



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR « GARE DE L'OUEST »

25 février 2019

Conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT, la Commission régionale de la mobilité a approuvé à l'unanimité l'avis suivant concernant le plan d'aménagement directeur Gare de l'Ouest.

Accessibilité pour tous et passerelles

La Commission demande que le nouveau quartier soit accessible pour tous, tant au niveau des accès et des traversées piétonnes du site que des différents espaces de rencontre (parc, quais...). Ceci doit être inscrit dès l'origine dans le volet réglementaire du plan pour encadrer les futurs projets architecturaux : il faut éviter les marches et prévoir des rampes.

La passerelle Beekkant sera accessible à tous (piétons, cyclistes et PMR) et ne comportera pas d'ascenseurs.

Les deux autres passerelles (parc et ferroviaire) ne sont prévues que pour les piétons car les aménager avec des rampes aurait impliqué de longs détours.

La Commission regrette que l'ensemble des cheminements du site ne soient pas accessibles pour tous. Elle rappelle qu'un détour est plus pénalisant pour un piéton ou une personne à mobilité réduite que pour un cycliste. Les personnes à mobilité réduite représentent un tiers des usagers : personnes âgées, avec un handicap, avec de jeunes enfants ou chargées... A condition que le dénivelé le permette, des aménagements comme des rampes sont préférables aux ascenseurs : accès permanent sans contrôle d'accès, pas de problème d'entretien, plus rapides. Les aménagements d'accessibilité pour tous profitent à l'ensemble des usagers.

La Commission demande d'inscrire dans le volet réglementaire le principe de l'accessibilité pour tous, la plus directe possible, aux différents lieux et des aménagements pour la faciliter.

La Commission suggère aussi de prévoir des logements adaptés aux personnes à mobilité réduite.

RER Vélo

La Commission attire l'attention sur le RER vélo en cours de développement et sur l'équilibre à trouver entre une infrastructure cyclable destinée à accueillir un grand nombre de cyclistes et la fonction récréative du parc.

Dans ce cadre, une piste cyclo piétonne doit avoir une largeur minimale de 6 mètres pour en faire un axe efficace, convivial et sans conflits.

La Commission insiste aussi pour que les différents itinéraires cyclables soient connectés entre eux dans les nouveaux aménagements.

rue Vandenpeereboom

Une piste cyclable est prévue de part et d'autre de la rue Vandenpeereboom en supprimant le stationnement d'un côté. La largeur de la rue est limitée. La Commission demande de vérifier la faisabilité de cette option pour garantir des aménagements cyclables de largeur conforme aux recommandations du vademecum régional.

Beekkant

La Commission signale la présence de flux de voyageurs très importants à Beekkant et demande que la station soit conçue dès le départ comme un pôle multimodal. La gestion des flux doit être améliorée, avec deux sorties à la station et une meilleure intermodalité entre le métro et le bus 87. La Commission insiste aussi pour que les quais de Beekkant soient rendus accessibles en autonomie. Elle apprécie la connexion de plain-pied entre les deux stations.

Gare de l'Ouest

La Commission demande de garantir une éventuelle tramification future des bus de De Lijn (plan originels du Brabantnet).

Stationnement Vélos et Voitures

La Commission insiste qu'il y ait suffisamment de parkings vélo pour les logements, mais aussi pour les visiteurs des nombreuses fonctions du site, et éventuellement pour les riverains.

La Commission rappelle que l'offre de stationnement incite à l'usage de la voiture, que le quartier bénéficie d'une excellente accessibilité en transports publics de la Région. Dans ce cadre, l'ambition doit être de diminuer l'offre de stationnement, d'anticiper les changements des pratiques de mobilité et la réduction du transport motorisé individuel, comme exprimé à la p.20 du volet stratégique : « En vue de favoriser les modes actifs et en raison de l'excellente desserte en transports en commun du site, l'ambition portée par le projet de PAD est de limiter le nombre d'emplacements de parcage ». Cependant, la commission constate que ce principe n'est concrétisé nulle part. Par conséquent, rien ne s'oppose à ce qu'on mette sur pied un projet de développement de 405 places de stationnement sur deux niveaux (p. 86 du volet stratégique). La Commission est favorable à la mutualisation du stationnement entre fonctions, mais demande à ce qu'on donne la priorité à d'autres fonctions.

Elle demande aussi que le projet s'inscrive dans une évolution à long terme et prévoie la réversibilité des espaces de parkings et leur reconversion (par exemple des espaces en sous-sol avec une plus grande hauteur sous plafond pour accueillir d'autres usages comme des livraisons ou des équipements).

La Commission insiste sur la nécessité de prévoir en suffisance :

- des places de parking pour PMR
- des espaces de livraisons hors voirie avec une hauteur sous plafond permettant d'accueillir des petits camions
- des bornes de recharge pour les véhicules électriques.