



AVIS ÉMIS PAR
LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 20 NOVEMBRE 2008

concernant

le projet de Plan régional des déplacements IRIS 2

PROJET DE PLAN REGIONAL DES DEPLACEMENTS (IRIS 2)

Avis du Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale.

20 novembre 2008

Saisine

Le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale a été saisi, le 24 septembre 2008, d'une demande d'avis du Ministre en charge de la mobilité et des travaux publics du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, afférente au projet de Plan régional des déplacements IRIS 2.

Après examen par sa Commissions CATRO/Mobilité au cours de ses séances des 15 et 29 octobre 2008 ainsi qu'au cours de ses séances des 12 et 17 novembre 2008, le Conseil Economique et Social émet l'avis suivant.

Avis

1. Considérations générales

Le **Conseil** se réjouit de la rédaction du nouveau Plan régional des déplacements (Iris2) devant actualiser et compléter le premier Plan régional des déplacements (Iris1). En effet, l'amélioration de l'accessibilité à la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que de la mobilité au sein et vers la Région et l'amélioration de la qualité de vie des Bruxellois sont autant d'éléments qui contribuent au développement socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'à son attractivité. Il était dès lors important pour la Région de Bruxelles-Capitale de se doter d'un Plan régional des déplacements actualisé en regard des défis auxquels elle est (et sera) confrontée.

Le **Conseil** regrette néanmoins que le processus de consultation ait prévu des délais aussi courts et qu'aucune consultation préalable n'ait eu lieu avec les milieux socio-économiques.

Par rapport au troisième objectif, -20% pression automobile (on passe de 367.000 voitures à 310.000 voitures circulant entre 6-10 h du matin), la **CSC** estime qu'il est la clé de voûte de l'ensemble du Plan; si on l'abandonne, alors l'atteinte des deux autres objectifs est mise en péril. Il ne s'agit pas d'un chiffre 'fétiche' :

- il découle du PRD ;
- il est justifié sur le plan technique dans le document ;
- il permet d'être cohérent avec le projet de plan climat.

C'est le chiffre-symbole grâce auquel l'ensemble des mesures proposées se justifient, notamment certaines mesures 'difficiles' (restriction stationnement, etc.).

Toutefois, le limiter à 15% d'ici 2015 comme le prévoit le scénario 3 ne pose pas problème pour autant que les -20% demeurent l'objectif visé.

Les **organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** ne sont pas favorables au maintien de ce chiffre 'fétiche' de réduction de 20% du trafic automobile. Elles estiment, pour leur part, que ce chiffre devrait être actualisé au vu des progrès technologiques réalisés par le secteur automobile, capable de produire des voitures de moins en moins

polluantes. De même, elles estiment que ce chiffre ne tient pas compte des évolutions des modes de déplacements ainsi que de la croissance économique. Enfin, elles constatent qu'un amalgame entre la réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de 20% de pression automobile est présent tout au long du texte. Cet amalgame est dommageable. Le Plan Iris 2 donne l'impression que la réalisation des objectifs de Kyoto ne peut se faire que par la seule réduction du trafic automobile, alors que la pollution générée par le trafic automobile représente moins de 25% des émissions de CO² en Région de Bruxelles-Capitale. Il faudrait investiguer d'autres pistes telles que les mesures à mettre en œuvre pour la réduction de la consommation énergétique dans les logements, bâtiments publics et d'entreprises mais aussi pour la promotion accélérée de l'usage de la voiture propre, ainsi que pour la mise en place de bus à haut niveau de service en remplacement de tous les bus polluants.

A la lecture attentive du résumé stratégique, le **Conseil** regrette que ce dernier ne mette pas assez en évidence la liaison avec les autres politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment avec le C2E, et dans une moindre mesure avec le PRD. En effet, le **Conseil** estime que le résumé stratégique du Plan ne doit prendre expressément en compte les impératifs liés au développement socio-économique de la Région par rapport aux autres composantes que sont l'environnement, la sécurité, ...

A cet égard, et afin de tenir compte des objectifs prioritaires de la Région en matière d'emploi, le **Conseil** estime qu'il serait opportun d'identifier l'impact socio-économique des mesures proposées lors de la modélisation des trois scénarios.

Le **Conseil** prend acte qu'au cours de l'élaboration du Plan, un panel de citoyens a été mis en place et consulté. Si le **Conseil** se réjouit de la volonté du Gouvernement d'inclure une participation citoyenne au Plan, il aurait apprécié que les partenaires sociaux fussent également consultés plus en amont de la confection du Plan.

Néanmoins, c'est avec beaucoup d'intérêt que le **Conseil** a pris connaissance de l'avis argumenté du panel de citoyens et tient à souligner le réalisme et le pragmatisme des conditions jugées essentielles pour la réussite du Plan, ainsi que des mesures préconisées comme prioritaires par ce panel.

Le **Conseil** a pris connaissance du résumé du bilan du Plan régional des déplacements IRIS1. Il souligne l'intérêt d'un tel bilan. En effet, le **Conseil** estime qu'il constitue un élément indispensable afin de réaliser un diagnostic pertinent de la situation, qui constitue la base du processus de constitution du nouveau Plan. Il aurait néanmoins souhaité pouvoir consulter le document complet.

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement qu'un Plan d'une telle envergure ne pourra remplir ses objectifs qu'à la condition que le financement nécessaire soit réellement assuré.

Le **Conseil** se réjouit que ce Plan régional des déplacements ait été établi sur base d'une zone d'étude plus large que le seul territoire de la Région. Néanmoins, il déplore le manque de concertation entre les différentes Régions alors que la mobilité est un enjeu qui dépasse largement les frontières régionales. Il estime par exemple que développer des transports en commun vers la périphérie ainsi que le RER, assurer la coordination des informations routières entre les Régions, encourager l'utilisation de parkings de transit situés dans d'autres Régions, développer des projets de grande envergure comme l'élargissement du Ring

requièrent une concertation structurelle entre tous les niveaux de pouvoir concernés. A cet égard, il suggère au Gouvernement que les différentes dispositions prévues par le Plan IRIS2 soient portées à la connaissance du Gouvernement de la Région flamande. D'une manière plus spécifique, le **Conseil** souligne qu'un manque de concertation interrégionale constituera un frein à la mobilité interrégionale des travailleurs pourtant souhaitée par les trois Régions.

En outre, **les organisations représentatives des employeurs et des travailleurs** plaident pour que la mobilité devienne une compétence régionale exclusive et ainsi pour une politique régionale de mobilité claire et uniforme. En effet, elles estiment que la Région doit se donner les moyens (un outil centralisé) pour pouvoir discuter avec les deux autres Régions en matière de mobilité et favoriser ainsi le travail de concertation interrégionale. Elles précisent que ce souhait n'implique pas l'abandon de la possibilité offerte aux communes de donner des inputs locaux en matière de mobilité.

Pour leur part, **les organisations représentatives des classes moyennes** sont attachées au maintien des compétences communales en matière de mobilité mais plaident pour une concertation entre les 19 communes.

Le **Conseil** regrette que le chapitre consacré à la planification budgétaire et au financement soit particulièrement succinct et souligne que le financement de ce Plan n'est pas encore clairement établi. En effet, il estime que le Plan mentionne quelques pistes de financement possibles, mais sans se prononcer sur la faisabilité (politique, administrative) de ces pistes. Celles-ci sont les suivantes: réforme de la taxe de circulation/mise en circulation, péage-km du réseau routier pour voitures particulières (via GPS), taxation des places de stationnement excédentaires pour les immeubles de bureau, extension tiers payant 80/20, révision des avantages fiscaux des voitures de société, recettes provenant de la mise en œuvre de la politique de stationnement, péage urbain. Le **Conseil** estime que les mesures énoncées doivent être davantage investiguées notamment pour leur impact socio-économique. Par ailleurs, il constate qu'il n'y a aucune estimation de ce que ces ressources pourraient rapporter à la Région. Il y a donc fort à parier que pour les prochaines années en tout cas, le financement se fasse via l'augmentation significative du budget général consacré à la mobilité.

Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes insistent pour que les coûts des mesures prévues dans ce Plan ne soient pas supportés par les entreprises et les employeurs.

Les organisations représentatives des classes moyennes et les organisations représentatives des travailleurs regrettent que de grands travaux soient évoqués dans le Plan (tunnels, extension du métro, etc.) sans qu'une analyse coûts/bénéfices ne soit prévue.

Le **Conseil** suggère une adaptation de la fiscalité ouvrant la possibilité aux entreprises d'offrir à leurs travailleurs un large programme en matière de mobilité. Il propose à titre d'exemple :

- l'introduction d'une carte de mobilité liée à un budget transport dont les travailleurs peuvent disposer comme ils l'entendent ;
- l'octroi d'avantages fiscaux aux travailleurs qui s'installent à proximité de leur lieu de travail.

Le **Conseil** souligne que des applications technologiques intelligentes sont également en mesure de fluidifier le trafic et de générer un gain de temps. Il demande dès lors que de telles solutions soient mises en avant dans le Plan de déplacements. Le **Conseil** cite à titre d'exemple les applications technologiques suivantes :

- l'optimisation du fonctionnement des feux de signalisation (dont le phasage) aux carrefours, notamment au bénéfice des transports publics ;
- l'installation de panneaux d'affichage variable offrant aux voyageurs des informations dynamiques et les informant de l'état du trafic sur les voies d'accès. Il est d'ailleurs frappant de constater que le Ring bruxellois est quasiment le seul en Europe à ne pas être équipé de panneaux à affichage variable.

Le **Conseil** insiste pour être consulté sur les différentes options qui doivent encore être prises par le Gouvernement afin de mettre en œuvre ce Plan

Considérations particulières

Axe 1 IRIS1 : aménagement cohérent du territoire

Le **Conseil** estime qu'une évaluation de la politique visant à concentrer les activités de bureau dans le pentagone devrait être réalisée, avec une attention particulière sur les conséquences de cette politique sur les mouvements interrégionaux d'entreprises susceptibles d'en résulter. En effet, faute de bilan, l'affirmation sur le non-respect du PRAS lui semble hasardeuse.

Axe IV IRIS1 : le développement d'une politique de stationnement

Le **Conseil** estime qu'une étude d'impact sur le développement durable (comportant les incidences économique, sociale et environnementale de l'application de la circulaire sur le nombre d'emplacements de parkings dans les nouvelles constructions de bureaux devrait être menée. De manière générale, le **Conseil** estime que la problématique socio-économique doit systématiquement être introduite dans les critères d'évaluation des politiques menées.

Le **Conseil** constate que, trop souvent, la mise en œuvre des politiques en matière de mobilité ne se font que partiellement. Un bon exemple en est, le fait que l'Axe IV du Plan IRIS1 prévoyait la mise en œuvre parallèle de certaines mesures. Force est de constater qu'en ce qui concerne la mise en œuvre de la création des parkings de transit, le financement n'est pas encore assuré alors que la réglementation du nombre de places de parking est déjà en vigueur depuis l'ajout d'un Titre VIII dans le RRU.

Le **Conseil** attire dès lors l'attention du Gouvernement sur le fait que pour garantir des résultats, les mesures réglementaires et limitatives ne suffisent pas. Le **Conseil** insiste donc pour que le Gouvernement se donne les moyens financiers et humains nécessaires afin de mettre en œuvre toutes les mesures du Plan IRIS II de manière cohérente.

Le **Conseil** insiste sur le fait que la mise en œuvre de l'Agence régionale pour le stationnement est un outil indispensable afin de mener à bien la politique de stationnement.

Axe V IRIS1 : la mise en œuvre de la spécialisation des voiries

Le **Conseil** estime qu'une étude sur les congestions et les flux de circulation provoqués sur les voiries principales suite aux plans de dissuasion du transit (circulation en boucles, sens uniques inversés, etc.) mériterait d'être réalisée. Il semble évident que dans certains cas, une augmentation de la capacité de ces voiries principales devrait être envisagée afin de permettre ce report provenant des voiries secondaires qui pourraient ainsi pleinement jouer leur rôle de circulation purement locale.

Axe VI IRIS 1 : le développement du RER

Le **Conseil** estime que le retard apporté à la mise en œuvre du RER est fortement dommageable pour la politique de mobilité de la Région, et notamment au niveau de la problématique des navettes entrantes et/ou sortantes quotidiennes. Il insiste sur la priorité absolue à résorber ce retard dans les meilleurs délais.

Le **Conseil** insiste sur la complémentarité qui doit exister entre le futur RER et le réseau de transports publics bruxellois, et plus particulièrement le métro. Il sera attentif à la partie intra-régionale du futur réseau RER étant donné que ce dernier peut également représenter un potentiel important pour les déplacements internes dans la Région et compléter les lignes de métro existantes.

Quel a été l'impact des mesures du Plan IRIS1

Le **Conseil** constate qu'alors que la pointe du matin s'étalait dans les années '90 entre 7-9 h du matin, elle s'étale actuellement entre 6-10 h du matin. Les principales victimes de la saturation croissante sont les travailleurs, notamment les navetteurs, qui doivent partir de plus en plus tôt pour éviter les embouteillages. Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur cette problématique qui pose question quant à la conciliation vie professionnelle-vie de famille.

Une évolution tendancielle toujours préoccupante

Le **Conseil** regrette que ce projet de Plan régional des déplacements n'aborde pas la problématique de la mobilité et des déplacements sous l'angle des parts modales des différents modes de transports. Il regrette à cet égard que le Plan ne mentionne pas clairement l'évolution de la part modale de la voiture qui a nettement diminué au bénéfice des transports en commun depuis le bilan effectué en 2001.

De même, le **Conseil** regrette que cette présentation de l'évolution tendancielle ne prenne en compte que le facteur automobile. Bien que ce dernier soit préoccupant, le **Conseil** estime que d'autres facteurs doivent être pris en compte et méritent eux aussi une analyse approfondie, comme par exemple une analyse de la pénétrante du rail, ainsi qu'une analyse pointue du réseau MTB.

En effet, le **Conseil** constate que les rapports de la STIB démontrent une augmentation de la fréquentation de ses différentes lignes, surtout métro et tram. Le diagnostic sur l'inadaptation de l'offre de transports publics est correcte et c'est à ce niveau qu'il faudrait établir la priorité en matière de politique de transports. Or le retard des investissements publics en la matière sont criants. Tant que ces carences en investissements ne sont pas comblées, le transport public ne constituera pas une alternative suffisante à la voiture et de ce fait, la future demande engendrée par un transfert modal de la voiture vers les transports en commun ne sera pas absorbable.

Le **Conseil** regrette également que cette présentation ne prenne pas en compte la nouvelle mobilité des entreprises. En effet, il constate qu'une partie des entreprises de services, délocalisées dans d'autres Régions mais exerçant leurs activités essentiellement sur le territoire bruxellois, développent une mobilité différente. Il y a un accroissement de la mobilité interrégionale voire internationale des entreprises qui n'est pas sans conséquence sur la mobilité régionale. Le **Conseil** regrette le manque de développement alternatif en la matière, et plus particulièrement au niveau du transport de marchandises.

Le **Conseil** remarque également que le texte met en exergue certains axes qui constituent des lieux importants de localisation d'entreprises et d'emploi. Le **Conseil** regrette que malgré le constat fait par le texte de l'inaccessibilité de ces zones en transports en commun, les alternatives à la voiture dans le trajet domicile-travail sont pauvres. Pour ces zones, il est essentiel d'intégrer dès la conception le développement de l'activité avec la mobilité. Le **Conseil** estime que les nouvelles applications technologiques intelligentes pourraient résoudre certains problèmes de congestion à ces endroits.

Le **Conseil** regrette que le diagnostic présenté n'incorpore nullement la promotion des voitures les moins polluantes pour réduire la pollution liée à la voiture. Le projet de Plan doit tenir compte des innovations technologiques dans le secteur de l'automobile. Par ailleurs, le **Conseil** regrette que l'utilisation de certains chiffres diabolise la voiture. En effet, à la page 20, il estime que la phrase « *Conséquence logique de l'augmentation du trafic : les émissions de CO2 augmentent et ce sont tous les efforts régionaux entrepris, par exemple dans l'industrie ou le logement qui se trouveraient ainsi annihilés* » est inexacte. En effet, il attire l'attention du Gouvernement sur les chiffres bien connus et reconnus par tous selon lesquels les émissions de CO2 dues au trafic routier ne représentent pas plus de 25 % de ces dernières. De même, la phrase « En Région bruxelloise, 95 % des émissions de gaz à effet de serre sont ainsi dues au CO2 » dans le cadre explicatif est de nature à induire en erreur le lecteur.

Les objectifs retenus

Le **Conseil** suggère qu'un encadré reprenant la définition (selon les critères européens) du développement durable soit rajouté.

Le **Conseil** demande que dans le paragraphe consacré à la réduction de la pression automobile, soit ajouté « il s'agit d'inciter, d'encourager et d'améliorer l'offre de remplacement pour susciter une utilisation rationnelle de la voiture et à défaut, lorsque pour une raison ou une autre, ce n'est pas possible, de promouvoir l'usage de la voiture propre ».

Le **Conseil** demande que la voiture soit rajoutée lorsque les différents modes de déplacements sont énumérés dans le concept d'intermodalité.

Le **Conseil** regrette qu'une action délibérément culturelle ne figure pas parmi les moyens d'action. En effet, il convient de ne pas sous-estimer la prégnance des représentations mentales comme obstacle à l'usage rationnel de la voiture et à l'usage des modes de transports doux ou collectifs.

La CSC estime, enfin, qu'il s'agit aussi pour le Gouvernement de tenir compte de l'influence des spots publicitaires qui quotidiennement entretiennent l'imaginaire du déplacement automobile comme allant de soi à tout moment et en tout lieu.

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur le dernier paragraphe de la page 34 : « *Tout en ne mettant pas en cause la spécialisation des voiries en tant que régulateur de capacité routière et de vecteur de qualité de vie résidentielle, il faudra néanmoins veiller à ne pas l'appliquer de manière trop stricte, sinon elle pourrait provoquer dans certains quartiers plus de congestion, donc plus de consommation, donc plus de pollution.* » et du dernier paragraphe de la page 35 : « *Enfin, il reste que la protection des quartiers pas la spécialisation des voiries est indispensable tant pour le maintien de la qualité de vie en ville que pour l'amélioration de l'environnement en général des habitants.* ». En effet, il relève là une contradiction flagrante.

Le **Conseil** demande la suppression de l'encadré consacré au NOx (page 35). En effet, il estime que ce dernier est de nature à induire le lecteur en erreur.

Priorité 1 : favoriser des transports plus doux

Le **Conseil** réitère sa remarque concernant l'absence de lien du texte présenté avec la fonction économique. Il suggère, dès lors, que la dernière phrase du dernier paragraphe de la page 38, à savoir : « *C'est pourquoi le Plan veut favoriser les modes doux avec le développement d'infrastructures adaptées, sécurisées et confortables permettant un passage facilité vers les transports publics pour renforcer l'intermodalité* », soit complétée par les mots suivant : « et prenant en compte les besoins liés aux activités économiques et commerciales ».

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur la mesure prônant la mise en œuvre de pistes cyclables ou de marquage vélo sur toutes les voiries. En effet, il estime que cette mesure ne peut s'exécuter sans tenir compte de l'expérience de la situation existante, de l'aménagement des différents sites mais également du gabarit des voiries concernées. Le **Conseil** estime qu'un rétrécissement inapproprié de la voirie engendre en ce qui concerne la circulation des cyclistes des risques suscités par un faux sentiment de sécurité. Il insiste pour qu'une évaluation de l'opportunité de cette mesure soit faite pour chaque voirie concernée.

Le **Conseil** accueille favorablement l'idée que certaines voiries seront créées en site propre, et plus particulièrement le long des voies ferrées. De même, il prend acte des mesures préconisées par le Plan pour résoudre certaines barrières qui jalonnent la Région, entre autres, les dénivelés existants.

Pour l'encouragement de la location de vélos, le **Conseil** plaide pour que le texte donne un bref bilan de l'opération Velocity de la Ville de Bruxelles et tienne compte des enseignements de cette évaluation.

Le **Conseil** a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de la mesure concernant la formation à l'usage du vélo en ville. Il souligne, afin de favoriser une bonne cohabitation entre tous les usagers de la route, mais plus particulièrement entre les cyclistes et les piétons, toute l'importance du respect du code de la route par tous.

Le **Conseil** estime que les emplacements de parking pour vélos dans les artères commerçantes doivent être déterminés en étroite concertation avec les commerçants et dans le souci d'un design correspondant à l'image et à la vocation du quartier.

De même, le **Conseil** estime que la conception des espaces publics doit aussi tenir compte de la vocation et de la fonction principale des quartiers. Ainsi, dans une artère commerçante, les espaces publics doivent être structurés en tenant compte des besoins des usagers et en particulier de la clientèle et de l'image-vocation du quartier. Ces aménagements doivent se faire en étroite concertation avec les commerçants dans le cadre du respect des règles relatives aux permis d'urbanisme et du respect de la procédure de concertation de l'enquête publique. Le **Conseil** estime que l'usage de la voiture demeure pour certains volumes d'achats indispensable.

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur l'importance d'assurer aux piétons un trajet sûr. En effet, il remarque que les trottoirs sont trop souvent peu adaptés, notamment aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes. De même, il souligne toute l'importance d'aménager utilement les trottoirs aux abords des arrêts des transports publics.

Le **Conseil** estime que la mise en œuvre de configurations de voiries telles que les oreilles de trottoirs et autres rétrécissements, doit être étudiée en fonction du gabarit de la voirie afin de ne pas entraver artificiellement la circulation automobile et engendrer des problèmes de sécurité.

Le **Conseil** estime que la mise en place progressive des piétonniers doit tenir compte de la situation existante (accessibilité des gares et des commerces, sécurité...). Il rappelle, à cet effet, les dispositions du PRD qui prévoient que toute installation d'un piétonnier dans une artère commerçante doit être précédée par une étude d'impact socio-économique préalable sur les types de commerce, les besoins et comportements de la clientèle. Cette étude d'impact devrait être réalisée par un expert indépendant et en étroite concertation avec les acteurs économiques du quartier.

Les **organisations représentatives des classes moyennes** estiment que jusqu'à présent, ces règles démocratiques et de bonne gouvernance ne sont pas toujours appliquées en Région bruxelloise. A tout le moins, une indemnisation et une aide à la relocalisation des commerçants n'ayant plus leur place dans le quartier visé par la piétonisation, devrait être octroyée. Les opérations menées à Strasbourg en matière d'indemnisation dans le cadre d'une modification fondamentale du quartier, devraient être étudiées pour examiner les possibilités de réalisation d'une telle mesure dans les quartiers commerçants bruxellois.

Priorité 2 : rendre les transports publics plus attractifs

Le **Conseil** se réjouit de la qualité de ce chapitre. En effet, il estime que cette analyse fine et détaillée des différents modes de transports publics est cohérente et constitue un document utile à la réflexion plus générale sur la mobilité.

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur l'importance de la gestion du temps dans un plan mobilité et sa mise en œuvre. En effet, il faut environ 5 ans entre la décision de recourir à du matériel roulant tram-métro-bus et leur mise en service par la STIB (cfr encadré n°4 à la page 12). Le **Conseil** insiste pour que le Gouvernement travaille de manière prospective afin de pouvoir résoudre les problèmes de goulot d'étranglement à venir sur le réseau de transports en commun. A cet égard, il s'interroge sur les questions relatives au timing et au phasage qui subsistent. Le **Conseil** souligne par exemple que la planification prévoit un horizon trop lointain pour le développement de nouvelles lignes de métro (2020).

Le **Conseil** insiste sur la nécessité de prévoir un budget suffisant. De même, il attire l'attention du Gouvernement sur l'importance du phasage et du timing en ce qui concerne les différents chantiers programmés. A cet égard, il attire l'attention du Gouvernement entre le phasage prévu dans le chapitre consacré au métro qui ne semble pas être en concordance avec celui décrit au début du chapitre consacré à la priorité 2.

Pour les **organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes**, les priorités en matière de transports collectifs sont l'extension du réseau de métro, l'introduction accélérée du Réseau Express Régional, l'accroissement du nombre d'arrêts à proximité des entreprises et centres d'entreprises, et une fréquence plus élevée sur les lignes de bus et de tram.

En ce qui concerne le RER, le **Conseil** estime qu'il doit constituer une priorité.

Le **Conseil** insiste pour que tous les sites propres carrossables tant des trams que des bus puissent être utilisés par les taxis.

Le **Conseil** insiste pour que les transports publics soient adaptés à tous les usagers (vélos, poussettes, ...). De même, l'information sur le lieu d'embarquement de ces usagers doit être visible.

Le **Conseil** insiste pour que la qualité de l'offre passe aussi par des trams non bruyants et ne faisant pas trembler les immeubles des riverains. La présence humaine renforcée dans une quarantaine de stations est une mesure positive mais elle devrait être étendue à toutes les stations pour que l'utilisateur ait réellement le sentiment de sécurité en utilisant les transports en commun.

Le **Conseil** estime qu'en matière d'intégration tarifaire, il convient aussi de prévoir l'intégration tarifaire entre les réseaux de la STIB avec ceux de De Lijn et du TEC. Ainsi à la page 50, le **Conseil** demande que le terme « *pourrait être complétée* » soit remplacé par le terme « doit être complétée ».

Le **Conseil** insiste sur l'importance d'intégrer la voiture, ainsi que la mise en œuvre des parkings de dissuasion, dans la problématique de l'intermodalité.

En ce qui concerne la gestion des chantiers des infrastructures métro et pré métro prévues dans le Plan Iris 2, le **Conseil** estime qu'elle doit se faire dans le cadre d'une bonne gouvernance (information préalable de tous les riverains y compris les acteurs économiques non résidents dans un délai raisonnable permettant à ces derniers de prendre les mesures d'adaptation nécessaires, concertation permanente tout au long de la durée des travaux, désignation d'une personne de contact et respect de la durée du chantier et le souci d'éviter des chantiers successifs).

Les **organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes** estiment qu'une tarification routière ne peut pas s'envisager au niveau de la seule Région de Bruxelles-Capitale. En effet, elle suppose, à tout le moins, une coordination au niveau de l'ensemble des Régions, voire d'une zone plus large telle que le Benelux.

Les **organisations représentatives des travailleurs** estiment qu'une tarification routière est à concerter avec les interlocuteurs sociaux.

Le **Conseil** estime qu'il faudrait inclure dans les améliorations à mettre en œuvre, des mesures de renforcement de la propreté et de la sécurité aux abords de la gare du midi dont la situation laisse fort à désirer à ce niveau.

Les **organisations représentatives des classes moyennes** réitèrent leur remarque concernant la nécessité d'une étude d'impact socio économique préalable en étroite concertation avec les acteurs économiques locaux. L'aménagement de qualité annoncé pour les boulevards centraux devrait se faire en étroite concertation avec le Groupement des commerçants du Centre de Bruxelles (GCCB) et les acteurs économiques locaux. En ce qui concerne l'extension de la couverture jusqu'à la Porte de Namur, **les organisations représentatives des classes moyennes** y sont totalement opposées car elles estiment que cette dernière n'améliorerait ni la congestion, ni le développement du quartier et reporterait la pollution en aval. L'étude de faisabilité annoncée dans le Plan devrait se faire en étroite concertation avec l'ensemble des acteurs locaux, ce qui n'a pas été le cas.

Le **Conseil** estime, qu'en tout état de cause, une étude d'impact doit être réalisée.

Priorité 3 : encourager une utilisation rationnelle de la voiture

Le **Conseil** se réfère à son avis du 20 novembre 2008 concernant les plans de déplacements.

Le **Conseil** attire aussi l'attention sur la cohérence dans le timing de la mise en œuvre des mesures : nécessité d'avoir préalablement mené des campagnes de sensibilisation sur l'usage rationnel de la voiture, ainsi que d'avoir augmenté et amélioré tant l'offre des transports publics que l'accès aux parkings de dissuasion se situant à la lisière de la Région.

La **CSC** estime qu'il faut relativiser l'affirmation selon laquelle « Il est évident que l'on ne peut imposer des mesures incitant à l'utilisation rationnelle de la voiture sans proposer d'alternatives valables, principalement dans les transports publics ». Cette affirmation est trop absolue ; certaines grandes villes ont réussi à promouvoir un usage rationnel de la voiture avant même d'avoir pu augmenter l'offre publique de transport. L'on songe ici à l'adoption de « bonnes habitudes » (la marche, le vélo), en particulier pour les trajets d'un tout petit nombre de km ; les alternatives que représentent le co-voiturage, Cambio , etc.

Ceci étant dit, la **CSC** estime que des moyens très importants devront être mobilisés, si l'on veut éviter que ce Plan ne demeure sans suite.

Le **Conseil** estime qu'une étude sur le profil du client de Cambio devrait aussi prévoir divers scénarios en matière de la tarification du service offert à la clientèle. Par ailleurs, il insiste pour qu'une publicité renforcée soit mise en œuvre afin de promouvoir ce mode de déplacement.

Les **organisations représentatives des classes moyennes** estiment que l'instauration d'une tarification des petites courses réalisées en taxi doit se faire en étroite concertation avec les fédérations professionnelles concernées afin de tenir compte des impératifs de rentabilité d'un secteur déjà fragile. Il en va de même des investissements à réaliser pour le « look » des taxis.

Priorité 4 : développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

Le **Conseil** relève le dernier paragraphe de la page 80. En effet, il estime que cette analyse nouvelle de la problématique de la spécialisation des voiries est pertinente. Le **Conseil** prend acte que ce texte fait le diagnostic des inconvénients engendrés par une systématisation globale des voiries à la zone 30, notamment sur le plan de l'environnement, l'accessibilité des entreprises... A cet égard, il souligne la mise en garde concernant la réduction de la vitesse ainsi que de l'accessibilité et de la mobilité vers et au sein de la Région ce qui « *mettrait la vitalité économique de la Région en danger* ». Le **Conseil** relève que le dernier paragraphe de la page 81 sous le titre « *Réduire la limite de vitesse autorisée* » est en contradiction avec le diagnostic et risque de par son caractère général de ne pas être respecté.

Dès lors, concernant la réduction de la limite de vitesse autorisée à 30km/h sur l'ensemble des voiries locales, le **Conseil** estime que la mise en œuvre de ces mesures de systématisation des réductions des vitesses ne peut se concevoir que de manière ponctuelle et progressive (en tenant compte de la situation existante, telle que l'aménagement et les fonctions existantes...). En effet, le **Conseil** estime que la création de sites propres, la mise en sens uniques de la circulation, les restrictions du stationnement, la limitation du trafic automobile à la circulation locale peut poser des difficultés dans certains quartiers.

Par ailleurs, il insiste pour que des mesures parallèles soient prises au niveau des voiries métropolitaines, principales et inter-quartiers afin qu'elles puissent pleinement jouer leur rôle et recevoir le trafic supplémentaire engendré par la spécialisation de certaines voiries locales. En effet, le **Conseil** estime que faute de mesures permettant d'assurer une fluidité du trafic automobile, telles que une adaptation des gabarits et une mise en concordance avec leur vocation première, la spécialisation de certaines voiries locales engendrera des problèmes de congestion qui seront dommageables à l'ensemble des acteurs socio-économiques de la Région.

Par ailleurs, le **Conseil** estime que la mesure permettant de faciliter la circulation inter-quartier est intéressante dans la mesure où la vitesse n'y soit pas limitée à 30km/h.

En tout état de cause, le **Conseil** insiste pour que ces changements majeurs de l'environnement socio-économiques engendrés par la spécialisation de certaines voiries locales se fassent absolument dans le cadre d'évaluations socio-économiques, en étroite concertation avec les acteurs économiques locaux et dans le respect des procédures de concertation publique.

Le **Conseil** réitère sa remarque concernant l'avantage de recourir aux applications technologiques intelligentes afin d'optimiser la gestion des flux et de générer un gain de temps pour tous les acteurs économique de la Région.

En ce qui concerne l'adaptation de certains carrefours, le **Conseil** accueille favorablement la mesure préconisant la suppression du stationnement en amont de certains carrefours pour créer des bandes spécifiques permettant de tourner à gauche. En effet, il estime que lorsque la disposition du carrefour le permet, cette mesure est de nature à améliorer la fluidité du trafic.

En ce qui concerne la création d'infrastructures locales, le **Conseil** estime que la mise en œuvre des tunnels pouvant présenter un avantage mobilité est de nature à améliorer la fluidité du trafic.

Par ailleurs, les **organisations représentatives des classes moyennes** émettent des réserves quant à la nécessité de réaliser certains tunnels non justifiés au niveau de l'amélioration de la mobilité. En effet, elles estiment que ces derniers nécessiteraient un investissement financier lourd et présenteraient, vu la longueur des travaux, de nombreux inconvénients et perturbations pour les artères commerçantes dont dans certains cas, la perte de la vocation identitaire du quartier. Elles demandent à cet égard la réalisation d'une étude d'impact socio économique, la concertation avec les acteurs locaux et le respect des procédures de concertation publique.

En ce qui concerne l'élargissement du ring, le **Conseil** se réfère à son avis émis le 23 octobre 2008 à ce sujet. Il propose également que le gouvernement étudie la possibilité de réaliser un tunnel au sud de Bruxelles afin de pouvoir constituer un vrai Ring (rond) pour Bruxelles.

Priorité 5 : appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice

Le **Conseil** demande qu'à la dernière phrase définissant les objectifs à atteindre (page 87), les mots suivant soient rajoutés : « *pour garantir aux riverains et aux clients des noyaux commerciaux, la possibilité de disposer d'une place dans un périmètre acceptable* ».

Le **Conseil** regrette que le nombre total d'emplacements en voirie et dans les parkings publics ne soient pas supérieurs au nombre équivalent mesuré en 2004-2005. Cette vision est trop statique et ne tient pas compte des évolutions en matière de croissance de la population dans certains quartiers ni du développement des activités commerciales. Cette hypothèse est une hypothèse de non croissance. Elle devrait être assouplie pour tenir compte des nouvelles évolutions démographiques et socio économiques des quartiers.

Le **Conseil** prend acte que le texte prévoit de créer des parkings hors voirie de substitution partout où nécessaire. S'il peut souscrire au principe, le **Conseil** demande que soit précisé ce que recouvre le vocable « nécessaire » afin d'éviter l'arbitraire. Il faudrait aussi préciser des critères objectifs pour circonscrire cet état de nécessité. De même, il estime que les mesures complétant le dispositif de stationnement présenté aux pages 88 et 89, ne peuvent être mises en œuvre sans une corrélation étroite avec le réseau de transports publics.

En ce qui concerne la tarification élevée aux abords du centre ville, les **organisations représentatives des classes moyennes** estiment qu'il convient d'inclure dans le tarif adapté à l'ensemble des riverains, les clients des noyaux commerciaux. Faute de quoi, elles considèrent que cette mesure engendrerait un affaiblissement de ces derniers qui souffrent de la concurrence d'autres pôles commerciaux, en région bruxelloise et en dehors, pour lesquels la tarification des parkings est peu élevée, voire gratuite.

Parmi les activités principales de l'agence régionale de stationnement, le **Conseil** demande que soit rajouté au 6ème point : « *organiser, gérer, contrôler tous les parkings publics et de transit de la Région mais aussi créer de nouveaux parkings publics en fonction de besoins locaux non satisfaits à l'heure actuelle* »

Le **Conseil** se réjouit de la mesure préconisée par le Plan et visant la création de parkings de poids lourds à longue durée afin de protéger les quartiers riverains de leur stationnement.

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur le fait que le Règlement Régional d'Urbanisme détermine les emplacements de parking pour les bureaux et les logements sur base de l'accessibilité en transports publics. Il estime que la détermination de ce nombre d'emplacements devrait également tenir compte de la capacité d'absorption des arrêts du réseau ainsi que des autres alternatives existantes comme par exemple, Cambio.

Par ailleurs, le **Conseil** se plaint des différences dans l'attribution des emplacements de parking. Il estime qu'il n'y a pas lieu de faire une différence entre le nombre d'emplacements auquel ont droit les entreprises des secteurs purement industriels et le nombre d'emplacements auquel ont droit les entreprises de haute technologie. Ces dernières ayant droit à moins d'emplacements que les entreprises des secteurs industriels. Enfin, il suggère l'instauration d'une vraie « route des parkings » (comme à Bruges, Gand ou Anvers).

Le **Conseil** estime que la rationalisation des emplacements de parking dans les bureaux et la taxation des emplacements excédentaires, ainsi que les autres mesures proposées dans cette priorité nécessitent une évaluation socio-économique avant leur mise en œuvre.

Le **Conseil** insiste pour que les accès des parkings de transit soient aménagés de manière utile et efficiente. De même, il invite le Gouvernement à y aménager des parkings protégés pour les vélos.

Priorité 6 : accorder mobilité et aménagement du territoire

Le **Conseil** plaide pour une intégration de la politique de l'aménagement du territoire avec la mobilité dès la conception du projet.

Le **Conseil** attire l'attention du Gouvernement sur le fait que les charges d'urbanisme n'ont pas pour vocation de pénaliser l'installation de bureaux dans les zones peu accessibles en transports en commun. Il estime que la mesure proposée est de nature à freiner et/ou à empêcher l'investissement des entreprises dans les rénovations de bâtiments. Il réitère sa remarque afférente au développement de transports publics performants et variés, et plus particulièrement pour des zones actuellement moins bien desservies. De même, il estime que les mesures visant le renforcement de la localisation des bureaux près des gares et des nœuds intermodaux, la pénalisation (avec une taxe additionnelle à l'emploi !) des installations de bureaux dans les autres zones, ne tiennent pas compte du surcoût immobilier que l'entreprise devrait pouvoir supporter avec pour conséquence la décision d'implantation hors de la région bruxelloise. Une attention particulière et une certaine souplesse devraient être prévues pour les petits bureaux qui ne peuvent supporter des loyers élevés.

Priorité 7 : information et gestion de la mobilité en temps réel

Le **Conseil** estime que la tarification à l'usage de la voiture doit être étudiée de manière rigoureuse. Une telle mesure ne peut être préconisée si elle n'est pas au minimum appliquée de manière identique dans les autres Régions. De plus, il estime que cette nouvelle taxe devrait remplacer la taxe à la possession de la voiture. En effet, il considère que la mise en œuvre de deux taxes en la matière serait de nature à décourager la fréquentation d'infrastructures importantes pour la population et à freiner le développement économique. D'autre part, il estime que cette tarification devra viser un public cible et des jours et horaires bien précis. De même, il s'interroge sur l'opportunité de cette mesure pour certaines professions devant travailler dans l'urgence (médecins, infirmières, etc.).

Le **Conseil** insiste pour qu'une évaluation socio-économique des mesures préconisées soit préalablement mise en œuvre et qu'à cette occasion une concertation avec tous les acteurs socio-économiques de la Région soit mise en place.

Priorité 8 : améliorer la logistique et la distribution des marchandises

Le **Conseil** souhaite que ce chapitre consacré à l'amélioration de la logistique et à la distribution des marchandises soit plus développé. Il regrette que des mesures d'accompagnement n'aient pas été envisagées afin de stimuler le secteur et qu'une réflexion sur les parcs existants et sur les méthodes de travail n'ait pas été menée. Il se réjouit qu'une concertation avec le secteur et les partenaires économiques ait été soulignée à la page 106 et il estime qu'elle est absolument nécessaire afin de mettre en œuvre de manière efficiente les mesures proposées mais également afin de réfléchir sur d'autres mesures.

A cet égard, **les organisations représentatives des classes moyennes** insistent pour que les représentants des associations de commerçants du Bas et du Haut de la Ville (les deux quartiers prioritaires dans le schéma de développement commercial) fassent partie de la structure de concertation permanente bruxelloise citée dans le document.

Les organisations représentatives des classes moyennes estiment que la mise en œuvre du CDU ne peut donner lieu à un surcoût supporté par les commerçants du centre ville. En effet, ce surcoût, s'il devait être répercuté sur les commerçants et donc sur les prix payés par les consommateurs, aurait une incidence très négative sur la rentabilité des commerces et inciterait les consommateurs à se tourner vers des commerces de périphérie. En tout état de cause, la mise en œuvre du CDU nécessite une étroite concertation avec le GCCB et les autres acteurs économiques locaux de l'hyper centre.

Le **Conseil** déplore le fait que le Plan ne s'appuie pas sur une étude et analyse claire du charroi existant, qui distingue nettement les besoins d'alimentation de Bruxelles du trafic de transit. Il plaide dès lors pour que le Plan intègre mieux le transport de marchandises à l'intérieur de la Région en tenant compte d'éléments tels que le rail et le Port de Bruxelles.

Le **Conseil** demande que soit rajoutée à la liste des outils de la Région : « une présence policière pour faire respecter les zones de livraison. »

Priorité 9 : améliorer la gouvernance

Le **Conseil** estime que la bonne gouvernance consiste à concevoir des décisions en matière de la mobilité en tenant compte des impacts sur le développement durable dont l'impact socio-économique. Le développement durable implique que les 3 piliers (environnement, social, économie) soient mis sur pied d'égalité.

Le **Conseil** estime que l'efficacité du pilotage devrait comporter un point supplémentaire : l'élaboration (par enquêtes ou par des évaluations des incidences préalables) des incidences des décisions sur les activités économiques et commerciales et les emplois qu'elles génèrent.

*
* *