



AVIS EMIS PAR
LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
AU COURS DE SA SÉANCE DU 16 JUILLET 2012

concernant

le projet de plan piéton stratégique

PROJET DE PLAN PIÉTON STRATÉGIQUE

Avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale. 16 juillet 2012

SAISINE

Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a reçu, le 18 juin 2012, une demande d'avis relative au projet de plan piéton stratégique. Cette demande émane du Secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative.

Après examen par sa Commission CATRO/Mobilité, lors de sa séance du 5 juillet 2012, le Conseil économique et social émet l'avis suivant.

L'Assemblée plénière du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale n'ayant pu se réunir dans le courant du mois de juillet, cet avis a été approuvé par procédure électronique le 16 juillet 2012.

PRÉAMBULE

Le Conseil constate que ce plan s'inscrit dans le cadre de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans la mesure où plusieurs plans sont d'application (ou en cours d'élaboration) en cette matière, il rappelle qu'il a émis des avis concernant :

- le plan de déplacement entreprise (avis du 21 septembre 2010) ;
- le plan IRIS 2 (avis du 20 novembre 2008) ;
- le plan régional de stationnement (avis du 20 janvier et 17 mars 2011).

AVIS

Le Conseil tient tout d'abord à souligner positivement l'initiative prise par la Région de Bruxelles-Capitale avec l'élaboration de ce plan stratégique piéton, en application du plan Iris II.

Il formule, ensuite, les remarques suivantes :

1. Multimodalité

Le Conseil considère que l'avenir de la mobilité passe par une approche multimodale des déplacements garantissant l'accessibilité de tous les quartiers. D'autant plus que les déplacements sont aujourd'hui à envisager comme des « chaînes de déplacements ». En effet, il est fréquent de voir des personnes se déplaçant de leur domicile vers leur lieu de travail en passant par une école ou une crèche, profitant d'un temps de midi pour faire des courses ou faisant une sortie culturelle le soir.

Dans ce cadre, **le Conseil** tient à rappeler son soutien au principe STOP¹ notamment dans le cadre de l'aménagement du territoire.

¹ STOP = Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé-vervoer

Il estime que l'élaboration d'un plan stratégique piéton est positive dans la mesure où cet outil permettra d'accroître la place de la marche et de la valoriser. Celle-ci ayant été peu mise en valeur ces dernières années. En outre, **le Conseil** partage les cinq raisons évoquées pour la mise en œuvre d'un tel plan piéton (voir pages 3 et 4 du projet de plan).

Bien que **le Conseil** se rallie à l'élaboration de ce plan stratégique piéton, il considère que l'objectif doit être de trouver un équilibre entre les différents modes de déplacements. Longtemps, l'avantage a été donné à la voiture au détriment des autres modes de transport. **Le Conseil** souhaite que la place de la voiture soit rééquilibrée par rapport aux autres modes de déplacement et notamment la marche à pied. Il estime de prime abord que cet équilibre peut varier en fonction de la nature et de la fonction des différents quartiers.

Afin de réaliser ce rééquilibrage, **le Conseil** se montre favorable à des mesures « positives » visant la conscientisation/sensibilisation des personnes. **Le Conseil** estime que de telles mesures « positives » ont un potentiel important. Tout en rappelant qu'il est favorable à un équilibre entre les différents modes de déplacements, il demande que l'impact socioéconomique des mesures visant la diminution de la part modale de la voiture soit systématiquement et scrupuleusement évalué. **Le Conseil** considère que la réduction de la pression automobile doit s'accompagner simultanément d'une augmentation et d'une amélioration de l'offre alternative notamment en ce qui concerne les transports en commun.

Dans la même optique, **le Conseil** insiste pour que ces changements majeurs de l'environnement socioéconomique engendrés par la spécialisation de certaines voiries locales se fassent absolument dans le cadre d'évaluations socioéconomiques, en étroite concertation avec les acteurs économiques locaux et dans le respect des procédures de concertation publique.

Par ailleurs, **le Conseil** estime que la recherche de cet équilibre nécessite une approche sur mesure en concertation avec les acteurs locaux présents et tenant compte des spécificités des quartiers. A titre d'exemple, rappelons les dispositions du PRD qui prévoient, avant toute installation d'un piétonnier dans une artère commerçante, la réalisation d'une étude d'impacts préalable sur le mix commercial et les comportements de la clientèle.

2. Sécurité

Le Conseil estime que la sécurité doit s'envisager comme un élément primordial dans la politique de mobilité, en général, et la politique de mobilité à l'égard des usagers faibles, en particulier. Certaines mesures simples et peu coûteuses peuvent être bénéfiques du point de vue de la sécurité. Pour **le Conseil**, les personnes ne devant pas passer de permis de conduire (principalement les cyclistes et les piétons) devraient être sensibilisées au respect du code de la route. Il est, en effet, dans leur intérêt d'adopter un comportement responsable lors de leurs déplacements.

Le Conseil attire également l'attention sur deux cas particuliers importants en termes de sécurité :

- la sécurisation des sites propres des trams. Vu les récents événements dramatiques, une concertation avec la STIB afin de trouver des solutions efficaces pour diminuer les risques d'accidents entre les piétons et les trams est indispensable ;
- l'amélioration de l'état des trottoirs afin de diminuer les risques de chutes et d'améliorer la mobilité des PMR, des personnes âgées...

Les voiries n'étant pas toutes régionales, **le Conseil** demande qu'il y ait au minimum une sensibilisation des communes sur ces points.

Par ailleurs, la sécurité des commerçants doit aussi être préservée. A ce titre, **le Conseil** considère inopportun de préconiser aux commerçants l'absence de volet roulant dur la nuit afin d'avoir des façades attractives (voir page 31 du projet de plan).

3. Stationnement

Le Conseil souligne l'importance de la création de parkings de dissuasion dans la mesure où une diminution de la pression automobile est souhaitée dans le centre ville afin de rééquilibrer les différents modes de déplacements.

Le Conseil insiste pour que la politique de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale soit cohérente. Elle nécessite une approche sur mesure, en concertation avec les acteurs locaux bien au fait des spécificités des quartiers. **Le Conseil** rappelle à cet égard ces deux avis d'initiative en la matière.

4. Prescriptions urbanistiques

Le Conseil entend bien que ce plan piéton stratégique est indicatif et trace les grandes orientations voulues. Il insiste pour que le cadre de référence général pour la qualité des espaces piétons, le GO10 puisse s'envisager en fonction des réalités du terrain. **Le Conseil** recommande, en effet, une approche, noyau par noyau, en fonction notamment du mix commercial. A titre d'exemple, les piétonniers ne sont pas attractifs pour tous les noyaux commerciaux. En effet, une étude de l'Observatoire du Commerce a démontré que le panier d'achat des clients des commerces de luxe qui se déplacent le plus souvent en voiture, est très supérieur à celui de ceux qui utilisent les transports en commun.

5. PMR

Le Conseil estime extrêmement positif le fait que les PMR soient considérées comme des piétons à part entière. En effet, cela permettra une prise en compte systématique de la problématique de l'accessibilité pour ces personnes.

6. Public-cible

Le Conseil constate que ce plan doit améliorer la qualité de vie des personnes résidant dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il estime cet objectif louable mais souligne que les navetteurs ne peuvent pas être délaissés.

7. Timing et budget

Le Conseil insiste pour que le timing et les moyens financiers pour la mise en œuvre de ce plan soient réalistes. A cet égard, il s'interroge sur la possibilité d'atteindre tous les objectifs fixés pour la période 2016/2020.

8. Évaluation

Le Conseil s'interroge quant à l'évaluation future de ce plan. Il regrette qu'aucun critère clair et « mesurable » devant permettre d'évaluer les actions du plan et de déterminer quelles actions sont une réussite ou un échec ne soit défini.

Il estime en outre que l'évaluation future du plan devra se faire au cas par cas afin de tenir compte des contextes des différents quartiers.

*
* *