



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE
PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR
PAD JOSAPHAT**

Demandeur	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT
Demande reçue le	18/10/2021
Exposé	04/10/21 par M. Thomas Van Den Boogaerde, Perspective Brussels.
Document transmis	Le projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD), le Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ; le résumé non technique (RNT) du RIE ; l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le projet de Plan d'Aménagement Directeur « Josaphat ». Présentation à la CRM du 04/10/21
Avis adopté par la Commission Régionale de la Mobilité le	25/10/2021

La Commission a pris connaissance de la volonté de mieux préserver la qualité du paysage et la biodiversité du site Josaphat ce qui a conduit revoir l'urbanisation du site et à diminuer la densité des bâtiments. La baisse de densité des bâtiments est à mettre en relation avec le fait que les hypothèses démographiques sur lesquelles reposent le PAD se basent sur 10.000 nouveaux habitants par an en RBC alors que les projections de l'IBSA évoquent maintenant le chiffre de 2.000. Néanmoins la pression immobilière reste importante à Bruxelles.

La Commission apprécie la vision de faire de Josaphat un quartier durable et comprend que l'enclavement topographique du site et sa périphérie fortement construite compliquent la réalisation d'un plan de circulation durable. Cependant, elle estime que l'ambition concernant la mobilité n'est pas assez développée dans le volet stratégique et dans le volet réglementaire. Les références à Good Move, au principe STOP sont bien reprises, tout comme l'ambition de favoriser et de rendre rapides, confortables et sûrs les déplacements à pied et à vélo mais leur traduction concrète est incomplète et insuffisante.

La Commission demande de compléter le volet stratégique du PAD sur la mise en œuvre de l'accessibilité pour tous dans le respect du principe STOP et de Good Move.

Accessibilité pour Tous

Dans un quartier où presque tout est à créer, la Commission insiste pour que l'accessibilité pour tous soit exemplaire ou, autrement dit, que les accès aux lieux publics et les passerelles soient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le site en forme de cuvette ne facilite pas certes pas les connexions mais c'est au niveau du PAD qu'il faut y réfléchir et apporter des solutions. La Commission demande au PAD d'ajouter des garanties réglementaires à ce sujet.

La Commission se réjouit de la volonté du PAD d'encourager une diversité des logements privés répondant aux besoins des bruxellois en ce compris les logements accessibles et adaptables aux personnes en situation de handicap. Elle demande de traduire cette volonté en un objectif chiffré.

Le volet stratégique indique que tous les logements du site seront accessibles aux personnes porteuses de handicap depuis l'espace public jusqu'au séjour. La Commission demande d'ajouter cette obligation dans les prescriptions réglementaires.

Sécurité routière

La Commission signale que la densité du trafic autour du site Josaphat pose déjà problème aujourd'hui en matière de sécurité, notamment au débouché des pistes cyclables (Boulevard Wahis, Lambermont, av. Léopold II et des Loisirs). L'augmentation du trafic liée à la mise en œuvre du PAD impose de repenser le plan de circulation du quartier et les aménagements en termes d'infrastructures afin de garantir la sécurité routière à l'intérieur et autour du nouveau quartier, et de promouvoir l'usage prioritaire des modes actifs de mobilité.

Circulation piétonne

La Commission apprécie les intentions globales en faveur de la marche. Elle regrette cependant le manque de développements à ce sujet dans le PAD et demande qu'elles soient traduites concrètement dans les volets stratégique et réglementaire. Elle suggère d'aborder concrètement les cheminements dans le site et vers le site ainsi que les connexions vers les arrêts de transport public et les pôles. La passerelle sud pourrait être déplacée le long de la frontière sud du site. C'est déjà un axe de passage, et sa prolongation par une passerelle au-dessus des rails permet une liaison entre l'avenue Latinis et les clubs sportifs.

La Commission remarque le travail intéressant sur les vents dominants et les façades chaudes et froides, cela va grandement influencer la marchabilité du quartier.

Vélo

La Commission demande de compléter et de préciser les volets stratégiques et réglementaires consacrés au vélo.

Les voiries adjacentes au site Josaphat

La route d'accès sur Latinis n'est plus uni- mais bidirectionnelle. Cela risque d'induire du trafic supplémentaire sur l'avenue Gilisquet qui est sur un itinéraire cyclable régional

(ICR1) - Vélo CONFORT. L'ICR subit déjà un trafic important à l'heure actuelle, avec des infrastructures cyclables peu adaptées. La Commission demande d'adapter les infrastructures cyclables avenue Gilisquet.

Accessibilité cyclable du site et au site

L'accessibilité cyclable sur le site et au site doit être précisée et étoffée :

- a. Prévoir une connexion avec les futurs aménagements prévus sur Général Wahis ;
- b. examiner la possibilité d'accès aux talus pour les cyclistes ;
- c. Au niveau de l'actuelle zone en friche à l'est de la voie ferrée, séparer la mobilité active (dont le RER Vélo) de la mobilité motorisée (sur la voirie déjà existante¹), cela épargne la création d'une voirie le long des rails, améliore la sécurité routière et préserve aussi le couloir écologique.
- d. Rendre l'ensemble des passerelles accessibles à vélo (sans devoir recourir à un ascenseur ou des escaliers) ;
- e. préciser le nombre d'emplacements de stationnement vélos pour la gare RER.
- f. Au niveau des logements, fixer la norme à 1 emplacement vélo par oreiller plutôt que chambre
- g. augmenter la proportion d'emplacements vélos dimensionnés pour des vélos de plus grande taille (vélos cargos, charrettes pour enfants...) au minimum à 10%.

L'itinéraire RER-vélo doit effectivement être intégré au projet de PAD, et rencontrer les critères de qualité que l'on doit attendre sur un tel tracé. Le tracé RER-vélo en parallèle sur Léopold III, mentionné dans les documents, ne dispose pas des infrastructures adéquates, et il est fort peu probable que les aménagements actuels puissent évoluer drastiquement dans le futur.

Concernant les écoles : privilégier le principe de rue scolaire à la présence d'un "kiss & ride" pour accéder aux écoles et crèches et intégrer et préciser les stationnements vélo : longue durée pour les élèves et courte durée pour les parents qui conduisent leurs enfants.

Desserte STIB

Le projet de PAD Josaphat sous-estime les besoins en transports en commun. En effet, il estime à 350 personnes/heure les départs du site en transports en commun². Sur un total de 3.421habitants³ pour les seuls logements, cela fait seulement près de 10%. Or, la part modale des déplacements Metro-Tram-Bus des Bruxellois est de 21% (28% pour les déplacements intrabruellois)⁴. À supposer que les futurs habitants aient recours au transports publics dans des proportions comparables, et compte tenu des objectifs régionaux de baisse du recours à la voiture, le nombre de 350 personnes/heure semble largement sous-évalué

¹ RIE, partie 2, p. 107. La voirie existante est tracée en blanc dans la partie grisée

² RIE, partie 4, p. 106, point B.2, al. 3

³ RIE, partie 4, p. 148, premier tableau

⁴ <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/contexte-bruxellois/mobilite-et-transportsen->

La desserte des pourtours de site Josaphat

Le projet de PAD propose de créer un arrêt de tram supplémentaire sur le boulevard Léopold III, établissant entre les arrêts les inter-distances suivantes: 500m entre Léopold III/Pentathlon, 250 m entre Pentathlon et l'arrêt supplémentaire et 450m entre l'arrêt supplémentaire/Evere Shopping. Pour la STIB, la desserte en tram (et les perspectives de croissance des fréquences de la ligne 62, une fois l'extension de la ligne vers Zaventem réalisée) ne justifie pas l'ajout d'un nouvel arrêt sur le boulevard Léopold III, qui serait localisé à seulement 250m de l'arrêt Pentathlon, ce qui est une inter-distance entre arrêts bien trop courte. Le déplacement de l'arrêt de tram Pentathlon (et non la création d'un arrêt de tram supplémentaire) était une des recommandations de l'EI réalisée en 2015, alors que le projet de PAD à analyser était plus dense en tout aspect (nombre de logements, ...).

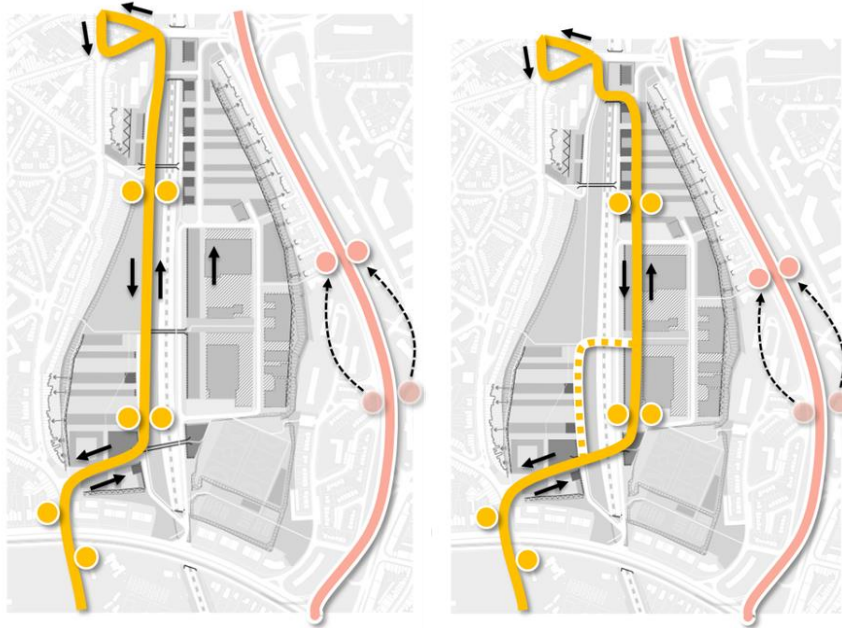
La Commission demande de déplacer l'arrêt de Tram Pentathlon en direction de l'arrêt Evere Shopping, de manière à le positionner au plus près de la nouvelle voirie reliant le site Josaphat au Boulevard, selon les schémas ci-dessous.

La desserte en transport en commun à l'intérieur de Josaphat

La Commission appuie la desserte de l'intérieur du site Josaphat par une ligne de bus dans l'axe Nord-Sud. Les schémas du projet de PAD ne précisent pas l'itinéraire à emprunter, tiennent insuffisamment compte de l'origine de la ligne de bus (à savoir l'avenue Chazal - Rue de Boeck et Kurt) et ne précisent pas la localisation et le nombre d'arrêts qu'il conviendrait de créer. La Commission rappelle l'importance de l'insertion des transports publics dans les voiries alentour tant pour proposer un service qualité que pour assurer la sécurité de tous.

La Commission appuie les demandes de la STIB :

- a. En direction de l'avenue Chazal, la ligne de bus doit accéder au site Josaphat par l'avenue Gilisquet pour des questions de sécurité, de longueur et de clarté de parcours ; les tourne à gauche sont des manœuvres à éviter, pour des questions de sécurité routière et de performance, la ligne doit traverser perpendiculairement le boulevard Lambermont et disposer d'une bande bus + vélo depuis le site Josaphat en direction de l'avenue Gilisquet.
- b. la ligne de bus doit être orientée en direction des rue de Boeck et Kurth (pas vers le rond-point du boulevard Léopold III) et il est nécessaire de créer un contre-sens au profit des bus + vélos depuis le pont de Boeck.
- c. Quant à l'itinéraire de la ligne de bus à travers le site, deux alternatives sont proposées. Soit via l'ouest de la ligne ferroviaire, en traversant le parc (à l'instar de ce qui a été défini dans le PAD Mediapark), soit via l'est de la ligne ferroviaire.
- d. La desserte bus étant plus fine que la desserte Tram, il est nécessaire de créer 2 arrêts.



La Gare d'Evere

La Commission constate que la gare « à créer » selon le PRAS au niveau du boulevard Lambertmont n'est pas considérée par le projet de PAD, qui vise plutôt l'amélioration de la gare « Evere » existante (déplacement du quai « nord » au sud du pont de la rue De Boeck afin de l'aligner avec l'autre quai actuel). Dans ce cadre, la Commission insiste pour une accessibilité optimale à la gare aux deux extrémités des quais, ce qui implique notamment la réalisation rapide de la passerelle côté sud des quais.

La Commission s'étonne de ne pas voir d'objectifs en termes d'utilisation de la gare et de fréquence des trains.

Concernant les accès aux quais (Volet informatif - p. 17/24 - Volet Stratégique - p.15/98 et p. 60/98), la SNCB signale qu'elle prévoit la gestion d'un seul accès en accord avec sa stratégie liée aux tailles des gares. Par quai, la SNCB prévoit un escalier et un accès PMR (de type rampe), localisés notamment suivant le principe STOP et favorisant l'intermodalité entre les transports en commun. Les coûts de financement et d'exploitation de tout autre accès supplémentaire à ceux prévus par la SNCB seront à charge du demandeur.

Par ailleurs la Commission s'étonne de la proposition d'une gare couverte peu propice au contrôle social et peu agréable (cf. la gare de Boitsfort ou celle de Bockstael). La Commission recommande une gare à l'air libre, moins coûteuse, cela permettrait de dégager des moyens pour améliorer les accès.

Concernant les zones de « spoorpark » (« zones SP ») reprises dans les plans réglementaires (Volet réglementaire - p.85/98), il est important de conserver la possibilité d'un cheminement piéton d'accès aux quais et à la zone ferroviaire.

La Commission suggère de construire deux quais l'un en face de l'autre.

Si possible, la Commission suggère aussi d'étudier un quai du côté de la voie de garage actuelle pour qu'elle puisse être utilisée pour les trains voyageurs le cas échéant. Idéalement la voie centrale serait une voie de garage et les voies extérieures sont des voies pour les trains traversants de sorte que la voie centrale puisse être utilisée dans les deux sens sans occasionner de croisements et ne bloque la circulation sur l'autre voie.

La Commission demande d'ajouter des dispositions réglementaires relatives à la gare, à ses accès et à son utilisation.

Mobilité partagée et pôles de multimodalité (mobility hubs)

La Commission souligne positivement l'inscription de trois pôles de multimodalité sur le site. Elle insiste sur l'importance de leur visibilité et de l'accessibilité à pied et à vélo de ces pôles. En plus des vélos et cargos partagés, il faut y ajouter des espaces sous abri et sécurisés pour le stationnement des vélos privés, vélos normaux, vélos cargo et vélos longs. La Commission demande de déjà prévoir/réserver dans le plan les possibilités physiques pour les extensions des pôles de multimodalité en fonction de l'utilisation.

La Commission demande de prévoir des places pour les voitures partagés dans chaque parking et une adaptation du nombre de place en fonction de l'usage.

Stationnement

La Commission demande si le quartier ne pourrait pas constituer une opportunité pour un quartier modèle piétonnier, « car free » sur le mode du quartier Vauban (Fribourg-en-Brigau) impliquant une réduction drastique du ratio de place de parking/logement. Cela constituerait une vitrine au sein de la capitale de l'Europe.

La Commission appuie la réduction du stationnement en voirie pour favoriser le stationnement hors voirie. En ce qui concerne le parking, le projet de PAD mentionne deux «parkings» dont un «parking public». Etant donné que du stationnement semble prévu par ailleurs pour les bureaux et logements, est-ce que l'attractivité du site suffira à rendre le «parking public» rentable même en cas de réduction des emplacements en voirie ? N'existe-t-il pas une possibilité de mutualisation des différents besoins de stationnement au sein d'une voirie deux poches de stationnement avec affectation « mixte » ? Enfin, la Commission rappelle le coût élevé de la construction de parkings et demande quelle serait la construction juridique et financière envisagée pour le construire et/ou l'exploiter le parking.

Aménagement des espaces publics et sécurité

La Commission souligne l'importance de prendre en compte les aspects de sécurité dans l'aménagement de l'espace public et se réfère au guide et au concept de Security by Design (recommandations en matière de *Crime Prevention Through Environmental Design*⁵ CPTED). Vu l'enclavement du site, la Commission insiste sur l'intégration des accès aux services de secours pour l'ensemble des infrastructures envisagées,

Conformément à ce guide *Security by Design* précité, l'effet de la visibilité sur la sécurité (« voir, être vu ») est important. La présence d'espaces verts contribuent au sentiment de bien-être et peut rendre l'espace public plus accueillant, plus inclusif. Toutefois, il ne faut pas négliger les dangers pouvant découler d'un manque de visibilité. En effet, l'impact du manque de visibilité sur la sécurité (« voir, être vu ») est significatif. Dès lors, la présence d'arbres basses tiges ou d'aubettes bouchant la vue est à prendre en compte dans l'aménagement.

⁵ Prévention du crime par l'aménagement du milieu (PCAM)