

Monsieur Pascal SMET
Ministre du Gouvernement de
la Région de Bruxelles-Capitale
Mobilité et Travaux publics
Botanic Building
Boulevard Saint-Lazare, 10, 14^e étage
1210 – BRUXELLES

N/réf. : AVL/cc/Plan Iris 2/s.449/courrier P. Smet
Annexe : Intervention de la CRMS au Parlement le 31/01/2008

Bruxelles, le

Monsieur le Ministre,

Concerne : Avis de la Commission royale des Monuments et des Sites sur le projet de Plan régional de déplacement Iris 2.

En sa séance du 21 janvier 2009, la CRMS a décidé d'émettre un avis d'initiative sur le projet de plan régional de déplacement Iris 2. Elle regrette que l'on n'ait pas jugé utile de recueillir officiellement ses remarques et recommandations à ce sujet car ***ce plan suppose des interventions très lourdes tant sur le patrimoine bâti - y compris des centres anciens - que sur le patrimoine vert de la Région.***

Le plan Iris 2 arrive tardivement, en fin de législature. Il est basé sur une « actualisation » contestable des données du plan Iris 1 de 1998 dans la mesure où elle ne prend pas en compte le changement qui pourrait résulter d'une politique d'aménagement volontariste - alors que ce scénario apparaît de plus en plus comme la seule alternative raisonnable si le Gouvernement veut atteindre ses objectifs en matière de développement durable.

Au niveau de son inscription dans ces engagements, ***le plan postule donc un non-respect prévisible des normes européennes en matière d'émissions de gaz à effet de serre avec, comme corollaire, le non-respect de la diminution de 20% du trafic routier par rapport aux chiffres de 1999 (PRD). Ce constat d'impuissance n'est pas sans importance sur la structure urbaine, l'organisation et l'occupation des espaces publics ainsi que la hiérarchisation des différents usagers.***

Par ailleurs, le fait de fonder toute la réflexion sur le seul trafic de l'heure de pointe du matin (qui concerne principalement les relations domicile/travail) n'est pas pertinent alors que les autres motifs de déplacements prennent une part croissante dans les déplacements. Enfin, il n'y a pas de prise en compte d'une quelconque politique d'aménagement qui pourrait diminuer les besoins de déplacement par un développement raisonné de la mixité et de la densité. ***En cela, le plan manque d'ambition et de perspective.***

En dehors de ces observations générales, la CRMS effectue une série de remarques centrées davantage sur le patrimoine urbain construit et végétal. Etant dans l'impossibilité de procéder à une analyse détaillée de chaque proposition d'IRIS 2, ***elle élabore plutôt la trame du volet patrimonial d'un Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE)*** qui aurait dû accompagner le projet de plan. Un RIE est évidemment indispensable pour vérifier ***la pertinence des hypothèses de départ*** (et un volet patrimonial en fait d'office partie). Bien qu'un RIE ne soit pas prévu, la CRMS insiste vigoureusement pour que l'on ne dispense pas de cette vérification un projet de plan d'une telle importance.

Elle développe ensuite son point de vue sur la question de la « spécialisation des voiries » (sur laquelle se fonde le projet de plan) - c'est à dire la création systématique de piétonniers et de sites propres, à laquelle la CRMS oppose son approche fondée sur le partage des espaces publics (et non leur division).

- Les domaines ferroviaires :

Le projet postule la disparition, la reconstruction ou la transformation lourde d'éléments importants du patrimoine ferroviaire sans qu'une évaluation de celui-ci ait été effectuée préalablement. Parmi les éléments directement touchés par ces travaux, on compte :

- Le patrimoine bâti du XIXe siècle (gares, logements de fonction, magasins et entrepôts, ponts et ouvrages divers).
- Le patrimoine du XXe siècle : principalement la Jonction Nord-Midi (dont les ouvrages souterrains seraient dédoublés), ses tunnels et viaducs, ses gares et haltes (Midi, Chapelle, Central, Congrès, Nord).
- Les zones de chemin de fer comme éléments du maillage vert.
- Les futures stations RER prévues dans un patrimoine privatisé dans la hâte.

- STIB - métro et semi-métro :

- Le plan doit se poser la question des gares contemporaines comme patrimoine de demain et de l'insertion de ces nouvelles stations dans le tissu urbain (gare de l'Ouest).
- Les conséquences du tracé de nouvelles lignes souterraines de métro sur le relief, sur le tissu urbain de communes denses possédant un patrimoine important (Ixelles) et sur de grands parcs classés (Léopold, Cinquantenaire) sont totalement évacuées. Elles doivent être étudiées précisément en termes de patrimoine et de paysage urbain, compte tenu des investissements régionaux ou fédéraux importants qui viennent d'être faits ou qui sont en cours pour leur restauration (parc du Cinquantenaire et Bois de la Cambre).

- Les nœuds de transports publics :

Ces nœuds apparaissent comme de futurs pôles de développement (densité et mixité). Une étude systématique de ces pôles doit être entreprise pour évaluer leurs potentialités, prenant en compte le patrimoine existant, la requalification des espaces publics existants, ceux à créer, etc.

- Déplacements et requalification des espaces publics bâtis et plantés :

Le plan s'attache à résoudre les problèmes de déplacements uniquement sous un angle fonctionnel, faisant peu de cas de la structure urbaine globale et de son réseau viaire, des alignements d'arbres et des ZICHE, du patrimoine classé et des zones de protection, du maillage vert des talus de la SNCB ainsi que du patrimoine vert, des parcs publics et privés, des intérieurs d'îlot, etc. Il prévoit systématiquement le mitage du patrimoine vert (y compris pour de nouvelles infrastructures routières, comme les tunnels Loi, Belliard et, même, un tunnel routier sous le bois de la Cambre qui vient à peine d'être restauré). Il en résulte une imperméabilisation importante des sols (notamment par le parking), à l'heure où la Région élabore parallèlement un Plan pluie et un Plan climat. ***La Commission demande que le projet de plan soit évalué de manière précise sous ces différents aspects car ils interagissent au sein d'un seul et même système urbain. Intervenir sur un élément du système (les déplacements) a des conséquence sur chaque élément pris séparément ainsi que sur l'ensemble.***

- Division ou partage de l'espace public ?

Le présumé de l'étude (augmentation des déplacements) induit directement une politique d'accroissement des sites propres ou des sites protégés pour les trams et bus. Or, ***les projets et les expériences en cours dans le cadre du programme Vicom de la STIB ne sont pas concluants du point de vue de la structure urbaine et du bon fonctionnement des quartiers, au contraire*** (sites propres bus avenue de la Couronne, chaussée de Gand, chaussée d'Etterbeek, square Ambiorix, rue de l'Ecuyer et rue d'Assaut, ...).

Depuis des années, la CRMS s'oppose au principe même de l'aménagement de sites propres là où le tissu est dense et où les espaces publics sont peu nombreux. L'exemple du projet de création d'infrastructures lourdes pour accueillir une nouvelle ligne de tram en site propre rue Ravenstein est caricatural à cet égard : il s'agit, en effet, d'une des liaisons existantes les plus fragiles entre le haut et le bas de la ville qui doit, par essence, être desservie par un mode de transport public léger et flexible. **L'influence des aménagements en sites propres « structurels »** (c'est-à-dire nécessitant la mise en œuvre de travaux lourds et la mise en place d'obstacles physiques) **est le plus souvent dramatique sur la flexibilité des espaces urbains et également néfaste sur la perception des rues et des places : perte de l'échelle, de la régularité ou de la symétrie** (avenue et rond-point Churchill, boulevard Léopold III). Or, la ville traditionnelle constitue un élément-clé du développement durable (voir : déclaration des ministres du développement urbain des Etats membres de l'Union européenne, Charte de Leipzig, 24 mai 2007). Si l'on examine quels sont, dans le système urbain, les éléments constitutifs les plus durables, on doit en conclure que la morphologie urbaine et les alignements sont ce qui demeure le plus stable, ensuite viennent la densité bâtie, les affectations et enfin, en dernier lieu, l'organisation de la circulation. **Il semble dès lors peu raisonnable de modifier les alignements bâtis ou plantés en fonction d'une circulation circonstancielle** (tributaire des sources d'énergie, du code de la route, des règlements de police, etc.). Comme il serait peu pertinent de modifier la ville en fonction de la dimension des derniers véhicules de la STIB ou d'élargir les alignements de rues afin que les 4X4 se croisent plus aisément. **Il est souhaitable, au contraire, de tout mettre en œuvre pour adapter la circulation et les caractéristiques des transports urbains et privés à la ville durable qu'ils doivent desservir.** Si la circulation des bus et tramways doit évidemment être favorisée par rapport à celle des véhicules privés, la STIB ne pourra régler à elle seule la question de la circulation à Bruxelles : aucun site propre ne remplacera jamais une politique volontariste de réduction de la circulation automobile.

Conclusion :

Plutôt que de postuler la *division* de l'espace public, la CRMS défend l'idée de son *partage* par les différents modes de déplacement dans le cadre d'une diminution drastique de la pression automobile sur la ville.

Dans cette perspective et celle de la ville durable - supposant aussi une réflexion sur les différents matériaux de recouvrement de sol et leur influence sur les microclimats urbains -, la CRMS estime que toutes les hypothèses de réduction des déplacements doivent impérativement être étudiées et évaluées (tarification des transports urbains, politique de parking et de transport des marchandises, abandon des nouveaux projets d'infrastructures de transport, politique conséquente en matière d'aménagement du territoire). Elle propose d'inverser la logique actuelle du plan (qui table sur une adaptation de la ville en fonction des déplacements) et d'adapter, au contraire, les modes de déplacements aux caractéristiques et qualités de la ville prise comme une donnée essentielle du développement durable. Dans ce droit fil, elle propose aussi une mise à jour du « Manuel des espaces publics ».

La Commission joint à cet avis, à titre documentaire, l'intervention qu'elle a effectuée à la demande du Parlement bruxellois, le 31 janvier 2008, sur la question des espaces structurants de la ville, des alignements d'arbres et des sites propres.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations distinguées.

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f. f.