieuses soient prévues à cet égard.

6. Le transport de marchandises, la logistique et le transport international.

Le PRDD doit également encourager l'utilisation de vélos-cargos pour les livraisons à vélo.

7. Améliorer la sécurité routière

Le GRACQ regrette que le PRDD ne mentionne pas d'objectifs chiffrés en matière de sécurité routière au-delà de 2020.

L'application du principe « STOP » dans tout réaménagement de voirie et la généralisation du 30 km/h hors grand axe (plutôt que des mises en zone 30 ponctuelles) permet de garantir une meilleure sécurité pour les usagers les plus vulnérables.

Le renforcement des contrôles, la meilleure prise en compte du vélo dans la formation à la conduite (tant théorique que pratique) et le soutien actif de la Région à la création de brigades cyclistes constituent également des mesures susceptibles d'améliorer la sécurité de tous les usagers.