



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR L'AXE 4. « MOBILITÉ » DU PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Réunie le 23 janvier 2017, la Commission a entendu M. Éric Cooremans, du cabinet Vervoort et Mme Myriam Cassiers, de Perspective Brussels venus présenter l'axe 4. « Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain » du projet de Plan régional de Développement durable (PRDD). La Commission a entendu que le projet de PRDD est une vision politique de la mobilité, que le futur plan régional de mobilité devra confirmer (ou infirmer) et préciser.

Le 20 février 2017, la Commission a approuvé à l'unanimité un avis sur la vision politique du projet de PRDD. Les remarques plus concrètes sur le projet de PRDD sont détaillées en annexe. La plupart des instances représentées par les membres ont remis des avis dans le cadre de l'enquête publique. Le présent avis vise à mettre en avant les remarques convergentes les plus fortes concernant l'axe 4. « Mobiliser le territoire pour faire de la mobilité un facteur de développement urbain ».

La Commission partage les objectifs du projet de PRDD de revoir la place de la voiture en ville, de réduire la congestion routière, d'améliorer la qualité des espaces publics et de réduire l'impact environnemental de la mobilité. La Commission apprécie aussi de lire que des investissements supplémentaires sont nécessaires pour développer les alternatives (transports publics et modes actifs).

La Commission est cependant très critique sur

1. Le manque de précision des constats et des objectifs tant dans les champs couverts que dans les chiffres ou la terminologie utilisés ;
2. le choix d'objectifs stratégiques¹ qui ne prennent en compte -ou ne visent- qu'une partie des usagers et des usages ;
3. le manque d'ambition des objectifs (moins ambitieux que ceux d'autres plans régionaux, par exemple ceux du Plan Air Climat Energie) ;
4. la politique de repli sur soi car la Région ne dispose pas de tous les leviers nécessaires au développement d'une politique de mobilité efficace ;
5. l'absence de programme d'actions : pas d'objectifs chiffrés, de budget, de timing détaillé.

¹ «réduire la pression routière en organisant le report modal de la navette routière, de poursuivre les tendances modales observées pour les déplacements intra-bruxellois, de renforcer l'accessibilité des Bruxellois à leur réseau de transport, d'améliorer significativement la qualité des espaces publics et de réduire l'impact environnemental de la mobilité et de continuer à plaider pour une politique métropolitaine de mobilité auprès des régions flamande et wallonne et auprès de l'état fédéral. ».

La Commission estime nécessaire de revoir l'axe 4. Mobilité du projet de PRDD et demande :

1. Des objectifs stratégiques plus globaux : La mobilité elle-même a pour objectifs la qualité de vie et le développement de Bruxelles. Il est essentiel de garantir l'accessibilité de la Région à tous - Bruxellois, navetteurs, personnes à mobilité réduite, touristes...- tout comme son bon approvisionnement en marchandises. L'accessibilité et l'approvisionnement doivent être organisés en limitant les nuisances liées aux transports pour améliorer le cadre de vie des Bruxellois, leur santé et l'environnement.
2. Un constat plus précis (tous usagers, tous usages et tous modes) et des objectifs ambitieux concernant l'ensemble des déplacements : les objectifs doivent être exprimés en kilomètres parcourus pour soutenir l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air.
3. Une vision de la mobilité transversale et un travail en partenariats au niveau bruxellois intégrant environnement, aménagement du territoire, fiscalité, logement ; niveaux régionaux et communaux ; et une proactivité de la Région pour des mesures aux échelles métropolitaine et fédérale (fiscalité, ferroviaire).
4. Un arbitrage des priorités au regard des moyens techniques, financiers et humains nécessaires et des ressources disponibles.
5. En conclusion, une programmation claire des mesures de mobilité : objectifs, moyens, calendrier, budget.
6. La question de la marge de manœuvre du futur Plan régional de mobilité par rapport au PRDD est aussi posée.

Ces critiques de base font qu'il est difficile de remettre un avis pertinent sur le projet de plan. La Commission a néanmoins tenté l'exercice et émet ci-dessous un avis plus concret sur le projet de texte, mais elle insiste pour que ces demandes de fond soient à l'origine d'un remaniement important du projet global de politique de mobilité.

ANNEXE : AVIS SUR LES ÉLÉMENTS CONCRETS DU PROJET DE TEXTE DE L'

AXE 4. MOBILISER LE TERRITOIRE POUR FAIRE DE LA MOBILITE UN FACTEUR DE DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

L'avis est émis unanimement à l'exception du point « 3.3. Le développement des transports en commun » sur lequel les représentants de la STIB - concernés par le sujet - s'abstiennent et d'une demande spécifique de la Ville de Bruxelles au point 3.1.

1. Introduction et constats

La Commission demande des constats plus complets et plus précis.

La dispersion des compétences entre les différents niveaux de pouvoir et le manque de mécanismes de gouvernance et de participation doivent faire partie du constat.

Le transport de marchandises (14% du trafic routier entrant dans la Région et de l'ordre de 10% du trafic interne) n'est pas cité dans les constats alors qu'il est indispensable au bon fonctionnement de la Région, et que ses effets sur l'environnement et la mobilité sont proportionnellement plus importants que la part de trafic qu'il représente.

Il faut aussi noter la faible application par le Gouvernement des décisions et programmes contenus dans les précédents plans régionaux de développement et de mobilité.

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

La Commission regrette le manque de précision des objectifs et leur caractère partiel centré sur les navetteurs. Un objectif clair doit se calculer par rapport à une année de référence et préciser les unités (p. ex. nombre de déplacements vs. véhicules-km).

La Commission regrette que les objectifs ambitieux du PRD 2002 et du plan IRIS2 ne soient plus repris (réduction de 20% du volume de trafic).

La Commission regrette l'approche centrée sur Bruxelles pour redéfinir la place de la voiture dans la ville de demain, car des instruments importants de gestion de la mobilité sont dans les mains du Fédéral et des autres Régions : fiscalité, tarification et/ou péage, gestion du Ring R0, P+R.

La Commission insiste sur le maintien de l'accessibilité par les camions. L'approvisionnement de la ville est réalisé actuellement à 90% par la route et 10% par la voie d'eau : il est irréaliste d'envisager un transfert massif et rapide vers la voie d'eau ou le rail.

La Commission demande de définir clairement des objectifs ambitieux de diminution du trafic routier (transport de personnes et marchandises) et de les exprimer en kilomètres parcourus pour les relier aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air. La Commission demande une vision forte à défendre vis-à-vis des autres acteurs en matière de fiscalité et de tarification routière.

2.1. Le réseau routier pénétrant

La Commission demande de revoir les objectifs du plan de manière plus globale et en incluant tous les utilisateurs de la ville. « *La transformation des axes pénétrants en boulevard urbains mise en avant comme premier moyen pour réduire la pression routière due à la navette, sans réduire l'accessibilité de la Région* » est un exemple des mesures critiquées et pose plusieurs questions.

- Comment garantir l'accessibilité en réduisant fortement la pression routière ?
- Comment garantir le bon approvisionnement de la Région ?
- Quelles sont les caractéristiques de tels boulevards, notamment le nombre de bandes de circulation ?
- Les aménagements devant être mis en œuvre parallèlement à la création de tels boulevards (P&R, connectivité aux transports en commun...) sont-ils aussi déjà prévus ?
- Ces boulevards urbains garantiront-ils la circulation efficace des véhicules d'urgence ?

Le transport de marchandises sur ces 6 axes à transformer en boulevards urbains représente entre 40% et 50% du trafic de marchandises entrant par la route dans la Région et n'a pas été pris en compte dans l'analyse.

2.2. La refonte du réseau routier intra bruxellois

2.2.1. Une nouvelle spécialisation des voiries et des réseaux de transport

Le projet de PRDD ne prend en compte que le transport des personnes. Le transport de marchandises doit être intégré à la réflexion pour la nouvelle spécialisation des voiries : les camions ne sont pas autorisés dans les tunnels ; ils utilisent des itinéraires spécifiques et leur cohabitation avec d'autres usagers comme les cyclistes peut poser problème.

2.2.2. La rénovation des tunnels

Le projet de PRDD prévoit « *l'évaluation du caractère souhaitable ou non du maintien de chaque tunnel après 2025* ». « *Seuls les tunnels qui sont indispensables pour la fluidité du trafic ou pour une séparation du trafic motorisé des modes actifs et des lieux de résidences sont appelés à être maintenus* ».

- Quels critères seront utilisés pour juger du caractère « *indispensable* » d'un tunnel ?
- Comment déterminer la destination (le nouvel usage) d'un tunnel et les alternatives à mettre en œuvre (importance du phasage) ?

La Commission souligne que les technologies « smart » devraient être utilisées pour gérer les tunnels et les infrastructures routières, notamment en cas d'accident, afin de dispatcher à bon escient les flux de mobilité et de prévoir les itinéraires alternatifs.

2.2.4. La Petite Ceinture

La Commission insiste pour le développement de la cyclabilité de la Petite Ceinture tout en maintenant la fluidité du trafic routier, pour garantir son rôle d'axe principal et éviter le report de trafic vers les voiries locales.

2.3. Le stationnement

La Commission constate que les données utilisées pour le stationnement ne sont pas les plus récentes, et ne sont donc pas correctes. Elle réitère sa demande pour que des données statistiques actualisées soient utilisées, afin que les objectifs fixés soient réellement pertinents. La Commission demande aussi une évaluation des mesures concernant les parkings de bureau prises dans le cadre du COBRACE, pour effectuer d'éventuelles adaptations des zones (en particulier de la zone C) et des normes de parking.

L'effet dissuasif de la diminution du stationnement disponible à destination sur l'utilisation de la voiture est prouvé. La Commission prend aussi acte de la volonté du Gouvernement de consacrer le foncier à d'autres fonctions.

La Commission s'est penchée à de nombreuses reprises sur ce levier important en matière de mobilité, et les positions de ses membres divergent : quels types et quelles quantités de places diminuer, à quelles échéances, à quelles conditions (places réservées pour certains usagers), quels types de P+R...

Globalement, la Commission soutient les mesures incitant les individus à habiter plus près de leur lieu de travail. Un consensus se dégage pour soutenir la mise en place de P+R les plus proches possible de l'origine des déplacements, et bien connectés aux transports publics. La Région doit avoir une démarche proactive vis-à-vis des autres communes, Régions et de la SNCB.

La Commission appuie la mise en place d'un système de téléjalonnement dynamique, efficace et lisible. Un tel système contribuera à éviter une part non négligeable de la congestion : celle qui est due à la recherche d'une place de stationnement.

Concernant le stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), la Commission demande que des places de parking soient mises à leur disposition en suffisance, en particulier afin de desservir tous les bâtiments recevant du public (administrations, centres culturels et sportifs) et elle suggère également que les cartes de parkings PMR soient mieux gérées, via notamment la réalisation d'un état des lieux de ces cartes, et un contrôle renforcé de leur utilisation.

La Commission fait remarquer la diminution du nombre d'emplacements pour poids lourds dans la Région et demande de leur prévoir un parking dédié.

La Commission insiste aussi sur l'importance de la création d'un parking pour autocars.

La Commission insiste également sur la mise en œuvre d'un plan pour garantir un nombre suffisant de zones de livraison et contrôler leur disponibilité.

2.4. Promouvoir une nouvelle utilisation de la voiture

La Commission regrette le manque de clarté du texte dans le calcul des parts modales et des objectifs. Entre 1999 et 2010, la part de la voiture dans les déplacements intra-bruxellois est passée de 50% à 32% (p. 104), soit une baisse de 36%. Or, l'objectif visé pour 2025 (p.106), n'est que de 27%, ce qui est inférieur à la tendance des 25 dernières années. La tendance correcte est de 16%.

La Commission regrette aussi le manque d'ambition des objectifs « poursuivre les évolutions modales pour les déplacements intra-bruxellois », « soutenir ces tendances dans le temps ».

La Commission demande de reprendre les objectifs de réduction de 20% du volume de trafic pour les déplacements intra-bruxellois et de les exprimer en kilomètres parcourus.

2.4.1 Promouvoir le covoiturage et l'auto-partage

La Commission soutient les mesures de covoiturage et d'autopartage ; le télétravail devrait aussi être mieux encouragé.

2.4.2 La fiscalité automobile

La Commission regrette le manque de clarté concernant l'exécution des accords politiques de 2011 et 2014 mentionnés dans le texte.

Bien que la Région de Bruxelles-Capitale n'ait pas toutes les compétences pour agir en cette matière, la Commission estime indispensable de développer une vision forte et d'envisager des solutions fiscales et tarifaires devant permettre une amélioration de la mobilité.

Les mesures fiscales ou de tarification sont des mesures d'accompagnement fondamentales et indissociables de la mise en œuvre du RER, et constituent une variable déterminante dans la justification de l'implantation de nouvelles lignes de métro.

Dans son rôle d'incitant, la fiscalité peut se concentrer sur les déterminants du choix du véhicule via la taxe de mise en circulation, et de la possession d'un véhicule léger via la taxe de circulation annuelle. La fiscalité automobile peut aussi se concentrer sur l'incitation à un usage raisonné, de préférence sous la forme d'une taxation kilométrique intelligente, sur base de critères objectifs tels que le moment, le lieu d'utilisation, les aspects environnementaux du véhicule utilisé ainsi que des considérations d'ordre socio-économique. Pour la Commission, une telle taxation ne pourra être mise en œuvre qu'à condition qu'elle soit applicable également dans les deux autres Régions. Si une tarification kilométrique ne peut être mise en place, un péage urbain pourrait aussi remplir certains objectifs. Une analyse des impacts socio-économiques sur les différentes zones doit être réalisée préalablement. La Commission insiste pour que les recettes fiscales liées à la mobilité soient affectées à des projets ou des infrastructures destinées à améliorer la mobilité. Il est aussi important de ne pas ajouter une taxe aux personnes handicapées - aujourd'hui exonérées de la taxe de circulation - car certaines d'entre elles n'ont pas d'autre alternative de transport.

La Commission suggère de lancer rapidement une étude socio-économique pour avancer sur les questions de fiscalité automobile.

En matière d'usage raisonné de la voiture individuelle, la Commission souligne également que d'autres politiques peuvent avoir un impact non négligeable, comme la fiscalité des voitures de société et son remplacement par un budget mobilité contenant, entre autres, une prime au logement de proximité.

2.5. Le réaménagement du Ring R0

La Commission insiste pour que les Régions concernées coopèrent pleinement dans ce dossier. Cette discussion doit aussi tenir compte de l'impact d'éventuelles mesures futures comme le prélèvement kilométrique intelligent. L'intérêt d'un élargissement du Ring reste à démontrer au regard des objectifs cités, et cela pour chacun des objectifs : améliorer la sécurité routière, lutter contre la congestion, réduire le trafic à Bruxelles, renforcer l'accessibilité et contribuer aux engagements environnementaux.

La Commission pose la question d'une diminution de la vitesse à 80 ou 90km/h pour à la fois fluidifier le trafic et limiter les émissions sonores dues au Ring.

La Commission attire l'attention sur l'impact négatif pour la mobilité que représente le développement de projets urbanistiques qui attirent plus de trafic sur le Ring (ex. UPlace).

Si elle est consciente de l'urgence et de la nécessité de décongestionner le Ring, la Commission ajoute que les solutions ne viendront pas unilatéralement d'une Région.

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

La Commission regrette le manque de précision et d'ambition en matière de report modal (poursuite des tendances). Globalement les objectifs du projet de plan sont inférieurs à ceux des plans précédents (PRD 2002 et Iris 2) alors que les enjeux de diminution de la congestion et d'amélioration de qualité de l'air sont toujours bien présents.

La Commission conteste l'interprétation des chiffres du rapport d'incidences environnementales, qui parle d'une diminution « significative de l'usage de la voiture » (voir chiffres du trafic - tableau 10 p. 106) : il s'agit d'un maintien du volume de trafic, pas d'une diminution.

La Commission demande de définir des objectifs ambitieux, tant en termes de report modal qu'en termes de distances de déplacements et de diminution des kilomètres roulés, car ce sont ceux-ci qui sont pertinents pour atteindre des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air ou de l'environnement sonore.

3.1. Les piétons et la valorisation de la marche

La part modale de la marche était de 37% en 2010. Il est incompréhensible que ce taux ne soit pas amené à évoluer à l'horizon 2025. Cette « ambition » est en recul par rapport à l'actuel Plan piéton, et est en contradiction avec les objectifs généraux du projet de PRDD (p.8) qui s'inscrivent dans le concept d'une ville « multipolaire », « dense » et « mixte », ainsi qu'avec la volonté « d'étudier la création de 25km de zones piétonnes » (p.113). Cette part modale est aussi en contradiction avec l'objectif de 50% de part modale pour la marche pour les courtes distances. Une mise en cohérence entre les principes énoncés et les objectifs chiffrés s'impose.

La Commission insiste pour que les installations existantes (notamment les trottoirs) soient correctement entretenues. Vu que les communes sont également compétentes pour certaines routes et trottoirs, une conscientisation à ce niveau de pouvoir est nécessaire.

La Commission demande que l'aménagement d'espaces piétons intègre la prise en compte des déplacements de PMR et la problématique des déplacements en vélo : ceci afin d'assurer une cohabitation harmonieuse de ces modes de déplacements actifs. Elle insiste sur le fait que les investissements en faveur des PMR profitent en réalité à une population bien plus grande que ceux-ci.

La Commission demande de remplacer la création d'itinéraires régionaux par l'amélioration des itinéraires piétons régionaux prévus par les communes, dans les plans d'accessibilité des voiries et de l'espace public (PAVE).

La Commission suggère de placer l'organisation d'un Dimanche sans voiture 4 fois par an

dans le chapitre consacré au mode voiture – plutôt que dans celui consacré à la marche – et d'en évaluer l'impact sur la mobilité de l'ensemble du pays. Le Dimanche sans voiture est plus une activité récréative qu'une sensibilisation à la mobilité durable ; il amène des gens de l'ensemble du pays à laisser leur voiture aux portes de la ville pour ensuite prendre le vélo ou les transports publics, mais génère plus d'autos sur le reste du réseau routier.

La Commission soutient le développement de zones piétonnes. La Ville de Bruxelles n'est pas favorable à l'extension de piétonniers en dehors de la zone centrale de son territoire et donc n'est pas favorable à la création de piétonniers pour les zones Stalingrad, Schuman, Louise, Sablon et Bois de la Cambre.

3.2. La promotion du vélo

La Commission insiste pour que des objectifs plus ambitieux d'usage du vélo soient définis. Les objectifs du projet de PRDD (7% en 2025) sont moins ambitieux que ceux du Plan vélo ou du Plan IRIS 2 (20% des déplacements mécanisés en 2018).

La Commission demande que le RER vélo soit finalisé avant 2030. De telles infrastructures ont démontré leur utilité en Région flamande et à l'étranger ; ce doit être une priorité pour offrir une alternative à la navette en voiture. Cela implique une bonne coopération avec les autres Régions.

La Commission souligne que l'offre « Villo ! » n'est pas toujours adaptée, notamment en raison du relief de la Région de Bruxelles-Capitale. Un projet d'électrification de ces vélos partagés lui semblerait dès lors opportun. Un projet compatible avec les infrastructures de stations VLS existantes, et pouvant donc être déployé sans interruption de service et sans travaux, pourrait être particulièrement opportun en Région de Bruxelles-Capitale.

Le tracé du RER Vélo doit être mis à jour et correspondre à la réalité actuelle.

Carte 8 : Une nouvelle infrastructure cyclo-piétonne est prévue le long du canal du nord au sud (tracé jaune). La Commission rappelle la difficulté de concilier des activités portuaires avec des pistes cyclables d'une part, et une promenade pour piétons d'autre part. Une extension du réseau ICR traverse le canal à l'avant-port. A l'avant-port (jusqu'au Pont Van Praet) la hauteur des ponts est de 33 m, puisqu'il s'agit d'un port maritime. Est-il envisagé de faire passer des cyclistes à cette hauteur ?

La carte 8 « modes doux » et les cartes des pages 30 et 31 du « cahier des cartes » ne sont pas claires en ce qui concerne les itinéraires vélos le long du canal (ICR, RER vélo, nouvelle infrastructure cyclo-piétonne). Un itinéraire vélo peut longer le canal mais à hauteur des ZAPT (notamment à la rive gauche du bassin Vergote, du bassin de Biestebroek et au quai de Heembeek), il faudrait prévoir une alternative. En raison de sa planéité et de son tracé direct, la zone du canal est un endroit idéal pour l'installation d'un bon itinéraire cyclable. Un équilibre est nécessaire entre les fonctions portuaires et l'usage du vélo. Des itinéraires clairs sont donc indispensables.

3.3. Le développement des transports en commun

La Commission demande une stabilité des décisions et le respect du plan pluriannuel d'investissement 2016-2025.

La Commission répète qu'elle regrette néanmoins le manque d'informations concernant le métro Nord : intérêt en terme de desserte pour les usagers au Nord et au Sud de la Région, prévisibilité budgétaire et garantie du financement, impact sur le réseau de surface. Par ailleurs, la Commission attire l'attention sur la grande complexité technique du tunnel à réaliser à grande profondeur et les risques de dépassements de délais et de budget.

La Commission s'étonne de voir la faible augmentation de la part modale de la STIB prévue pour 2025 (page 106 de 24 à 25 %), alors que cinq milliards d'euros auront été investis dans les prochaines années.

La Commission pose la question de l'adéquation entre les développements urbanistiques prévus par le PRDD, la saturation prévisible de certains axes et les priorités d'investissement en développement d'infrastructure ou d'offre.

La Commission regrette le manque de précision des objectifs en matière d'accessibilité des transports publics pour les PMR. Comment définir un seuil d'exigence pour les aménagements ? Les exemples récents de la place Rogier et de la station Schuman montrent combien l'accessibilité pour les PMR est encore mal prise en compte.

3.3.1. L'optimisation du réseau existant

La Commission soutient l'objectif de valorisation du réseau déjà existant. La Commission estime en particulier que l'offre de bus doit être fortement améliorée tant au niveau de son accessibilité que pour son niveau de service (développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service).

La Commission partage la volonté « *d'élargir les plages horaires du service STIB et d'assurer une offre dimensionnante en dehors des heures de pointe* » affirmée dans le projet de PRDD. De manière générale, la Commission soutient la demande d'amélioration continue de la qualité du service, particulièrement sur la fréquence des transports en commun, y compris en heures creuses.

L'amélioration du réseau de surface est souvent liée à la suppression d'emplacements de stationnement en voirie. C'est pourquoi une articulation plus étroite des projets d'amélioration des transports publics (et de modes actifs) doit être réalisée avec l'Agence Parking Brussels pour offrir des alternatives de stationnement aux riverains.

La Commission demande également d'améliorer l'accessibilité PMR et d'ajouter aux objectifs la réduction des lacunes verticale et horizontale empêchant l'embarquement des PMR en autonomie, ainsi qu'une signalétique adaptée à tous.

3.3.2. L'extension du réseau de métro et prémétro sur le territoire bruxellois

La Commission note les importantes extensions du réseau métro à étudier avec pour objectif de démarrer le chantier en 2024(!), et demande d'étudier la pertinence des choix et les moyens disponibles pour réaliser de telles infrastructures. La Commission s'étonne que le développement de nouveaux projets de transport public à long terme – au-delà de 2025 –

concernent principalement le métro. En effet, le coût très important de l'infrastructure d'un métro lourd semble accaparer l'entièreté des enveloppes budgétaires (disponibles ou hypothétiques) alors que cette infrastructure n'améliore qu'une partie restreinte du réseau. La Commission attire l'attention sur le fait qu'un réseau de transport en commun souterrain est plus difficilement accessible pour certaines personnes (notamment les PMR). Le transport en surface offre des avantages en termes de coût, de confort et de sentiment de sécurité. La Commission insiste dès lors pour que cette problématique soit correctement prise en compte lors du développement du réseau ferré bruxellois.

Elle s'interroge aussi sur l'extension du réseau de transports publics à l'horizon 2040, sur son adaptation à la croissance de l'emploi par exemple à Tour&Taxis, de la croissance démographique comme à Neder-over-Hembeek ou à Anderlecht, ou sur la pertinence d'une ligne Delta-Ribaucourt parallèle au chemin de fer.

Le RIE se base visiblement sur d'autres lignes que celles retenues dans le projet de Plan (boucle de métro page 369).

Par ailleurs, la Commission souligne que des lignes à l'horizon 2025 ou 2040 ne constituent pas des solutions pour améliorer rapidement la mobilité à Bruxelles. La Commission regrette le manque de propositions innovantes pour l'extension du réseau de transport public à court et moyen terme.

La Commission insiste pour que les aménagements (stations, arrêts) et les nouveaux véhicules soient accessibles à 100% aux PMR en toute autonomie, et qu'ils soient pensés et débattus avec les citoyens amenés à les utiliser. De même, les nouvelles stations de métro devront systématiquement prévoir des goulottes le long des escaliers afin de faciliter le transport du vélo et la multi-modalité.

3.3.3. L'extension du réseau de métro, tram et bus en zone métropolitaine

La Commission estime qu'il est important d'arriver à une intégration tarifaire et billettique, ainsi qu'à une intégration de l'information y compris en temps réel, pour faire disparaître les freins principaux à l'utilisation du train en intra-régional.

Tout en soutenant l'offre intégrée des quatre opérateurs dans la région métropolitaine, la Commission demande que la fréquence sur les différents axes soit suffisante pour un usage intra-urbain. Par exemple, la chaussée de Waterloo n'est que très peu desservie par la STIB. Cet axe est desservi par les TEC et De Lijn qui n'offrent pas la même fréquence.

La Commission insiste sur la vitesse commerciale des bus de l'ensemble des opérateurs STIB, TEC et De Lijn.

La Commission insiste aussi pour déterminer le mode de financement interrégional d'une offre métropolitaine.

De plus, dans le cadre du développement de l'économie de la connaissance, la Commission demande que les campus universitaires et des hautes écoles soient bien reliés au centre-ville. De plus, les campus et les hautes écoles devraient faire l'objet d'un plan de déplacements pour leur public d'étudiants, sur le modèle des plans de déplacements scolaires.

3.3. Le réseau et l'offre ferroviaires

La Commission insiste pour la mise en accessibilité pour tous des haltes ferroviaires.

La Commission soutient l'objectif d'accessibilité économique pour tous aux offres de transport en commun et demande, en ce sens, que l'abonnement « S » soit disponible pour l'offre intégrée des quatre opérateurs sur la Région et sa périphérie.

Concernant la possible ouverture du marché du transport intérieur de personnes et l'étude d'opportunité d'exploitation du réseau intra-bruxellois par un opérateur de transport, la Commission insiste pour que cet opérateur soit un opérateur public ou désigné par appel d'offres sur base d'obligations de service public.

La Commission rappelle l'importance d'une offre permettant une navette sortante afin de rendre les bassins d'emploi dans la périphérie accessibles aux travailleurs bruxellois, que ce soit au niveau ferroviaire ou de l'offre intégrée des opérateurs de transport en commun régionaux.

Concernant l'offre S (RER), la Commission estime que toutes les Régions doivent participer à son financement et qu'il est plus que temps que celui-ci soit pleinement opérationnel. Le RER doit susciter le transfert modal pour éviter qu'une partie des navetteurs proches de la périphérie ne rejoignent Bruxelles en voiture. Ainsi, les gares doivent être pensées sur le principe de la multimodalité, en prévoyant notamment des parkings de dissuasion et des infrastructures pour les deux-roues, et en valorisant le réseau métro-tram-bus.

En outre, la Commission estime que pour augmenter la part modale du rail au sein de la Région bruxelloise, il est, d'une part, nécessaire d'améliorer la communication concernant l'offre S existante de la SNCB et les connexions qui sont possibles avec l'offre des autres opérateurs régionaux, et, d'autre part, d'envisager le REB comme une sorte de pré-RER qui permettrait de profiter du réseau ferroviaire assez important dont bénéficie Bruxelles mais qui, à l'heure actuelle, est sous-exploité. Cela permettrait de desservir certaines zones qui ne sont pas facilement accessibles via la STIB.

La Commission estime, en ce sens, que l'offre RER et REB ne doit pas être redondante et que l'un ne doit pas être un handicap pour l'autre : il s'agit davantage d'une question de complémentarité.

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

La Commission soutient une politique intelligente d'aménagement urbain et de développement urbain afin de réduire la demande de mobilité. Ainsi une mixité des fonctions devrait-elle réduire les déplacements motorisés vers, par exemple, les grands centres commerciaux.

La Commission demande que lorsque de grands projets sont néanmoins programmés, l'impact des aménagements en terme de mobilité soit bien étudié, y compris pour les déplacements qui ne font que transiter par la proximité des nouveaux développements, et pour le transport de marchandises.

4.1. La mobilité est indissociable du développement territorial

4.2. Le développement de zones piétonnes

La Commission doute du réalisme des objectifs cités dans cette partie (création de minimum 25 km de zones piétonnes à l'horizon 2025 et 40 km à l'horizon 2040). Elle insiste pour que les études envisagées par le projet de PRDD afin d'évaluer cette proposition soient réalisées en étudiant sérieusement les possibles impacts.

4.3. Améliorer la qualité architecturale et l'intégration des équipements et ouvrages d'art

La Commission demande que des solutions innovantes (détecteur de présence, par exemple) soient envisagées dans le cadre de la mise en œuvre du Plan lumière, afin de limiter au maximum la pollution lumineuse (voire de la réduire) tout en tenant compte du sentiment de sécurité pour tous/toutes.

4.4. L'amélioration de la gestion des chantiers

La Commission rappelle le très grand nombre de chantiers prévus à Bruxelles : elle regrette le traitement sommaire de leur gestion et des nouvelles manières de travailler pour en diminuer les nuisances. Le logiciel OSIRIS vise déjà à limiter les impacts négatifs liés aux chantiers. La Commission suggère d'optimiser ce logiciel et d'élargir son accessibilité à d'autres acteurs que les impétrants. L'établissement d'une planification pluriannuelle des chantiers les plus perturbants implique que les impétrants aient une vision exhaustive de leurs investissements à long terme, ce qui n'est pas toujours le cas.

La Commission rappelle aussi l'importance du contrôle en cours d'exécution et le manque récurrent de personnel nécessaire. La Commission demande d'accorder une attention particulière au contrôle des règles existantes en matière d'accessibilité des PMR, des piétons et des cyclistes aux abords des chantiers.

La Commission rappelle l'importance d'accompagner les acteurs économiques subissant les désagréments liés à des chantiers. À cet égard, la création du fonds de compensation révèle toute son opportunité et permettra également de responsabiliser les maîtres d'ouvrage dans la mesure où ces derniers devront payer plus si leur chantier dure longtemps, ce qui aura un effet bénéfique pour la mobilité.

5. Réduire les nuisances environnementales de la mobilité

5.1. Une zone de basses émissions

La Commission soutient l'introduction d'une zone de basses émissions (LEZ) tout en remarquant que ce genre de mesure n'a pas d'impact sur la diminution du volume de trafic. Il est nécessaire de retirer les voitures les plus polluantes de la circulation, mais il importe aussi de diminuer le nombre de kilomètres roulés. D'autres mesures complémentaires à la LEZ sont nécessaires pour ceci, comme la tarification intelligente, le péage urbain ou le découragement à l'achat de véhicules plus polluants par la fiscalité.

5.2. La promotion des véhicules « propres »

Concernant les véhicules électriques, la Commission remarque que le Plan Air-Climat-Energie est plus ambitieux que le projet de PRDD et demande d'adapter ce dernier. Depuis le « dieselgate », des questions se posent sur les émissions réelles des véhicules. La Commission demande des objectifs vraiment ambitieux en matière de véhicules propres.

5.3. La lutte contre le bruit

Le bruit du trafic routier est une nuisance importante. Pour soutenir une meilleure qualité de vie, la Commission insiste pour une diminution du volume et de la vitesse du trafic dans les zones habitées, mais aussi sur le Ring dont les émissions sonores se répercutent sur une bonne partie de la Région.

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

6.1. Optimiser la distribution : le « last mile »

La Commission confirme que les Centres de Distribution Urbaine (CDU) sont des outils nécessaires à mettre en place pour favoriser le groupage de marchandises, la mutualisation des flux et l'utilisation de véhicules plus adaptés à la ville.

La Commission regrette néanmoins que l'approche du PRDD se limite au développement de ce type d'infrastructures, et laisse penser que les CDU peuvent régler à eux seuls une problématique aussi complexe que la distribution urbaine, ce qui est illusoire. D'une part, une série de flux logistiques sont déjà optimisés en termes de groupage et de tournées ; leur nombre de kilomètres parcourus est limité. Il importe de réfléchir plutôt à leur faciliter l'accès à la ville et les opérations de livraisons. D'autre part, la grande variété et le volume des flux logistiques urbains fait que les CDU ne rencontreront jamais tous leurs besoins.

Le plan doit soutenir une approche plus globale d'amélioration de l'efficacité du transport de marchandises en ville, basée sur des partenariats avec les entreprises pour une gestion intelligente de leur approvisionnement, avec les acteurs de la chaîne logistique (groupage, tournées optimisées, choix de véhicules). Le Plan doit aussi inciter aux changements de comportements des consommateurs.

Faciliter les livraisons est un axe à développer tant pour favoriser les conditions de travail des livreurs que pour l'amélioration de la mobilité : un camion en double file peut créer des embouteillages, bloquer un bus ou constituer un danger pour les cyclistes ou les piétons.

L'usage de vélos cargos est aussi une solution présentant un potentiel important en ville, et doit être encouragé à Bruxelles.

Les nouvelles technologies (plate-forme de data, hand free shopping) offrent enfin des potentiels de rationalisation et d'augmentation de l'efficacité des chaînes logistiques.

La Commission insiste également sur les services urbains, qu'ils soient publics (comme le ramassage des déchets, les services de secours) ou privés (comme les services de maintenance des bureaux, des hôpitaux). Les services urbains génèrent un grand nombre de déplacements et leur fonctionnement doit aussi être amélioré et viser une diminution du

nombre de kilomètres parcourus, des véhicules moins polluants, une mutualisation des services.

6.2. Renforcer la fonction portuaire

L'usage de la voie d'eau (10% du trafic de marchandises entrant dans la Région, essentiellement des matériaux de construction et des produits pétroliers) doit être maintenu et renforcé.

A court et moyen terme, il est cependant erroné d'écrire que l'approvisionnement par le Port puisse présenter la seule « *alternative au transport routier et de ce fait désengorger la ville* ». Le canal est, entre autres, utilisé pour un apport de matériaux extérieurs à la ville mais, à l'exception notable des fonctions industrielles implantées le long de la voie d'eau (centrales à béton, meunerie) il doit souvent être complété d'une desserte routière fine. Origines et destinations des marchandises sont rarement le long de la voie d'eau et nécessitent un pré- et post-acheminement par camion. Il est cependant à noter que, par leur fonction de stockage intermédiaire, les terrains portuaires permettent déjà actuellement une optimisation du first et last mile routier.

6.3. Transport international

Il est essentiel de garantir l'accessibilité internationale et de prévoir des emplacements de stationnement pour autocars.

7. Améliorer la sécurité routière

La Commission regrette le caractère très sommaire de ce chapitre alors qu'il s'agit d'un enjeu essentiel, notamment pour concrétiser un report modal ambitieux vers la marche et le vélo.

8. Mobilité, innovation et Smart City

La Commission demande l'élaboration d'une vision forte sur les mesures de mobilité intelligente, comme la tarification kilométrique pour les véhicules légers et les mesures fiscales, qui peuvent être de vrais supports pour une réduction de la congestion et une amélioration de la qualité de vie. Le rapport d'incidences mentionne pourtant le péage urbain ou la fiscalité comme des opportunités (p. 110).

La Commission est convaincue du rôle important que des solutions « intelligentes » peuvent jouer pour améliorer la mobilité. Déjà à court terme, une plate-forme intégrée de gestion dynamique du trafic et d'information multimodale pourrait y contribuer. En matière de transport de marchandises, des plateformes de données peuvent aussi favoriser le groupage de marchandises et la diminution des kilomètres parcourus.

La Commission s'interroge quant aux raisons de l'absence de la thématique « voiture autonome » dans ce projet de PRDD. Elle estime qu'il est nécessaire d'être proactif dès aujourd'hui pour être prêt aux évolutions en cette matière.