

PRDD – janvier 2017

Note d'analyse

Le PRDD attendu, et annoncé, depuis le début de la législature, donc depuis deux ans et demi, est enfin bouclé et approuvé, et mis à l'enquête publique durant deux mois (du 13 janvier au 13 mars).

Les Bruxellois sont invités à la consulter et formuler des remarques via leur administration communale, ou via la Région ou encore via le site www.prdd.brussels

Pratiquement, le projet soumis à l'enquête se divise en 5 cahiers :

- le PRDD
- un rapport sur les incidences environnementales (800 pages)
- un résumé non technique de ce RIE
- une évaluation appropriée des incidences sur les zones Natura 2000 et les réserves naturelles et forestières du projet de PRDD
- un cahier des cartes

Appréciation générale - « Ceci n'est plus une vision de ville »

1. La montagne accouche d'une souris. Ce PRDD, annoncé comme synthétique par Vervoort l'est en effet. Il fait 130 pages, le précédent, approuvé en décembre 2013 en faisait 250 de plus. Il a donc dégrossi de deux tiers, quelle avancée, quels bénéfices ? On dirait bien qu'on a juste perdu du temps car le texte manque cruellement d'actualisation. (ex Docks et besoins commerciaux).

2. On abandonne toute ambition de faire de Bruxelles une ville du 21^e siècle et donc durable. L'ambition explicite du PRDD est désormais de « *maîtriser cette densification et garantir la mixité bruxelloise* ». Plus d'objectifs environnementaux, sociaux ou économiques. Plus de développement durable. On se retrouve avec un plan qui n'a de durable que le nom, qui n'est que la synthèse des décisions prises ou des déclarations faites. Ce plan, désincarné, fonctionnel et planologique reprend pour l'essentiel l'accord de majorité de 2014 en lui donnant 25 ans de plus pour sa mettre en œuvre...

3. La cure d'amaigrissement imposée au PRDD depuis 3 ans pour la majorité régionale amène peut-être plus de concision mais fait surtout disparaître de chapitres entiers relatifs aux politiques sectorielles, et non des moindres : augmenter l'emploi des bruxellois », « Une ville sûre pour tous », « une région créatrice de lien social », « réaffirmer le rôle de l'école comme base du développement urbain », « promouvoir l'identité culturelle des bruxellois », « associer les citoyens au développement territorial »

Ces thèmes plus que jamais essentiels pour le vivre ensemble et l'avenir de la société bruxelloise passe tout simplement à la trappe juste parce qu'ils ne sont pas exclusivement de compétence régionale. C'est dommage d'autant qu'ils y avaient été inscrits au terme d'un processus poussé de diagnostic de notre région mais aussi de vision de long terme (Bruxelles 2040). De tout cela, il ne reste aucune trace. Cette intelligence et ces moyens paraissent tout simplement gaspillés.

L'ambition d'une vision de long terme, alliant les enjeux sociaux, économiques et environnementaux est abandonnée pour laisser la place à un document désincarné fonctionnel et planologique. De la nécessité d'une vision de ville transversale, on est arrivé à un programme d'aménagement territorial sans surprise ni nouveauté, qui renvoie à d'autres documents ou plans. Le concept de ville de proximité a disparu.

4. En fait, ce plan oublie l'essentiel : les Bruxellois, leurs besoins et leurs préoccupations. Un grand travail de diagnostic avait été réalisé et avait donné lieu à la première version du projet. Dans son contenu comme dans sa mise en débat. Il faudra bien plus que quelques spots publicitaires ou un site internet pour faire participer la population et l'amener à co-construire un projet de ville...mais le Gouvernement le veut-il vraiment ?

Analyse thématique

Densification et logement

Par rapport à la densification de la ville, 5 critères sont donnés : une bonne accessibilité en transports publics, la proportionnalité à la distance entre les fronts bâtis, respectueuse du patrimoine architectural, présence suffisante d'espaces verts, proportionnelle à la taille des parcelles et des îlots. Il est primordial que ces cinq principes soient tous appliqués à chaque projet, chaque réflexion sur la densification. Mais le texte ne le précise pas.

Des pôles de densification sont identifiés, des modalités aussi en terme de gabarit mais rien n'est dit sur les mécanismes de maîtrise de spéculation immobilière.

Soulignons le fait qu'aujourd'hui la majorité refuse de développer des transports en commun suffisants pour les zones amenées à être densifiées (exemple de l'abandon du tram Tour et Taxis), et que le texte évoque des TP qui existeront à l'horizon 2020, en citant le RER et le métro Nord qui, on le sait, ne seront pas opérationnels à cette échéance.

- alors que le problème de tension sur le marché locatif est clairement identifié et donc le besoin de produire massivement du logement accessible aux Bruxellois, les moyens mis en oeuvre restent nébuleux;

- on confirme 6500 logements publics en plus, mais sans dire ni où ni comment (ni surtout comment on va réussir alors qu'on échoue depuis 20 ans à produire massivement : quels nouveaux outils ?);

- il y a bien activation des zones stratégiques (Casernes, Ouest, Midi, Delta, etc.) mais là encore les objectifs et programmes sont bien souvent flous... en admettant que tous les logements prévus sur papier se réalisent et en affectant les 3/4 au logement public (ce qui ne sera vraisemblablement pas le cas), on n'arrive ceci dit pas encore aux 6 500;

- concernant la densification de la ville sur elle-même, on mise sur les augmentations de gabarits (qui doivent faire partie de la solution), mais sur rien d'autre. Or, une partie du bâti

est sous-utilisée (les communes qui réclament des logements excessivement grands, de la vacances immobilière dans des parties d'immeubles, etc.). Il n'y a pas un mot là dessus, alors que le vivier est important ;

- Le PRDD est dans une logique de "production", de briques : rien sur projets innovant (habitats collectifs ou coopératifs), nouveaux modes de production (CLT), etc. Rien non plus sur la régulation du marché, l'activation des charges d'urbanisme pour produire du logement accessible ;

Mobilité

Malgré ce constat d'introduction « En conclusion, à politique inchangée, le réseau de transport est donc menacé de saturation complète. Il est dès lors crucial que les leviers bruxellois soient plus rapidement mobilisés. », rien n'est fait pour changer le modèle, durablement. Les objectifs se concentrent sur la diminution de la navette, et les moyens aussi, au détriment de l'intra-bruxellois. La place de la voiture (p98) est à peine remise en question.

La réponse proposée par le PRDD nouvelle mouture est donc de miser sur de futures lignes « à étudier », « horizon 2040 », de métro lourd. L'horizon 2040, on le sait d'expérience, étant sans doute encore « optimiste », vu le nombre de lignes envisagées, leur coût, la complexité de tels chantiers, etc. Outre cet aspect, c'est l'abandon de toute ambition de faire de Bruxelles une ville du 21^e siècle. On enterre plus que jamais les transports publics, on crée des lignes fortes structurantes, en délaissant le reste de la région en y installant un service de seconde zone, n'ayant aucune chance d'être compétitif avec les autres modes de transport eux promus par le gouvernement (voiture, freefloating etc.)

Le PRDD pourtant compte un point « Développer les alternatives à la voiture individuelle et favoriser le report modal », où est abordé « le développement des transports en commun ». On y lit : La vitesse commerciale des réseaux tram et bus a chuté à 16km/h, voire en dessous. La Région bruxelloise charge la Stib et Bruxelles Mobilité d'enrayer la chute générale de la vitesse commerciale du réseau de surface et d'augmenter , en dix ans, d'un à trois km/h la vitesse commerciale sur des lignes tram et bus à identifier dans un plan AVANTI. Et ce afin de prendre les mesures adéquates dans le concept de voiries et de les améliorer de terminus à terminus.

Page 109 on lit qu'il « est demandé à la Stib de proposer des alternatives pour toutes les lignes de tram structurantes qui ne sont pas totalement et partiellement en site propre ». C'est le flou le plus complet, quelles sont les « alternatives » imaginées ? On connaît les mesures nécessaires à l'optimisation des transports en communs (sites propres, priorité aux feux...)

Par rapport à l'extension du métro et prémétro, on retrouve « renouveler le système de signalisation métro par un système permettant d'exploiter le réseau à des fréquences plus élevées » ; le reste du processus d'automatisation sur les deux lignes concernées semble définitivement abandonné.

Par contre, de nombreuses nouvelles liaisons métro lourd sont au programme, avec pour objectif un début de chantier en 2024, dans la foulée du métro Nord, et donc avec lancement immédiat « d'une étude concernant le maillage optimal du réseau de métro à l'horizon 2040 et la définition de priorités :

- métro Sud (Forest-Uccle) (3,5 km minimum)
- métro Ouest
 - Simonis-Berchem- Grand-Bigard (7km)
 - rocade ouest, de la gare de l'ouest vers Jette et Laeken (+6km) au nord et vers Westland shopping au sud (+3km)
- métro Est : moyenne ceinture (en tenant compte du réseau ferroviaire) (16 km de tram existant, de Churchill à Heysel)
- métro Delta – gare d'Etterbeek – Flagey – Luxembourg – Maelbeek – Saint-Josse – Botanique + 9,5), vers Simonis via Rogier, Yser et Ribaucourt
- Clôturer la petite ceinture : ajouter des arrêts Tour et Taxis, canal et garde du Nord, entre Simonis et Botanique (+3km).

Un programme complètement délirant, impayable et en rien ancré dans la réalité, qu'il s'agisse d'agenda, de coût, ou de projet de ville.

Si on additionne les projets évoqués à l'horizon 2025 (totalement irréaliste) et 2040, on arrive à un total de quelque 48 km de métro créé... à raison de 200 millions d'euros par km (on est au-delà pour le métro Nord), on arrive à 9,6 milliards d'euros. Il s'agit donc d'un scénario optimiste. (Pour rappel, le tram coûte entre 10 et 30 millions le km, selon la requalification d'espace public).

Pour le tram, c'est édifiant, on ne trouve que les projets en cours depuis parfois 5, 10 ou 15 ans... :

- prolongation T3 Esplanade => Heysel
- Ligne T9 Simonis – UZ puis Heysel
- T94 vers Roodebeek, puis Evere ou Schaerbeek (Marcel Thiry?)

« enfin, l'offre de bus doit augmenter au plus près des besoins des voyageurs en assurant une bonne couverture géographique de la Région, en améliorant leur présence dans l'espace public, tout en étant coordonnée avec les différents opérateurs présents sur le territoire bruxellois ».

Par contre, pas moins de 7 projets d'extension du réseau de transport en commun hors Région, à l'horizon 2025, dont 3 vers Brussels Airport. Selon les documents et cartes du PRDD, il s'agit de tram, prémétro, ou métro imaginé (les deux dernières pistes étant nettement plus coûteuses). Question du financement.

- Roi Baudouin => Londerzeel (via Heysel et Parking C)
- T62 => Brussels airport
- Roodebeek => Brussels airport
- Heysel – Vilvorde – Brussels airport
- Gare de l'Ouest – chaussée de Ninove – Dilbeek
- Uccle – Ruisbroeck
- Hermann Debroux – E411 (P+R)

Réseau ferroviaire

réseau bruxellois de 96km
31 haltes aujourd'hui

Cependant, l'offre est concentrée à 90 % dans la Jonction Nord-Midi, réduisant l'attractivité de ce service pour des déplacements intra-bruxellois.

« Les objectifs sont les suivants à l'horizon 2025 :

- disposer d'une offre ferroviaire de 4 trains par heure sur l'ensemble du territoire bruxellois, en semaine et le samedi, en étendant la plage horaire jusqu'à minimum 23h.

Quid du dimanche ? Pas même une ambition à l'horizon 2025 ? Mais le texte évoque encore la desserte de l'aéroport.

Améliorer l'impact de la mobilité et les espaces publics

Il est « **préconisé d'étudier** la création » de 25 km de zones piétonnes à l'horizon 2025 ; et minimum 40 km à l'horizon 2040. « Favoriser » le développement de zones locales plus agréables pour les piétons (...). Les termes ne sont pas suffisamment volontaristes.

Aucune ambition par rapports aux précédents plans, Iris 2, Plan piéton etc.

Réduire les nuisances environnementales de la mobilité

Outre la zone de basses émissions déjà vendue et survendue par le gouvernement et plus précisément la ministre de l'Environnement, au point 5.2 « Promotion des véhicules propres », on peut lire « Le renouvellement et l'extension du parc des véhicules des acteurs publics, dont la Stib, intègrent à présent des critères environnementaux, tels que définis dans le COBRACE et la Plan Air Climat Énergie. Il est nécessaire de soutenir et d'accentuer ces politiques ». Cocasse quand on sait que la nouvelle majorité s'est empressée de légiférer pour permettre une entorse au COBRACE avec l'achat de bus roulant au diesel à l'été 2016.

Vélo

La politique cycliste se résume au projet déjà annoncé de réalisation de 80 km de pistes cyclistes pour un total de 160 km de pistes (sur près de 2000 km de voiries à Bruxelles...) Pas d'objectifs en terme de part modal non plus.

Stationnement

p103 : « fixer une objectif de nombre de place de stationnement »

« Réduire le nombre de place (...) en compensant de manière équilibrée ces réductions entre autre par l'augmentation de l'accès au stationnement hors-voirie »

Donc aucune ambition en la matière, pourtant essentielle en terme de mobilité et de qualité de l'air.

Environnement

Pas d'objectifs environnementaux et donc pas de liens entre le RIE et les PRDD cfr exemple de l'incinérateur où l'on affirme la nécessité de se passer d'un des trois fours mais sur lequel le PRDD reste muet.

L'environnement est vu comme une coquette amélioration du cadre de vie dans une ville densifiée, pas comme un engagement climatique international à respecter ni une santé à préserver.

Espaces verts

- A aucun moment la densification ne peut être menée au détriment des espaces verts. Ce principe n'est malheureusement pas clairement énoncé. Des notions telles que « espaces publics de grande ampleur » sont trop vagues.
- Quid de la verdurisation de l'espace public ? Ici aussi on manque d'objectifs clairs, comme par exemple que chaque (ré)aménagement ne puisse conduire à une diminution de l'espace vert, ou mieux, qu'il aille obligatoirement avec un accroissement de cet espace vert. (cfr la question de la compensation grâce à l'établissement d'un coefficient biotope par surface – CBS - dans l'RIE, on ne le retrouve plus explicitement dans le PRDD).
- Les bienfaits des potagers, vergers et ruchers sont évoqués. Mais, encore une fois, la terminologie est molle, non volontariste : « Des potagers seront développés et intégrés dans les espaces verts publics là où cela s'avère possible ».

Economie

Alors que la version antérieure du PRDD faisant la part belle aux secteurs verts et innovants, l'économie et l'emploi sont renvoyé à la stratégie 2025 qui n'a fait l'objet d'aucune concertation.