



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR (PAD)
« PORTE DE NINOVE »**

Demandeur	Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Demande reçue le	28/02/2023
Exposé	06/03/2023
Documents transmis	Arrêté adoptant le plan d'aménagement directeur « Porte de Ninove » Plan d'aménagement directeur – volet informatif Plan d'aménagement directeur – volet stratégique et réglementaire Rapport sur les incidences environnementales (RIE) Résumé non technique (RNT) du RIE Rapport de synthèse de la procédure d'information et participation Présentation « briefing CRM » sur le PAD « Porte de Ninove »
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	27/03/2023

1. La Commission rappelle que les espaces publics de la porte de Ninove et de ses abords sont complexes et qu'ils ne sont ni sûrs ni agréables pour les piétons, les cyclistes et les usagers des transports publics. La Commission insiste pour faire de l'axe du Canal un axe fort, sûr et confortable pour ces déplacements.
2. La Commission demande que le volet réglementaire du plan d'aménagement directeur comporte des changements structurels pour améliorer la circulation des modes actifs et des usagers du transport public.

Cheminements Piétons

3. La Commission appuie la connexion réservée aux modes actifs prévue au niveau du stade Vander Putten et demande que le PAD soit l'occasion d'améliorer les connexions pour les piétons, en particulier :
 - entre le parc de la Porte de Ninove et le futur parc de la Sennette ;
 - Quai de Hainaut-chaussée de Ninove, une plus grande place est nécessaire avec une véritable séparation entre les cyclistes (réseau PLUS du Plan régional de mobilité) et les piétons (réseau confort). Cela signifie de fait que la circulation automobile doit y être fortement limitée (réseau quartier).

- Chaussée de Ninove, un trottoir et une piste cyclable sont nécessaires au niveau de la parcelle triangulaire.
4. La Commission demande de conforter des améliorations de la sécurité et l'espace des cheminements piétons dans le volet réglementaire.

Aménagements cyclables

5. Le périmètre du PAD est situé au à un carrefour important de plusieurs réseaux cyclables (ICR, cyclostrade et EuroVelo). L'usage du vélo est en forte progression, et la création de nouveaux logements et de nouveaux équipements publics va renforcer le nombre de déplacements à vélo au sein de cette zone. Le PAD se contente d'entériner la situation actuelle. L'aménagement existant (conçu en 2015) ne répond pas suffisamment aux ambitions du plan Good Move ni aux recommandations des guides d'aménagements cyclables, et ne permettra pas de répondre correctement à l'augmentation attendue des déplacements à vélo. La Commission insiste pour que le PAD se montre explicitement plus volontariste concernant l'aménagement du réseau cyclable et notamment sur la séparation claire des flux cyclistes et piétons, très importants et aux vitesses peu compatibles sur le réseau vélo PLUS. Ces remarques s'appliquent particulièrement à la cyclostrade le long du canal (quai du Hainaut - chaussée de Ninove) dont les caractéristiques actuelles en satisfont pas à la qualité requise pour une cyclostrade.
6. La Commission demande de conforter des améliorations de la sécurité et l'espace des cheminements piétons et cyclistes dans le volet réglementaire.

Parking vélo sécurisé

7. Le PAD mentionne le stationnement vélo sécurisé dans ses prescriptions générales, mais de manière très évasive. En l'absence de prescriptions particulières au sein du PAD, ce sont les règles du RRU qui sont d'application.
8. La Commission demande que le PAD intègre dans ses prescriptions particulières les normes de stationnement vélo au sein des bâtiments prévues par le futur "Good Living", en précisant que les normes du RRU s'appliquent au périmètre du PAD dès lors qu'elles se montrent plus ambitieuses que celles mentionnées dans les prescriptions particulières du PAD.
9. Le PAD prévoit également que les parkings souterrains accueillent des emplacements pour la mobilité active. En raison de leur accessibilité moindre et du sentiment d'insécurité que peuvent générer des parkings en sous-sol (notamment pour un public de femmes), la Commission demande que le PAD privilégie les parkings vélo au niveau du rez-de-chaussée pour les nouvelles constructions.
10. Outre les besoins de stationnement vélo des futurs occupants du PAD, la Commission met en avant l'opportunité que représente un PAD pour créer un parking vélo de grande capacité à destination des occupants des quartiers denses bordant le PAD dans lesquels il est difficile de garer un vélo de manière sécurisée. La Commission demande d'étudier les besoins de parkings vélos sécurisés dans un périmètre plus large bordant le PAD et la faisabilité d'un parking vélo de quartier dans le périmètre du PAD.

Transports publics

11. L'étude de l'accessibilité en transports en commun comporte des erreurs (par ex. le terminus du bus 89) et ne prend pas en compte les changements comme la scission

du tram 51. L'étude ne considère le réseau de tram que pour la mise en connexion avec le métro et les gares, alors que le tram constitue également un mode de transport vers le nord ou le sud de la Région.

12. Faute d'avoir prévu un trottoir et une piste cyclable sur la parcelle triangulaire, les voitures roulent actuellement sur le site propre chaussée de Ninove. La Commission insiste pour remettre en place un site propre.

Stationnement automobile

13. Le rapport d'incidences mentionne le trafic supplémentaire qui sera généré par les logements et les équipements au niveau du stade Vander Putten et il recommande de limiter le stationnement.
14. Les mesures relatives à la mobilité et au stationnement sont essentiellement exposées dans le volet stratégique du PAD.
15. La Commission regrette le manque de cohérence entre les constats et les recommandations du RIE et aussi le manque de clarté sur le statut, indicatif ou obligatoire, de certaines dispositions.
16. Elle demande de compléter le volet réglementaire par des prescriptions en matière de stationnement : imposer des seuils plus bas pour les places de stationnement de véhicules automobiles par logement.
17. Par ailleurs, le RIE présente le parking souterrain sous la parcelle triangulaire comme « indispensable » tout en soulignant que « *l'accès à un parking souterrain reste très problématique au regard des nouveaux aménagements opérés sur le pourtour de la zone triangle* ». Comme l'indique également le rapport, l'accès à un parking souterrain pour cette parcelle, quel que soit le côté, est problématique. Il s'agit d'axes très fréquentés où circulent parfois tous les modes de transport, y compris le tramway. La Commission se demande pourquoi il a été décidé de placer l'entrée du côté du ring alors que l'EIE recommande la chaussée de Ninove. La recommandation de combiner l'entrée du parking avec la « contre-allée cyclo-piétonne » pose problème. La « contre-allée » est en principe temporaire et il n'est pas certain que cet aménagement suffise à s'affranchir des remontées de files, que peut générer la bande unique sur la chaussée de Ninove. Enfin, combiner accès aux garages et voirie cyclo-piétonne ne semble pas cohérent avec l'intention de sécuriser les usages faibles.

Étude d'accessibilité et trafic automobile

18. Le périmètre d'étude retenu par le rapport d'incidences est restreint et peut induire une sous-évaluation des effets du volet immobilier du PAD sur la mobilité. Le RIE relève pourtant des niveaux déjà préoccupants en termes de bruit et de pollution atmosphérique en situation actuelle. La Porte de Ninove constitue aussi l'un des principaux carrefours de la Petite ceinture.
19. Le volet réglementaire maintient une zone de voirie tout le long de la lisière sud du parc entre la rue Heyvaert et la petite ceinture. Cette voirie, dont l'extrémité nord a, dans les faits, disparu en raison de son remplacement par le parc, doit permettre l'accès aux véhicules d'urgence ou de déménagement. Comment la sécurité sera-t-elle garantie sur la liaison secondaire ? Cette route est bordée d'une aire de jeux pour enfants. La Commission estime que le maintien de l'affectation en zone de voirie le passage de véhicules impliquera de clôturer l'espace et donc de réduire la superficie du parc. De plus, elle comporte le risque que cette voirie puisse un jour servir à recréer une connexion automobile directe entre la Petite ceinture et la rue Heyvaert. La Commission suggère de modifier l'affectation de cette zone en espace vert.

Affectations des bâtiments en lien avec les déplacements

20. Sous l'angle du genre et de la mobilité, il est important de relever que l'affectation et la disposition des bâtiments dans la zone a un impact sur la mobilité des femmes. Elles influencent la fréquentation des lieux et leur aspect accueillant, augmentant ou diminuant le sentiment de sécurité, qui lui-même favorise ou défavorise les déplacements des femmes dans une zone. Dès lors, cet avis invite à questionner l'affectation des infrastructures sur la zone. En ce sens, les recommandations sont :

- D'intégrer dans le projet de logement, les bonnes pratiques concernant l'approche genrée du logement¹, notamment concernant l'architecture et les espaces communs, dont l'affectation des rez-de-chaussée pour ce qui concerne plus particulièrement leur impact sur la mobilité.
- De faire une large place aux équipements collectifs, socio-culturels et services publics répondant aux besoins des femmes et autres habitants du quartier en priorité. En effet, les femmes ont une mobilité complexifiée par les tâches de soins qui leur incombent encore en majorité (ce qui complexifie leur chaîne de déplacements) et des équipements et services de proximité sont de nature à faciliter leur mobilité et à renforcer leur présence dans le quartier.
- D'adopter une approche genrée dans la rénovation et l'agrandissement du stade. La pratique sportive des femmes et des filles est aujourd'hui encore nettement inférieure à celle des hommes. Ce faisant, les investissements publics en matière sportive bénéficient largement à la gent masculine. Si la mixité dans le sport est atteignable pas une diversité d'actions dans les lieux après leur ouverture au public, elle peut se prévoir également en amont, dans l'architecture du lieu².
- D'intégrer une approche genrée des espaces verts³.

21. Il n'y a pas lieu de prévoir de des zones "kiss and ride" dans l'espace Pierron, ces zones facilitent l'utilisation de la voiture plus que la mobilité active.

¹ [Nextcloud \(angela-d.be\)](http://angela-d.be)

² Evaluation de l'impact en matière de genre des infrastructures sportives de quartier produites dans le cadre des CQD, Idéa Consult pour le compte de la Direction de la rénovation urbaine, SPRB, mai 2018 ; voir le cas du stade de la commune de Saint-Josse-Ten-Noode dans Marchés publics, un levier vers l'égalité, actes du colloque du 20 octobre 2016, par Bruxelles pouvoirs locaux.

³ [rapport_final_region_-_09.2017.pdf \(garance.be\)](#)