

Commission Régionale de la Mobilité

Rapport d'activités 2016



Table des Matières

Avant-propos

1	Mission de la Commission	4
2	Instances représentées	4
3	Composition	6
4	Sections spécialisées : vélo, modes actifs, personnes à mobilité réduite & section marchandises	10
5	Réunions	12
6	Avis	12
7	Exposés	13
8	Représentation	14

	Liste des avis	15
--	-----------------------	-----------

Avant-propos

La Commission régionale de la Mobilité est un lieu important pour la concertation et pour donner des avis au Ministre. Ces dernières années, nous avons remarqué un mouvement de nos membres vers le consensus et vers une vision commune respectueuse des préoccupations de chacun.

L'année 2016 a vu la Commission régionale de la Mobilité remettre huit avis.

Six d'entre eux sont des avis demandés à la Commission en vertu de la réglementation urbanistique ; ils concernaient le Code bruxellois de l'aménagement du territoire, une modification du Plan régional d'Affectation du Sol relative au plateau du Heysel et quatre projets de PPAS dont ceux de Biestebroeck à Anderlecht, du site de Tour & Taxis et du Campus universitaire de la Plaine. Autant de développements futurs importants, dont les conséquences sur la mobilité doivent être anticipées.

Concernant la mobilité proprement dite, la Commission a remis un seul avis, très positif, sur le projet de plan Directeur Bus de la STIB, tout en attirant l'attention sur les défis encore à relever tels que le manque d'efficacité du réseau bus en de nombreux endroits, l'achat d'un matériel respectueux de l'environnement et, surtout, l'absence d'informations sur l'offre et les fréquences prévues.

La Commission a aussi remis un avis d'initiative sur la modification de l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun.

Outre sa compétence d'avis, la Commission Régionale de la Mobilité est aussi un espace d'information, de sensibilisation et d'échanges entre les acteurs. Plusieurs sujets importants ont ainsi été présentés et discutés. Ils concernaient la mobilité interrégionale (offres SNCB et de Lijn) et des sujets plus « bruxellois » comme les zones à concentration d'accidents (ZACA), le programme pluriannuel d'investissements pour les tunnels ou encore le projet de Plan d'Aménagement Directeur « Delta E411 ».

De manière générale, et en particulier en mobilité, nous sommes convaincus de l'importance de la concertation comme élément clé de la réussite des projets. La Commission offre un lieu de rencontre entre les très nombreux acteurs de la mobilité à Bruxelles ; elle rassemble, tous modes confondus, les opérateurs de mobilité, les usagers et les institutions gestionnaires de mobilité. Bien menée, une concertation constructive améliore les projets et leur apporte un plus grand soutien.

Fin 2016, la Commission a été consultée sur les projets de stations pour la nouvelle ligne de métro entre Nord et Bordet. Ce dossier fera encore l'objet de plusieurs réunions en 2017. La Commission veillera à débattre de ces grands projets suffisamment en amont de leur développement.

La Commission a aussi été désignée comme comité d'accompagnement du futur Plan régional de Mobilité, et elle se réjouit de voir son rôle dans les débats de mobilité ainsi accru.

Nous remercions nos membres pour leur expertise et leur attitude, à la fois constructives et engagées. Nous remercions aussi l'équipe de Bruxelles Mobilité pour leur travail (Marianne Thys, Noémi Halen, Nadine Meyer) et bien sûr, merci aussi au Ministre Pascal Smet de prendre nos avis en compte.

Prof. Dr. Cathy Macharis, Présidente

Dr. Frédéric Dobruszkes, Vice-Président

1. Mission de la Commission

Conformément à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000 (Moniteur belge du 23 mars 2002), la **Commission Régionale de la Mobilité (CRM)** examine, de sa propre initiative ou à la demande du Gouvernement ou des communes bruxelloises, les questions de mobilité, générales ou particulières, sur lesquelles elle formule des avis.

Pour mener à bien sa tâche consultative, la Commission Régionale de la Mobilité vise le développement durable. Dès lors, la problématique de la mobilité est examinée de façon globale, ce qui implique que l'avis tienne compte de l'aspect sécurité (victimes de la circulation), de l'aspect financier (le coût externe de la mobilité), de l'aspect économique (mobilité des personnes et transport des marchandises, accessibilité de la ville) et de l'aspect environnemental (nuisances sonores, pollution de l'air et qualité de vie en ville).

2. Instances représentées

La Commission Régionale de la Mobilité **est composée des principaux acteurs urbains concernés par la mobilité à Bruxelles**. Les instances représentées au sein de la Commission sont définies par l'arrêté du 19 octobre 2000. Le nombre de représentants par instance est variable.

Les sociétés de transports publics

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)
SNCB Holding et SNCB Voyageurs
Société "De Lijn"
Société "TEC"

Les pouvoirs locaux et régionaux

Conférence des Bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale
Conférence des chefs de corps de la police urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale
Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
Bruxelles Environnement (Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement)
Société du Port de Bruxelles
Corps du Service Incendie et de l'Aide Médicale Urgente
Administration régionale : Bruxelles Développement Urbain (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement)
Administration régionale : Directions Générale et Stratégie de Bruxelles Mobilité (Administration de l'Équipement et des Déplacements)

Les organisations syndicales

Interrégionale de Bruxelles de la Fédération Générale du Travail de Belgique
Fédération Bruxelloise des Syndicats Chrétiens
Centrale Générale des Syndicats Libéraux de Belgique

2. Instances représentées (suite)

Les milieux économiques

Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles (BECI-CCIB)

Union des Entreprises de Bruxelles (BECI-UEB)

Organisations représentatives des classes moyennes représentées au Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale

Les usagers des transports en commun et les piétons

GUTIB asbl (Groupement des Usagers des Transports Intercommunaux de Bruxelles)

NOMO asbl (Association de Personnes non Motorisées)

BTTB vzw (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers)

Les cyclistes

GRACQ asbl (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens)

Fietsersbond-Brussel vzw

Les associations de défense de l'environnement

IEB asbl (Inter Environnement Bruxelles)

BRAL vzw (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)

Les usagers dits « faibles »

Ligue des Familles et Bond van Grote en Jonge Gezinnen

Conseil Consultatif de la Santé et de l'Aide aux Personnes de la Commission Communautaire Commune, Section Commission de l'aide aux Personnes

Les automobilistes et transporteurs privés

Touring

VAB (Vlaamse Automobilistenbond)

Commission Consultative des Taxis

FEBETRA (Fédération Royale Belge des Transporteurs)

FBAA (Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des organisateurs de voyages)

Les membres associés

Direction Mobility de la Commission européenne

Union Internationale des Transports Publics

Institut Belge de la Sécurité Routière

Direction de l'Infrastructure des Transports publics, Direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries de l'Administration Bruxelles Mobilité

Centre de Recherches Routières

3. Composition

Les membres de la Commission Régionale de la Mobilité ont été nommés le 9 septembre 2010 pour une durée de 5 ans. La composition de la Commission Régionale de la Mobilité a été partiellement renouvelée dans le courant de l'année 2013, pour remédier à plusieurs départs (pension, changement de poste). Ci-dessous vous trouverez la composition de la Commission suite à ce renouvellement (arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 décembre 2013).

Madame Prof. Dr. Cathy Macharis en qualité de **Présidente**
Monsieur Dr. Frédéric Dobruszkes en qualité de **Vice-Président**

En représentation de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)

Monsieur Kris Lauwers
Monsieur Jean-Michel Mary
Madame Valérie Haemers (suppléant)
Madame Marie-Hélène Noel (suppléant)

En représentation de la SNCB Holding et de la SNCB Voyageurs

Madame Sandra Van Belle
Monsieur Tanguy de Ghellinck (suppléant)

En représentation de la Société "De Lijn"

Monsieur Johan Van Looy
Madame Esther Nevelsteen (suppléant)

En représentation de la Société "TEC"

Monsieur Charles Scharpé
Monsieur Emmanuel Lecharlier (suppléant)

En représentation de la Conférence des Bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale

Monsieur Tristan Roberti
Madame Anne De Canniere
Monsieur Pierre Simon
Madame Els Ampe
Madame Myriam Brackelaire (suppléant)
Monsieur Christian Cumps (suppléant)
Monsieur Claude Maertens (suppléant)
Monsieur Mohamed Ridouane Chahid (suppléant)

En représentation de la Conférence des chefs de corps de la police urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale

Monsieur Victor Michaux
Monsieur Philippe Schepers (suppléant)

En représentation de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Erik Caelen
Madame Barbara Decupere (suppléant)

3. Composition (suite)

En représentation de Bruxelles Environnement (IBGE)

Madame Sarah Hollander
Monsieur Benoît Willocx (suppléant)

En représentation de la société du Port de Bruxelles

Madame Valérie Tanghe
Monsieur Laurent Vanden Broeck (suppléant)

En représentation du Corps du Service Incendie et de l'Aide Médicale Urgente

Monsieur Charles De Sneyder
Monsieur Michel Everaert (suppléant)

En représentation des Administrations régionales : Bruxelles Développement urbain (BDU) et la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité (BM)

Madame Ann Geets
Monsieur Jean-Paul Gailly
Monsieur Yves Van de Castelee (suppléant)
Monsieur Philippe Barette (suppléant)

En représentation de l'Interrégionale de Bruxelles de la Fédération Générale du Travail de Belgique (FGTB)

Monsieur Jamel Azaoum
Madame Vroni Lemeire (suppléant)

En représentation de la Fédération Bruxelloise des Syndicats Chrétiens (CSC)

Monsieur Benoît Dassé
Monsieur Pierre Demol (suppléant)

En représentation de la Centrale Générale des Syndicats Libéraux de Belgique (CGSLB)

Monsieur Xavier Muls
Madame Ellen Christiaens (suppléant)

En représentation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles (BECI-CCIB)

Monsieur Peter de Preter
Madame Nadine Atanassoff (suppléant)

En représentation de l'Union des entreprises de Bruxelles (BECI-UEB)

Monsieur Jan de Brabanter
Monsieur Laurent Schiltz (suppléant)

En représentation des organisations représentatives des classes moyennes représentées au Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale

Madame Francine Werth
Monsieur Pierre Van Schendel (suppléant)

3. Composition (suite)

En représentation des Associations NOMO (Association de Personnes non Motorisées) et GUTIB (Groupement des Usagers des Transports Intercommunaux de Bruxelles)

Monsieur Michel Hubert

Monsieur Jacques Ponjée (suppléant)

En représentation de l'Association BTTB-Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers

Monsieur Stefan Stynen

Monsieur Bart Van de Walle (suppléant)

En représentation du Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ)

Monsieur Bernard Dehaye

Monsieur Eric Nicolas (suppléant)

En représentation du Fietsersbond-Brussel

Monsieur Roel De Cleen

Monsieur Guido Vanden Weyngaerd (suppléant)

En représentation des associations IEB (Inter Environnement Bruxelles) et BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu)

Monsieur Jeroen Verhoeven

Monsieur Jérôme Matagne (suppléant)

En représentation des associations Ligue des Familles et Bond van Grote en Jonge Gezinnen

Monsieur Luc Mahieu

Madame Ria Katee (suppléant)

En représentation du Conseil Consultatif de la Santé et de l'Aide aux Personnes de la Commission Communautaire Commune, Section Commission de l'aide aux Personnes

Monsieur Cleon Angelo

Madame M. Van Droogenbroeck (suppléant)

En représentation des Associations Touring Secours et le VAB (Vlaamse Automobilistenbond)

Monsieur Karel Van Coillie

Madame Joni Junes (suppléant)

En représentation de la Commission Consultative des Taxis

Madame Véronique Vanberg

Madame Michaela Popescu (suppléant)

En représentation de la FEBETRA (Fédération Royale Belge des Transporteurs) et de la FBAA (Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des organisateurs de voyages)

Monsieur Louis Eloy

Madame Isabelle De Maegt (suppléant)

3. Composition (suite)

MEMBRES ASSOCIÉS

En représentation de la Direction générale Energie et Transport de la Commission européenne

Monsieur Alexandre Giacomini

Madame Katarzyna Dobielewska (suppléant)

En représentation de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP)

Madame Caroline Cerfontaine

Monsieur Tony Dufays (suppléant)

En représentation de l'Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR)

Monsieur Benoît Dupriez

Madame Muriel Jadoul (suppléant)

En représentation de la Direction de l'Infrastructure des Transports publics de l'Administration de Bruxelles Mobilité

Monsieur Luc Bioul

Madame Gordana Micic (suppléant)

En représentation de la Direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries de l'Administration de Bruxelles Mobilité

Monsieur Alain Lefebvre

Monsieur Eric Ghilain (suppléant)

En représentation du Centre de Recherches Routières

Monsieur Hinko Van Geelen

Madame Wanda Debauche (suppléant)

Conformément à l'ordonnance du 27 avril 1995 portant introduction d'une représentation équilibrée des hommes et des femmes dans les organes consultatifs de la Région de Bruxelles-Capitale, la Commission comporte un équilibre d'hommes et de femmes. La Commission comporte aussi une représentation équilibrée de francophones et de néerlandophones.

Le Secrétariat de la Commission est assuré par la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité représentée par Madame Marianne Thys, assistée de Mesdames Noémi Halen et Nadine Meyer.

4. Sections spécialisées : Vélo, Modes actifs, Personnes à Mobilité réduite et Marchandises

La Commission comporte quatre sections spécialisées ; elles sont consacrées au vélo, aux personnes à mobilité réduite (PMR), aux modes actifs ainsi qu'aux marchandises.

Tous les membres de la Commission peuvent siéger dans ces commissions spécialisées, mais celles-ci sont aussi ouvertes à d'autres experts. Elles ont donc un mode de fonctionnement plus souple que la Commission plénière, ce qui permet d'y associer les différents acteurs spécialisés. Un rapport du travail de chaque section est effectué au début de chaque séance plénière. Les sections peuvent proposer des avis à la Commission plénière. Ces avis doivent être approuvés en Commission plénière par les membres désignés par le Gouvernement.

La **section Vélo** est présidée par Madame Sofie Walschap (Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité). Le secrétariat est assuré par Monsieur Grégory Moors de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité. Pour rappel, les plans d'aménagement de voiries ou d'espaces publics sont désormais étudiés dans le cadre de la section Modes actifs de la Commission. La section Vélo se consacre donc aux éléments généraux de la politique cycliste. Citons à titre d'exemple pour l'année 2016, la lisibilité des itinéraires du RER vélo (étude province Brabant Flamand), le suivi du plan de pistes cyclables séparées, les éléments d'information du congrès Velo-city Taipei, l'audit de cyclabilité des voiries régionales à Forest (Vélopinion), la campagne de stationnement vélo du Gracq et du Fietsersbond, les aménagements vélo au rond-point Louise, la couleur du revêtement dans les rues cyclables, le forum Bypad, le projet « Adopte un ICR »...

La **section Modes actifs**, constituée en 2013, a pour objectif général de discuter les projets d'aménagement développés en Région de Bruxelles-Capitale avec l'ensemble des différents usagers actifs que sont les PMR (parmi lesquelles les personnes en situation de handicap), les piétons et les cyclistes, en vue d'établir des recommandations concertées constructives. Le plus souvent, ces recommandations sont faites avant la finalisation des projets, de façon à pouvoir être intégrées par le chargé de projet (par exemple avant la demande de permis d'urbanisme).

Madame Marianne Thys préside la section et Monsieur Grégory Moors en assure le secrétariat.

Durant l'année 2016, les principaux projets discutés furent notamment l'Avenue Franklin Roosevelt, le Boulevard de la Woluwe (entre l'avenue Paul Hymans et la frontière régionale), les boulevards Baudouin et d'Anvers, la Place Dumon, l'Avenue du Port, différents tronçons de la Petite Ceinture (de la rue Gineste à la place Quételet, de la place Madou à la Porte de Namur). Des présentations plus générales (le catalogue de subventions régionales proposées aux communes en matière de mobilité durable en 2016, les recommandations du CRR relatives à la qualité piétonne et cycliste à garantir lors de l'exécution de travaux de voiries en RBC, les dispositifs séparateurs pour D9...) ont également été proposées durant cette année.

4. Sections spécialisées : Vélo, Modes actifs, Personnes à Mobilité réduite et Marchandises (suite)

En 2016, la **section PMR** est présidée par Monsieur Erik De Velder. Le secrétariat de la section est assuré par Messieurs Pierre-Jean Bertrand et Gregory Moors de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité.

La section PMR examine de manière régulière l'état d'avancement de la stratégie intégrée de mise en accessibilité de de la STIB et de la Région. Ces éléments doivent permettre, pour ce qui concerne les enjeux d'intégration de la personne handicapée à la voirie et aux transports, de respecter les principes repris dans la Convention des Nations-Unies relative aux Droits des Personnes handicapées que la Région a ratifiée. Cette année, les principaux sujets de discussion ont notamment porté sur certains réaménagements récents et à venir (Place Vanderkindere, Place Rogier, passerelle Infrabel à Berchem-Sainte-Agathe, métro Nord...), la présentation de l'étude du CRR relative à la qualité piétonne et cycliste à garantir lors de l'exécution des travaux de voirie en RBC, l'ordonnance « Handistreaming », l'étude consacrée aux taxis PMR réalisée par l'IBSR, l'accessibilité aux commerces depuis la voirie, la préparation de la campagne relative au respect des emplacements réservés, la politique d'accessibilité de De Lijn, l'état d'avancement du projet PAVE, des discussions relatives au réseau de transport public (dalles de vigilance le long des quais en station, signalétique dans le métro, résultats du Baromètre de la STIB 2015, localisation des arrêts provisoires, élaboration d'un tableau de bord...).

Par ailleurs, la section PMR, par l'entremise de la Commission Régionale de la Mobilité, a remis un avis sur les modifications à opérer dans le RRU lors des travaux de révision, un avis sur le PRDD ainsi qu'un avis sur les modifications à apporter à la définition et aux qualités auxquelles doit répondre un taxi avec licence PMR.

La **section Marchandises** est présidée par Madame Prof. Dr. Cathy Macharis. Le secrétariat est assuré par Madame Marianne Thys. En 2016, cette section s'est réunie deux fois.

Ces deux séances ont été l'occasion de réunir les acteurs bruxellois du transport de fret pour entendre leurs témoignages, partager quelques bonnes pratiques et réfléchir à de nouvelles pistes (notamment via des ateliers interactifs) sur différentes thématiques telles que le projet de tarification kilométrique pour les poids lourds (Quels seront les effets de la tarification kilométrique sur l'organisation des chargeurs et des transporteurs, sur le taux de chargement et sur le report modal? Quelles actions prioritaires pour une logistique durable? Quels facteurs de succès pour les actions prioritaires?) et le développement d'un système de reconnaissance des opérateurs de distribution urbaine à Bruxelles.

Les résultats de chaque séance de travail ont été transmis au cabinet du Ministre Smet.

5. Réunions

En 2016, la **Commission Régionale de la Mobilité** s'est réunie neuf fois : 25/01/2016, 22/02/2016, 21/03/2016, 25/04/2016, 23/05/2016, 20/06/2016, 08/09/2016, 21/11/2016 et 12/12/2016.

La **section Vélo** s'est réunie quatre fois : 19/01/16, 17/05/16, 18/10/16, 20/12/16.

La **section PMR** s'est réunie cinq fois : 16/02/16, 19/04/16, 21/06/16, 20/09/16, 22/11/16.

La **section Modes actifs** s'est réunie quatre fois : 16/02/16, 19/04/16, 21/06/16, 20/09/16.

La **section Marchandises** s'est réunie deux fois : le 20/01/2016 et le 07/03/2016.

6. Avis

En 2016, la Commission Régionale de la Mobilité a remis **8** avis.

A la demande du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics Pascal Smet :

- Avis sur le projet de Plan directeur Bus de la STIB

A la demande du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale, Rudi Vervoort :

- Avis sur l'avant-projet d'ordonnance réformant le CoBAT et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, et modifiant certaines législations connexes
- Avis sur le projet de modification partielle du PRAS relatif au Heysel

En application de textes réglementaires ou de protocoles d'accord entre la Région et les Communes :

- Avis sur le projet de PPAS modifié "6D" (Molenbeek-saint-Jean)
- Avis sur le projet de PPAS Tour&Taxis n°09-01 : le projet de PPAS et son RIE (Ville de Bruxelles)
- Avis sur le projet de PPAS Biestebroeck : le projet de PPAS et son RIE (Anderlecht)
- Avis sur le projet de PPAS "Campus" (Ixelles)

D'initiative, comme prévu par l'article 2. de l'arrêté du 19 octobre 2000 portant création de la Commission Régionale de la Mobilité :

- Avis sur l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

7. Exposés

Les sujets suivants ont fait l'objet d'une présentation devant la Commission Régionale de la Mobilité durant l'année 2016:

1) Exposés liés à des avis

- Projet de Plan directeur Bus de la STIB
- Avant-projet d'ordonnance réformant le CoBAT et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, et modifiant certaines législations connexes
- Projet de PPAS modifié "6D" (Molenbeek-saint-Jean)
- Projet de modification partielle du PRAS relatif au Heysel
- Projet de PPAS Tour & Taxis n°09-01 : le projet de PPAS et son RIE (Ville de Bruxelles)
- Projet de PPAS Biestebroeck : le projet de PPAS et son RIE (Anderlecht)
- Projet de PPAS "Campus" (Ixelles)
- Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale

2) Exposés d'information

- Etude sur les zones à concentration d'accidents (ZACA)
- Déploiement de l'offre Suburbaine de la SNCB
- Etude Rail4Brussels
- Etude sur la spécialisation multimodale des voiries en Région de Bruxelles-Capitale
- Brabantnet, les projets de trams interrégionaux
- Résultats du Baromètre Clients de la STIB en regard des milestones de 2015 et des projets 2016
- Plan Autopartage : suivi de la prise en compte de l'avis de la CRM dans la finalisation du plan
- Programme pluriannuel d'investissement pour les tunnels bruxellois
- Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant des objectifs environnementaux et des exigences environnementales spécifiques pour les véhicules de transport public de personnes, à acquérir ou prendre en leasing par la STIB

7. Exposés (suite)

- Projets d'amélioration de l'accessibilité du (stade du) Heysel en transports publics
- Enquête relative au comportement des cyclistes vis-à-vis du code de la route
- Grands chantiers mobilité de l'été 2016
- Plan d'Aménagement Directeur Delta E411 – premiers éléments de diagnostic
- Le nouveau Plan régional de Mobilité: phase de diagnostic - atelier collectif
- Etat d'avancement du projet de Métro Nord

8. Représentation

Conformément à l'article 7 du Cobe bruxellois de l'Aménagement du Territoire, la composition de la Commission régionale de Développement a été renouvelée durant l'année 2015.

Les représentants de la Commission Régionale de la Mobilité à la CRD sont depuis lors MM. De Brabanter et De Cleen comme membres effectifs. Mme Noel et M. Van Schendel ont été désignés pour être leurs suppléants.

Commission Régionale de la Mobilité / les avis

Ordonnances et textes réglementaires

Avant-projet d'ordonnance réformant le CoBAT et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, et modifiant certaines législations connexes 16

Avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale 19

Plans de mobilité

Projet de Plan directeur Bus de la STIB 20

Urbanisme

Projet de PPAS modifié "6D" (Molenbeek-saint-Jean) 24

Projet de modification partielle du PRAS relatif au Heysel 25

PPAS Tour&Taxis n°09-01 : demande d'avis sur le projet de PPAS et son RIE (Ville de Bruxelles) 29

PPAS Biestebroeck : demande d'avis sur le projet de PPAS et son RIE (Anderlecht) 32

Projet de PPAS" Campus" (Ixelles) 37

→ Emis le 22.02.2016 sur demande du Ministre-Président Rudi Vervoort

Après avoir entendu préalablement Mme Pascale Ingelaere du cabinet du Ministre-Président Vervoort, M. Pieter Van Damme du cabinet du Ministre Smet et M. Benoît Dupriez de Bruxelles Mobilité, présenter l'avant-projet d'ordonnance réformant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes, la Commission a émis unanimement l'avis suivant le 22 février 2016.

La Commission approuve l'objectif de simplification et d'harmonisation des textes et celui de diminution de certains délais de procédure pour faciliter le développement de nouvelles infrastructures.

La Commission insiste sur la nécessité d'une planification urbanistique cohérente et concertée avec la politique de mobilité afin de contribuer à réduire l'ampleur des déplacements et à diminuer la dépendance à l'automobile découlant de mauvaises localisations.

TITRE Ier. - DISPOSITIONS GENERALES.

CHAPITRE IV. - Commissions consultatives.

Section Ire. - De la Commission régionale de développement.

Article 7. relatif à la Composition de la CRD et à la suppressions des représentants des instances consultatives y compris la Commission régionale de la Mobilité

La Commission appuie la volonté d'une CRD plus opérationnelle mais elle s'interroge sur la manière dont la mobilité va être prise en compte par les avis de la CRD. La Commission souligne la complexité d'une expertise multimodale et l'importance de prendre en compte les points de vue des exploitants et des autorités de transport et ceux des usagers. Elle regrette la disparition du relais de ses avis vers la CRD.

La Commission demande qu'une expertise mobilité soit assurée au sein de la CRD et plaide pour des échanges formels clairs entre les commissions et une définition du rôle de la CRM dans le processus.

Section II. - Des commissions de concertation. Art. 9-10

La Commission demande que les avis de Bruxelles Mobilité concernent tous les projets ayant un impact sur la mobilité, même si ces projets sont situés en dehors de l'espace public.

TITRE II. - DE LA PLANIFICATION.

La Commission demande que lors de l'enquête publique, la partie réglementaire d'un schéma directeur soit bien précisée.

La Commission attire l'attention sur le lien entre PRM et PRAS, en particulier concernant la nouvelle spécialisation des voiries actuellement à l'étude.

TITRE III. - DES REGLEMENTS D'URBANISME.

CHAPITRE Ier. - Généralités. Art. 87, 87/1

CHAPITRE II. - Des règlements régionaux d'urbanisme. Art. 88-89, 89/1, 89/2, 89/3, 89/4, 89/5, 90

La Commission demande à être consultée sur l'arrêté « Travaux de minime importance », sur la réforme du RRU et sur leurs arrêtés d'exécution.

La Commission pose aussi la question du placement des poteaux de lignes aériennes de la STIB. Elle insiste pour privilégier l'accrochage en façade des lignes aériennes lorsque les caractéristiques techniques des bâtiments le permettent, afin de faciliter les cheminements piétons et pour dégager visuellement l'espace public d'un maximum de mobilier. La Commission prévoit d'examiner prochainement plus en détail les conditions d'accrochage des caténaires en façade, les conditions de placement de poteaux en trottoir et les possibilités d'alternatives. Entretemps, elle plaide pour l'établissement de règles de bonne pratique par le RRU, qui permettrait alors une dispense de permis d'urbanisme pour placer ces nouveaux poteaux ou renouveler les installations existantes.

La Commission insiste pour que le futur RRU intègre les nouveaux besoins de mobilité liés aux parkings : stationnement vélo, carsharing, recharge électrique des véhicules et distribution urbaine.

TITRE IV. - Des permis, certificat et déclaration

CHAPITRE Ier. Des différents types de permis

CHAPITRE Ier. Section Ire. - Du permis d'urbanisme.

Section Sous-section Ire. Actes et travaux soumis à permis d'urbanisme. Art. 98-99

§ 2. Le Gouvernement peut arrêter la liste des travaux et actes qui, en raison de leur minime importance ou de l'absence de pertinence de cette exigence pour les actes et travaux considérés, ne requièrent pas un permis. Cette liste n'est pas applicable aux actes et travaux qui portent sur un bien inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé ou en cours d'inscription ou de classement.

~~Pour les actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique, la dispense de permis doit être confirmée sur la base d'un avis préalable de l'administration de l'équipement et des déplacements.~~

La Commission rappelle que la ville a fortement évolué ; elle estime que des travaux d'aménagement de voirie à l'identique ne peuvent plus se faire sans se poser la question de leur adéquation aux défis de la mobilité d'aujourd'hui.

La Commission demande que l'adéquation de l'aménagement aux défis actuels de la mobilité soit examinée le plus en amont possible. La procédure de déclaration préalable permettrait d'examiner la question et le cas échéant, d'y apporter des conditions. La Commission demande de garder cette procédure de déclaration préalable, à l'exception de projets qui auraient été validés par Bruxelles Mobilité et Bruxelles Développement Urbain.

CHAPITRE Ier. Des différents types de permis

Section III - Du permis de gestion

Concernant l'application du nouveau permis de gestion aux travaux récurrents en aménagements de voirie ayant pour objectif d'assurer une durée suffisante à l'exécution de certains actes et travaux, la Commission fait remarquer que le plan IRIS 2 actuel n'a pas été rédigé comme un plan réglementaire et que plusieurs communes n'ont pas encore de PCM, la période transitoire sera assez difficile.

CHAPITRE III. - De l'introduction et de l'instruction des demandes de permis et des recours.

La Commission soutient une révision et une simplification du processus des études d'incidences, celui-ci s'avérant long et coûteux sans pour autant toujours apporter les réponses pertinentes à l'évaluation des impacts. La Commission plaide pour des cahiers des charges d'études d'incidences plus courts, mais ciblés sur les impacts spécifiques du projet.

La Commission s'inquiète de la suppression de la mise à l'enquête publique des cahiers des charges, enquête publique qui permettait jusqu'à présent aux habitants et à la société civile de prendre part à la réflexion et de suggérer des alternatives. La Commission demande d'effectuer un bilan des apports des enquêtes publiques sur les cahiers des charges d'études d'incidences avant d'envisager leur suppression.

Le raccourcissement des délais, le passage à des délais de rigueur dans une perspective de simplification administrative sont assortis de refus tacite en fin de procédure dans certains cas.

Des délais de rigueur assureront une meilleure prévisibilité des travaux, intéressante par exemple dans le cas des renouvellements des voies de tram.

La Commission insiste pour que les moyens humains et financiers, régionaux et communaux, soient alloués pour rendre ces modifications effectives et permettre un travail de qualité de la part des administrations délivrantes.

La Commission insiste aussi pour que des alternatives au refus tacite soient mises en place.

Annexe A

L'augmentation de 200 à 400 places de parking comme seuil pour la réalisation d'une étude d'incidences est contestable, car il n'y a pas de distinction entre les parkings publics et les parkings privés, ni entre leurs affectations ; l'impact sur la mobilité n'est pourtant pas équivalent entre les différents types de parkings.

La Commission rappelle qu'il est démontré que le fait de disposer d'un parking à destination incite à l'usage de la voiture. Aujourd'hui, les demandes de permis se restreignent à 199 places pour éviter les études d'incidences, ce seuil risque de devenir 399 places.

La Commission demande d'adapter les seuils aux types de parkings et à leur localisation.

La Commission demande que les trams et véhicules sur rail ne soient pas considérés comme des véhicules à moteur pour définir la procédure d'évaluation des incidences adéquate ; les incidences sur la qualité de l'air n'étant pas comparables.

→ Emis le 12.12.2016 sur demande du Ministre-Président Rudi Vervoort

Conformément à l'arrêté du 19 octobre 2000, la Commission Régionale de la Mobilité examine, à la demande du Gouvernement ou de sa propre initiative, les questions de mobilité et d'accessibilité, générales ou particulières, sur lesquelles elle formule des avis.

Le Gouvernement a approuvé en 1ère lecture, le 17/11/2016, un avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'avant-projet d'ordonnance vise à la constitution d'une servitude légale d'utilité publique dans le chef de la STIB, pour le réseau de transport en commun du métro et prémétro, ainsi que pour les accessoires de ce réseau, tant en sous-sol qu'en surface.

La Commission a assisté à l'exposé sur le sujet organisé par le Conseil économique et social et par le Conseil de l'Environnement le 7 décembre 2016, où elle a entendu M. Carlos Van Hove, représentant du Ministre Smet et M. Floris Tack, Attaché Politique Générale et Affaires Juridiques au cabinet Smet, ainsi que Mmes Manuela von Kuegelgen et Laura Grauer du bureau d'avocats Simont Braun. La Commission a débattu en séance plénière le 12 décembre 2016 et a décidé de remettre l'avis d'initiative suivant.

La Commission demande une clarification par rapport au paragraphe suivant « §7. *La Société est propriétaire des ouvrages, équipements et de leurs accessoires érigés au bénéfice de la servitude. Elle peut sur ces biens constituer des droits réels ou personnels compatibles avec leur affectation publique.* »

La Commission demande si cela peut entraîner un transfert de la propriété de tunnels et stations de métro et prémétro de la Région vers l'opérateur STIB (actuellement les ouvrages sont propriété de la Région) et quel en seraient les impacts pour l'utilisation par d'autres opérateurs (de Lijn etc.) ou pour d'autres usages (parkings vélos etc.).

→ **Emis le 25.01.2016 à la demande du Ministre Pascal Smet**

La Commission, ayant entendu préalablement Mme Amandine Steven et M. Pierre Berquin, du département Sales, Marketing & Network de la STIB, présenter le projet de nouveau Plan directeur Bus, a émis unanimement l'avis suivant le 25 janvier 2016.

La Commission remercie la STIB et le Gouvernement de soumettre le projet de nouveau Plan directeur Bus à consultation des instances et du public, et elle les félicite pour la qualité du projet présenté.

Liaisons directes et liaisons nouvelles de rocade et en périphérie

La Commission apprécie fortement les principes de remaillage du réseau allant à la fois vers la création de liaisons plus directes entre différents quartiers, et vers de nombreuses améliorations au niveau des liaisons de rocade et avec la seconde couronne, comme par exemple la liaison depuis le Homborch vers le nord d'Uccle, Ixelles et le quartier européen. La Commission apprécie aussi la démarche ayant pour objectifs une meilleure adéquation entre l'offre et la demande, une réponse aux surcharges actuelles en certains endroits ainsi que la simplification de certains parcours, notamment par la réduction des ruptures de charges.

La Commission apprécie fortement le renforcement prévu de la desserte de certains sites hospitaliers et l'anticipation de développements en cours, comme celui du Chirec sur le boulevard du Triomphe. Cependant, la Commission souhaite aussi attirer l'attention sur la desserte inadéquate de plusieurs hôpitaux publics, notamment ceux de Schaerbeek et d'Etterbeek-Ixelles.

La Commission apprécie également la mise en œuvre du contrat de gestion de la STIB en ce qui concerne le développement d'une meilleure desserte des bassins d'emploi, principalement dans le nord et le sud de la Région.

La Commission met aussi en avant la desserte des quartiers commerçants, et notamment du piétonnier de l'hypercentre, desserte qui doit être de haut niveau pour encourager l'usage des transports publics et donner à ces noyaux économiques une position concurrentielle face à l'arrivée des nouveaux centres commerciaux.

La Commission rappelle également la nécessité de desservir correctement les pôles d'enseignement de la Région.

Desserte du Pentagone

La Commission insiste sur l'importance de restaurer un réseau bus de qualité dans et vers le Pentagone. Elle s'étonne donc qu'un retour en arrière par rapport aux récentes modifications ne soit pas proposé. En outre, certains usagers comme les personnes à mobilité réduite ont plus de difficultés (ou de réticences) à utiliser le métro que le bus ; au sens large du terme, cela représente plus de 30% des usagers. Le récent « lockdown » et l'arrêt du métro montrent aussi l'importance de garder une bonne desserte du centre par le bus.

La Commission s'interroge sur la pertinence de maintenir la boucle de bus dans le centre-ville, dès lors que celle-ci est assurée par une ligne inter-communale (actuellement par le bus 86, et par la ligne 89 dans le plan) et semble rencontrer peu de succès sous une telle forme.

La Commission se réjouit du projet de reconnexion de la ligne 46 entre la rue Van Artevelde, la rue de la Vierge Noire et la rue de Laeken, afin de desservir le site de Tour & Taxis.

Efficacité du réseau, adéquation du matériel roulant et réaménagement de l'espace public

La Commission constate néanmoins que l'efficacité du réseau bus reste limitée en de nombreux endroits sur le réseau. Seulement 20% du réseau sont protégés sur les 80% souhaités (cfr. programme Avanti) et de nombreuses lignes souffrent encore d'irrégularités importantes. La Commission insiste pour que soient mis en place des projets où bus et trams bénéficient d'aménagements nouveaux et originaux au profit d'une mobilité durable. Il est parfois nécessaire de réaliser des réaménagements ambitieux de l'espace public, avec une vraie place pour le transport public, et de les assortir de plans de circulation qui concernent l'ensemble des usagers.

A ce sujet, la Commission demande à être consultée sur le projet prévu pour la chaussée d'Ixelles entre la place Fernand Cocq et Porte de Namur.

La Commission relève aussi la problématique des lignes exploitées par des bus articulés qui ont un impact important sur l'espace public, voire sur l'espace privé ; elle prend comme exemple le cas du bus 48 à Forest.

La Commission demande de porter une attention particulière à l'achat de matériel roulant respectueux de l'environnement (pollution, nuisances sonores) et appuie fortement l'achat de véhicules électriques, notamment pour la desserte de zones très peuplées (Pentagone, première couronne) et des piétonniers (chaussée d'Ixelles).

La Commission demande de porter une attention particulière aux commerces qui subiraient des inconvénients suite à ces réaménagements du réseau de bus.

Exploitation : Offre et fréquences

La Commission émet néanmoins une réserve importante concernant l'offre : elle regrette que les fréquences de passage ne soient pas définies dans le cadre du projet. La Commission regrette aussi de ne pas y voir d'informations sur le nombre et le type de véhicules affectés par ligne. Dans l'absolu, cela empêche de se prononcer fermement sur l'intérêt du projet.

La Commission prend note que la STIB ne prévoit pas de réduction de capacité des lignes, et que certaines lignes verront leur capacité améliorée. La Commission attire l'attention sur le fait que de telles options ne sont réalistes que si les budgets nécessaires (investissements en matériel roulant et matériel d'exploitation) sont disponibles et pérennisés.

Dans ce cadre, la Commission insiste pour que le développement de nouvelles lignes, entraînant un nombre total de kilomètres à parcourir plus important, ne se fasse pas au détriment de la fréquence offerte aux passagers, notamment sur les lignes existantes.

La Commission estime également qu'il est indispensable d'assurer de bonnes fréquences et d'améliorer en priorité les fréquences en soirée et le weekend. La saturation des lignes ne s'observe pas qu'aux heures de pointe habituelles. Les sorties de spectacles en soirée, par exemple, sont également des moments où une fréquence plus importante des lignes concernées s'avèrerait nécessaire.

Les horaires de vacances scolaires doivent aussi être réévalués, certaines diminutions de fréquence pouvant remettre en cause le choix du transport public.

La Commission demande si des changements du réseau Noctis sont prévus.

Complémentarité entre l'offre STIB et celle des autres opérateurs

Dans son Avis sur l'étude pour une meilleure valorisation de l'offre STIB-De Lijn-TEC à Bruxelles du 19 octobre 2015, la Commission avait déjà identifié une série de mesures prioritaires pour améliorer l'offre, telles que *le cadencement des bus, également entre deux voire quatre opérateurs (ch. de Waterloo), le rabattement de lignes sur un même axe principal (ch. de Ninove, ch. de Louvain) et de sortir les bus rapides des axes de bus « lents ».*

La Commission suggère de profiter du plan Bus pour discuter avec De Lijn et TEC tant du regroupement de certaines lignes (pour davantage de complémentarité avec le réseau STIB, en améliorant leurs fréquences et régularités, notamment dans le cadre des programmes Avanti et du RER) que du développement, si nécessaire, d'une offre complémentaire sur les grands axes desservis uniquement par des lignes TEC ou De Lijn, notamment pour les périodes de soirée ou de weekend où les offres De Lijn et TEC peuvent être insuffisantes.

La Commission relève l'offre concurrentielle entre la nouvelle ligne 63, qui emprunte désormais la chaussée de Louvain, et de nombreuses lignes de De Lijn ; de même pour la nouvelle ligne 84 entre Basilix et Beeckmans.

La Commission constate que l'offre en transports publics vers la proche périphérie (le « rand ») mérite d'être améliorée ; les besoins en mobilité sont importants vers et depuis cette zone, en particulier vers les bassins d'emplois comme par exemple vers Diegem, Grand-Bigard. La Commission demande de saisir l'opportunité du plan Bus pour discuter de l'amélioration de cette offre avec De Lijn et TEC et leurs autorités de tutelle.

La Commission rappelle à cet égard son avis du 19 octobre 2015 : *Pour mettre en place cette indispensable collaboration, la Commission propose que des « correspondants » soient désignés au sein de chaque partie concernée. Ceux-ci serviraient de relais vers les décideurs. De la même façon, la Commission insiste sur le recrutement d'un coordinateur/facilitateur pour optimiser la coordination entre l'offre des services de De Lijn et du TEC à Bruxelles. (...)*

La Commission suggère que la Région de Bruxelles-Capitale endosse ce rôle de coordinateur/facilitateur, qui consisterait notamment à répondre aux questions d'ordre administratif ou opérationnel adressées par les opérateurs. La Commission insiste pour que les moyens soient dégagés pour permettre à Bruxelles Mobilité de remplir cette nouvelle mission.

La Commission concluait que les questions plus épineuses telles que la répartition des recettes entre opérateurs pourraient être abordées plus tard, lorsque les premières mesures auront montré leur efficacité, fourni des données chiffrées utilisables et créé une dynamique de collaboration. L'intégration tarifaire est un facteur de succès important. Une étude à ce propos est menée conjointement par les quatre opérateurs et confiée au bureau d'études Stratec. Il est aussi important dans le cadre d'une réflexion plus globale de mettre en place une intégration multimodale en particulier avec le vélo et la SNCB. La Commission ajoute qu'outre l'harmonisation de l'offre entre opérateurs, il faut aussi anticiper le développement des applications et des intégrateurs (ex. : app Moovel existant en Allemagne : planification de trajets et achats des tickets correspondants).

Concertation

La Commission a pris connaissance de la concertation préalable de la STIB avec les communes pour construire la proposition. La Commission regrette cependant que les associations d'usagers n'aient, elles, pas été consultées en amont de l'élaboration du Plan.

Communication

La Commission apprécie la qualité graphique des plans géographiques présentant le nouveau réseau bus. Elle considère leur clarté bien meilleure que celle de la carte du réseau schématique proposée aujourd'hui aux voyageurs. La Commission suggère une révision du plan du réseau de la STIB dans le sens du nouveau graphisme.

La Commission apprécie aussi le site web développé pour tester les nouvelles liaisons.

Plan Directeur réseau ferré

Enfin, poursuivant la nouvelle approche développée pour le réseau Bus, la Commission demande que le nouveau Plan directeur réseau ferré actuellement à l'étude aille aussi vers des lignes permettant des déplacements directs sans trop de correspondances. A ce propos, elle rappelle qu'il faut aujourd'hui couramment emprunter trois trams successifs pour se rendre de Schaerbeek à Forest ou Saint-Gilles, ce qui est contraire à la bonne intégration des quartiers denses et relativement proches les uns des autres.

→ Emis le 22.02.2016

L'arrêté du Gouvernement du 30 septembre 2010 désigne la Commission Régionale de Mobilité comme l'une des instances appelées à émettre un avis sur les projets de plan particulier d'affectation du sol (PPAS).

Concernant le projet de PPAS 6D MOD à Molenbeek-Saint-Jean, la Commission s'est réunie le 22 février 2016 et a remis l'avis unanime suivant:

La Commission soutient le développement de logements et d'équipements dans cette zone bien accessible en transports publics.

La Commission appuie la création d'une desserte destinée exclusivement aux piétons et aux cyclistes à travers l'ilot depuis la rue Van Wambreeck vers le boulevard Machtens. Dans cet ilot de grande taille, une liaison cyclo-piétonne permettra un raccourci de qualité.

La largeur minimale de l'assiette de ce passage doit être de 3 mètres. La Commission demande que cette largeur minimale de 3 mètres soit une largeur effective, dégagée de plantations ; si le chemin est bordé de haies, il est préférable de prévoir une largeur minimale de 4 mètres.

→ Emis le 20.06.2016, à la demande du Ministre-Président Rudi Vervoort

Le 20 juin 2016, la Commission a entendu Mme Myriam Cassiers et M. Géraud Bonhomme de Bruxelles Développement Urbain, M. Gilles Ledent du bureau ARIES et M. Frédéric De Muynck du bureau ASAP, présenter le projet de modification partielle du PRAS relatif au Heysel, ainsi que MM. Jean-Michel Mary et Lionel Culot de la STIB présenter les projets d'amélioration de l'accessibilité du plateau du Heysel en transports publics.

La Commission a aussi pris connaissance de la demande de permis d'urbanisme pour la voirie de liaison déposée auprès de la Ville de Bruxelles par Brussels Expo sous la référence G579/2015 (PUFD).

La Commission a émis unanimement l'avis suivant sur l'arrêté du Gouvernement adoptant le projet de modification partielle du Plan régional d'Affectation du Sol arrêté le 3 mai 2011 relative au plateau du Heysel et son rapport d'incidences environnementales (RIE).

A. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La Commission constate que le plateau du Heysel est identifié par le Gouvernement comme une zone susceptible d'accueillir des équipements contribuant à l'amélioration du statut international de la Région. Cependant certaines fonctions identifiées par le Gouvernement pour lancer ce programme de grande envergure ne s'inscrivent pas dans le cadre de cet objectif, notamment la création d'un centre commercial et de logements.

Considérant que l'affectation du sol actuelle permet de réaliser les fonctions nécessaires à l'objectif ambitionné à l'exception du centre commercial et de l'hôtel (mais que ce dernier pourrait être permis avec un PPAS sans passer en ZIR), la raison d'être de la demande de modification partielle du PRAS relative au site du Heysel peut être posée.

La Commission constate que le RIE étudie les variantes de localisation pour l'implantation globale du programme prévu pour la ZIR n°15 et que sur base de différents critères, sept pôles en particulier ont été retenus. La conclusion étant que le pôle du Heysel est le plus opportun pour accueillir le programme de la ZIR n°15 dans sa globalité.

Or, l'arrêt du Conseil d'Etat ne demande pas que la recherche de site alternatif puisse accueillir l'ensemble du programme envisagé par le Gouvernement. Le programme aurait pu être étudié selon une approche différente en distinguant les différentes fonctions reprises dans le programme et chercher quels sont les sites qui sont susceptibles de pouvoir les accueillir. Le RIE ne répond donc que partiellement à l'arrêt du Conseil d'Etat en omettant des alternatives décentralisées.

B. CONCERNANT LE RAPPORT D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES ET LA MOBILITÉ

Le programme du projet génère une demande en déplacements très importante pour tous les modes et sur tous les réseaux.

La Commission prend acte d'une réserve suffisante de capacité offerte par les transports publics actuels pour rencontrer la demande. Il reste cependant certaines imprécisions comme le montre la lecture de la phrase suivante à la page 414 : « Nous ne connaissons pas en détail le taux de saturation des lignes en situation actuelle mais la position du Heysel en fin de ligne est un point positif pour la capacité car aujourd'hui, à l'exception des grands événements qui chargent les lignes, le réseau offre des réserves de capacités réelles et les nouvelles lignes renforcent encore cette réserve de capacité existante ».

Cette capacité sera augmentée significativement par les projets en cours de développement (prolongement des lignes 3 et 9 de la STIB ainsi que le projet Brabantnet).

La Commission estime donc indispensable que l'offre de transports en commun soit renforcée, tant sur le plan des infrastructures que sur celui de l'exploitation (fréquences, plages horaires). La Commission regrette l'absence, dans le RIE, d'une étude d'impact cumulé du programme et du nouveau stade sur l'accessibilité en transports publics de la zone.

Stationnement Parking P+R A12

L'évaluation des flux automobiles générés par le projet montre un nombre important d'utilisateurs de la voiture (45.800 mouvements le vendredi, p. 409). La Commission estime que plus de parkings de dissuasion devraient être réalisés en amont, notamment en lien avec le réseau Brabantnet. La Commission estime aussi qu'une liaison plus aboutie entre le parking C et les pôles d'attraction devrait être réfléchie.

Concernant la Région de Bruxelles-Capitale, la Commission estime que la réalisation d'un parking P+R à la fin de l'autoroute A12, en lien avec le prolongement de la ligne de tram 3, fait partie des moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité intermodale (voiture/transports publics) du site et réduire l'impact du nouveau projet sur la mobilité.

A ce titre, la Commission demande d'ajouter l'inscription du P+R A12 à la modification du PRAS.

Concernant le trafic routier (voitures et camions)

La Commission prend note de la conclusion du RIE sur la nécessité de créer une nouvelle voie de liaison routière - destinée au trafic général - entre le parking C (et donc le Ring) et le site des Palais des expositions, au droit de l'avenue de l'Impératrice Charlotte, et sur la nécessité d'y organiser un carrefour avec des bandes de présélection pour les mouvements de tourne-à-gauche et tourne-à-droite, vu l'intensité des trafics attendus. (Voir résumé RIE, p. 24 et RIE 418).

Les analyses de la demande en transport du RIE estiment des flux de camions très importants : le projet de plan avec remplacement du stade Roi Baudouin génère en semaine des flux de 552 camions/jour et de 415 camions le samedi (pp. 373 et 377).

L'ordre de grandeur de ces flux est vraisemblable ; la Commission regrette néanmoins que les hypothèses pour l'analyse des incidences de mobilité par type de fonction ne reprennent pas les flux de camions. Ensuite, l'analyse des effets notables du projet ne considère plus que les flux automobiles (p. 409) : la Commission regrette encore de ne pas y voir les camions pris en compte.

La Commission remarque que la demande de permis d'urbanisme pour la voirie de liaison est effectuée par Brussels Expo vzw, pour améliorer l'accessibilité et l'attractivité des palais. Il s'agit donc d'une voirie privée. Le profil de la voirie présente, dans chaque sens, une bande de 3m20 en béton destinée aux véhicules lourds et une bande en asphalte. La voirie se termine par un rond-point hors Région de Bruxelles-Capitale, prévu en sous-sol au niveau du parking C. L'accès au Ring pourrait être possible via les sous-sols des bâtiments et moyennant accès à la voirie privée.

L'évaluation des incidences n'est pas la même si l'analyse de l'impact de la voie de liaison est basée uniquement sur les flux de voitures venant du Ring, ou sur les flux logistiques à destination du site (palais et/ou ZIR), ou sur l'ensemble de ces flux.

Au vu de ces constats, la Commission pose les questions suivantes :

- Une voirie privée peut-elle être prise en compte pour garantir l'accessibilité de la ZIR ?
- Quels sont les flux modélisés par le RIE sur la nouvelle voirie de liaison pour estimer les capacités de voirie et les taux de saturation avec et sans cette voirie de liaison (figures 249 et 252) ? Quelles sont les parts des véhicules privés et des véhicules logistiques (camions, camionnettes) à destination de la ZIR et des palais ?
- Quelles sont les hypothèses de temps de parcours pour utiliser cette voirie privée (passage en sous-sol, contrôle d'accès éventuel) ?
- Quelles sont dès lors les estimations de mouvements au débouché de cette voirie (tourne-à-gauche vers la probable zone de rencontre devant les palais, tout droit vers la ZIR et tourne-à-droite vers Houba de Strooper) ?

S'il y a beaucoup de véhicules privés, il peut y avoir un trafic de by-pass trop important vers l'avenue Houba De Strooper (congestion et blocage du bus 84).

S'il s'agit de véhicules logistiques à destination des palais et de la ZIR, comment sont-ils conciliables avec le programme qui vise par ailleurs l'amélioration de la perméabilité piétonne et cyclable, et comment gérer l'entrée de la probable zone de rencontre (ou espace apaisé) devant les palais d'exposition ? Des bandes de présélection sont-elles nécessaires à droite et à gauche ?

Concernant les flux logistiques à destination du site, la Commission attire l'attention sur les dangers spécifiques dus au manque de visibilité depuis des véhicules lourds vis-à-vis des piétons et des cyclistes.

La Commission demande d'anticiper l'organisation logistique et d'établir un schéma de distribution et d'enlèvements qui minimise les zones de conflit entre usagers (piétons, cyclistes, transports publics et véhicules particuliers). La Commission demande de prévoir les livraisons le plus possible en dehors des espaces publics. Elle renvoie à l'avis remis à ce sujet en 2012 (1).

Par ailleurs, la Commission regrette que certains schémas relatifs à la saturation du réseau routier et à l'impact cumulé du projet de plan et du futur EuroStadium sur le parking C soient absents (voir pages 410, 420 et 422 du RIE). La CRM craint que le trafic supplémentaire généré ne puisse pas être absorbé par les infrastructures.

En conclusion, la Commission regrette le manque de précision du RIE concernant les flux attendus sur la voirie de liaison et sur l'organisation logistique ; elle demande instamment un complément d'informations du RIE sur les hypothèses utilisées et sur leurs impacts.

C. CONCERNANT LE PROJET DE MODIFICATION PARTIELLE DU PRAS ET LA MOBILITÉ

Art. 2. sur le nouveau programme de la ZIR n°15 Heysel

La Commission apprécie que « *la composition urbaine de l'ensemble vise :*

- à recréer un quartier mixte ;
- à l'amélioration de la perméabilité piétonne et cycliste du site. »

La Commission demande d'ajouter un troisième point à ces objectifs :

- « à privilégier une organisation logistique hors voirie et à minimiser les conflits des flux logistiques avec les autres usagers de l'espace public. »

Art. 3. Concernant la modification de la Carte Affectation du sol du PRAS arrêté le 3 mai 2011

La Commission demande d'ajouter à la carte d'affectation, le logo P pour le projet de P+R à l'extrémité de l'autoroute A 12, car ce projet de parking P+R, en lien avec le projet de prolongement de la ligne de tram 3 jusqu'au plateau du Heysel, contribuera significativement à l'amélioration de la desserte intermodale du site.

(1) Extrait de l'Avis de la CRM du 21/06/2012 sur la modification partielle du PRAS démographique :

« La Commission recommande une attention particulière à l'organisation des livraisons. Elle suggère une organisation analogue à celle du centre de Postdammerplatz à Berlin. Il s'agit d'un grand centre commercial en zone urbaine dense, construit dès l'origine avec un accès pour les livraisons en souterrain. La circulation des camions est à sens unique et donne accès à des quais de déchargement reliés à un réseau souterrain avec des locaux de stockage et des ascenseurs vers les magasins. Cette organisation permet de libérer totalement la surface pour les déplacements à pied et à vélo. »

→ **Emis le 15.09.2016 à la demande de la Ville de Bruxelles**

L'arrêté du Gouvernement du 30 septembre 2010 désigne la Commission Régionale de Mobilité comme l'une des instances appelées à émettre un avis sur les projets de plans particuliers d'affectation du sol (PPAS).

Concernant le projet de PPAS Tour&Taxis, la Commission s'est réunie le 08 septembre 2016 et a remis l'avis unanime suivant :

La Commission a pris note que les seuils maximum de 3.500 places de parking et le développement de 370.000m² ont été décidés par arrêté du Gouvernement le 23/04/2009.

La Commission prend acte des conclusions et recommandations du RIE concernant la mobilité actuelle et projetée à savoir que, principalement,

- « *L'avenue du Port et la rue Picard seront donc saturées aux abords du site pour toutes les options* »
- « *La limitation du stationnement est un levier nécessaire à la mobilité durable. C'est pourquoi la création d'une offre supplémentaire de stationnement dans le périmètre du PPAS mais hors ZIR ne semble pas soutenable du point de vue environnemental.* »
- « *Réserver en priorité du stationnement aux autres activités, c'est-à-dire à la mobilité entrante, c'est encourager l'utilisation de la voiture directement conditionnée par la présence d'une place de stationnement à destination* ».
- « *Le développement de l'offre en transports en commun et les changements de mentalités quant à la mobilité du site sont les leviers pour accompagner le développement du site* ».
- « *Développer une mobilité durable pour le site, notamment via des transports en commun de haut service et une régulation efficace de la voiture via la gestion du stationnement.* »
- « *Le talus du Laekenveld doit être rendu accessible pour les piétons et les cyclistes par le parc, le square du Laekenveld et la rue Picard* ».

La Commission regrette que le développement du tram initialement envisagé n'ait pas été maintenu. C'eût été le meilleur moyen d'inciter à une mobilité durable et d'éviter le recours à la voiture.

La Commission regrette aussi que l'impact des événements organisés sur le site de Tour&Taxis n'ait pas été pris en compte au niveau de la mobilité dans le RIE.

En considérant la situation de mobilité et l'offre de transport public inchangées, la Commission estime que les développements prévus sont trop importants. La capacité maximale de développement du site est supérieure à l'offre de transport public, c'est pourquoi la Commission recommande d'adapter le timing du développement du site et le développement de l'offre en transport en commun pour qu'ils soient concomitants. En particulier, la liaison vers la Gare du Nord ainsi que la passerelle Picard doivent être réalisées rapidement et le PPAS Héliport doit être revu pour permettre un élargissement du boulevard Bolivar.

Pour améliorer l'accessibilité du site, la Commission insiste aussi sur la réalisation des accès piétons et cyclistes entre le RER Vélos, le long du chemin de fer, et l'accès à l'axe nord-sud. La Commission recommande qu'un plan d'expropriation accompagne le PPAS pour réaliser ces liaisons.

La Commission demande avec insistance que ce nouveau quartier s'inscrive dès le départ dans une perspective de mobilité durable avec d'une part, une limitation du nombre d'emplacements de stationnement pour limiter la congestion et d'autre part, des aménagements de voirie favorisant le transport public et les modes actifs. La volonté de privilégier la marche et le vélo pousse à restreindre la réalisation de parking en voirie autant que possible.

La Commission demande la modification des prescriptions suivantes :

4. Prescriptions relatives au chapitre Voiries

4.1. Prescriptions générales

La Commission demande que l'ensemble des voiries soient concédées aux autorités publiques.

4.3 et 4.4. Prescriptions relatives aux voiries secondaires et aux voiries de desserte locale

La Commission demande d'ajouter la phrase suivante : « Ces voiries garantissent l'accès sécurisé et confortable du public non motorisé et des personnes à mobilité réduite aux zones d'espaces verts et, le cas échéant, à tout bâtiment public. ».

La Commission demande que les voiries soient aménagées en zones de rencontre.

5. Prescriptions relatives au Stationnement et Livraisons

5.2. Concernant les prescriptions relatives à la ZIR 6

La Commission insiste sur le maximum de 3.500 places de parkings à autoriser, en surface et en sous-sol, et sur la vision globale de leur affectation plutôt qu'au fur et à mesure de la délivrance des permis. La Commission demande que parmi les 3500 emplacements de parking, un minimum de 1750 emplacements soient dédiés aux logements et aménagés sous ces immeubles de logements.

La Commission demande que le parking en voirie soit interdit pour les véhicules sur la voirie de desserte entre la rue Picard, l'entrepôt royal et les Sheds, ainsi que dans la ZIR 6B.

La Commission demande que le stationnement du carsharing « station based » soit autorisé en voirie secondaire et de desserte.

La Commission demande que les zones de livraison soient prévues à l'intérieur des bâtiments pour les bâtiments historiques et en sous-sol pour les nouveaux bâtiments.

6. Prescriptions relatives aux Chantiers

La Commission demande que les évacuations des terres de plus de 1000m³ se fassent par la voie d'eau et recommande un usage préférentiel de la voie d'eau pour l'approvisionnement des chantiers en matériaux de construction.

Prescriptions graphiques

La Commission demande de maintenir le talus du Laekenveld en zone d'espace vert public afin de permettre un lien à l'écart des circulations motorisées entre le square du Laekenveld, la rue Picard et le parc, pour les piétons et les cyclistes.

La Commission demande de prévoir des zones de porosité pour le passage des piétons et des cyclistes au niveau des zones X1 –Y1 et Z2.

La Commission demande aussi un recul du front bâti de la zone Y1 au niveau de la Halle aux Poissons pour permettre un accès sûr et confortable aux piétons et aux cyclistes.

La largeur du passage pour véhicules d'urgence, transports en commun et véhicules d'entretien, indiquée en surimpression de la zone de parc, doit être de minimum 6m20 pour permettre le croisement des bus.

PPAS Biestebroeck : demande d'avis sur le projet de PPAS et son RIE (Anderlecht) (1/5)

→ **Emis le 08.09.2016**

L'arrêté du Gouvernement du 30 septembre 2010 désigne la Commission Régionale de Mobilité comme l'une des instances appelées à émettre un avis sur les projets de plan particulier d'affectation du sol (PPAS).

Concernant le projet de PPAS Biestebroeck, la Commission s'est réunie le 8 septembre 2016 et a entendu MM. Demol et Dewolf, du service Urbanisme de la commune d'Anderlecht, ainsi que MM. Ledent et Gossiaux du bureau d'études ARIES, venus présenter le projet de PPAS « Biestebroeck » et le rapport d'incidences environnementales y relatif. La Commission a remis l'avis unanime suivant.

En préambule, la Commission rappelle son avis de juin 2012 sur le PRAS démographique:
« La Commission soutient le développement de la mixité urbaine pour potentiellement réduire les longueurs des déplacements ; ceci vaut par exemple pour l'implantation des écoles à la jonction de quartiers.

La Commission estime néanmoins qu'il y a un besoin de zones industrielles non mixtes car générant trop de nuisances (bruit, charroi lourd). (...)

Pour encourager le transport par voie d'eau de marchandises, la Commission demande de conserver des zones d'industrie accessibles par la voie d'eau. (...)

Les remarques générales relatives aux ZEMU s'expriment particulièrement au niveau des îlots le long du bassin Biestebroeck : accès à la voie d'eau, proximité d'industries urbaines dont une entreprise classée SEVESO et zone peu accessible en transports publics. (...)

La Commission demande de réévaluer l'affectation en ZEMU, îlot par îlot, au regard des différents critères : potentialités pour le transport de marchandises par voie d'eau, proximité du tissu urbain résidentiel ou au contraire d'une zone industrielle, accès en transports publics ».

La Commission prend note de l'ampleur du site (47 hectares) et des développements prévus (plus de 500.000m² avec une forte mixité d'activités) ; elle rappelle certains constats du rapport d'incidences sur la mobilité :

- La saturation actuelle des voiries en pourtour du site ;
- Une mauvaise accessibilité du site en transport en commun ;
- La nécessité d'accompagner la mise en œuvre du site d'un renforcement et du développement de solutions alternatives à la voiture pour que la situation en matière de mobilité ne cause pas préjudice aux activités du périmètre et en dehors.

La Commission réaffirme la nécessité de développer, de part et d'autre du bassin Biestebroeck, des activités productives et logistiques au service de Bruxelles et utilisant préférentiellement la voie d'eau. Biestebroeck est le meilleur site du sud de la Région pour des activités de distribution urbaine, il dispose de quais importants et est accessible depuis le Ring tout en étant proche des zones denses avec des besoins en marchandises. Le développement d'activités logistiques à Biestebroeck s'inscrit dans la vision du plan stratégique pour le transport de marchandises à Bruxelles à savoir assurer une distribution urbaine efficace et durable tout en limitant les nuisances du transport de marchandises en ville.

La Commission estime que le projet de PPAS préconise un développement trop important et des densités qui ne sont pas adaptées à la zone même en considérant des améliorations de son accessibilité. Il importe de réduire les densités du projet s'il l'on veut éviter que tant les activités productives que les logements ne soient dans une zone congestionnée en permanence. Le développement des activités productives s'allient avec un programme de densité moindre. En ce sens, le programme ne devrait pas dépasser 500.000 m². Dans les ZEMU, il faut éviter un développement trop important des logements au détriment des activités productives et de transport. La Commission signale que limiter les activités productives et les activités de transport de la ville va à l'encontre d'une bonne gestion des flux et augmente les distances parcourues par les camions chargés d'alimenter la ville.

Pour information, la Ville de Paris a récemment modifié son Plan Local d'Urbanisme afin de réintroduire des entreprises logistiques dans la ville pour améliorer la mobilité. C'est pourquoi la Commission demande la suppression des fronts urbains le long de la Digue du canal afin d'y préserver le développement d'activités productives en lien avec l'activité portuaire. Concernant les logements, la mauvaise accessibilité en transports publics mènera à un usage de la voiture important et aura des conséquences sur l'accessibilité globale du site et la congestion. Enfin, le développement important de logements à proximité d'activités productives et de transport aura aussi pour effet de générer des conflits entre les usagers, en particulier au niveau de la mobilité et de la sécurité : croisement de charroi lourd avec des piétons et des cyclistes, congestion, nuisances sonores.

Pour garantir le maintien des conditions de fonctionnement des zones d'activités productives et des zones d'activités portuaires et de transport, la Commission estime nécessaire de réévaluer les incidences sur l'accessibilité et la mobilité à l'occasion des demandes de permis au fur et à mesure du développement du site. La Commission est particulièrement interpellée par la circulation des véhicules lourds et par la gestion de leurs manœuvres dans la zone prévue presque exclusivement en intérieur d'îlot.

Pour garantir l'accessibilité du site, la Commission insiste pour que les projets s'inscrivent dès le départ dans une perspective de mobilité durable. La Commission recommande fortement d'adapter le développement du site en regard du développement de l'offre en transports publics pour qu'ils soient concomitants. Faire le lien avec le futur parking P+R du Ring et avec la gare du Midi sont des solutions à mettre en œuvre. La Commission demande d'intégrer dans les prescriptions différentes mesures volontaristes pour faciliter les déplacements piétons et cyclistes : emplacements vélos dans les logements nombreux et faciles d'accès, voiries avec un stationnement pour voitures limité et des circulations piétons et vélos séparées et confortables et mise en place du RER vélos.

La Commission attire aussi l'attention sur le carrefour au niveau du pont sur le Canal et du square Vandervelde qui constitue une des 30 ZACA « Zones A Concentrations d'Accidents » prioritaires ; le réaménagement de ce carrefour est un préalable indispensable au développement du site. En outre, la Commission considère que dans la mesure où une éventuelle future gare RER à cet endroit n'est pas reprise dans le programme de la SNCB, le programme du PPAS ne peut pas se reposer sur cette option.

La Commission demande la modification des prescriptions suivantes.

I. MESURES D'APPLICATION SUR L'ENSEMBLE DES ZONES

I.1. GÉNÉRALITÉS

art. 8. Informations à joindre à la demande de Permis d'urbanisme et d'environnement

La Commission demande d'ajouter « 7° une évaluation des incidences en termes de mobilité (tous modes) et les mesures prises pour y remédier ».

Art. x.

La Commission demande d'ajouter un article pour que « l'évacuation des terres de 1.000 m³ se fasse par la voie d'eau et que l'acheminement des matériaux se fasse obligatoirement par la voie d'eau pour les matériaux de gros de plus de 1.000 m³ et préférentiellement pour les autres matériaux ».

I.3. CARACTÉRISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

2. CARACTÉRISTIQUES RÉSIDENTIELLES ET DISPOSITIFS TECHNIQUES

Art. 21. Normes de stationnement

La Commission demande de modifier ainsi « Le nombre d'emplacement de stationnement est limité entre 0,5 et 1 emplacement par logement » et d'ajouter « En cas de nouvelles constructions, le nombre d'emplacements pour vélos sera au minimum de 1 par chambre. Les emplacements seront sécurisés et facilement accessibles depuis la voirie ».

II. ZONES CONSTRUCTIBLES

II.4. ZONES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN

1. AFFECTATION ET 2. PÉRIMÈTRES A PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

articles 47., 48., 53. à 56.

En raison de la mauvaise accessibilité en transports publics, de la saturation des voiries alentours et de l'importance du maintien et du développement des activités portuaires et de transport sur le site, la Commission demande limiter la part de logements à 40% des superficies de plancher et d'y privilégier les activités productives. L'article 47 §2, 4°, doit être modifié ainsi : « le projet prévoit d'affecter au logement 40 % au maximum de la superficie de plancher ».

article 53 et 54. Dès lors que les superficies de logement sont plus limitées, les P/S des périmètres A et B devraient être réduits en conséquence. Ces deux périmètres devraient être limités à des P/S de maximum 3. Pour rappel, pour les nouveaux quartier, Bruxelles Environnement préconise des P/S de 1,3. A titre comparatif, c'est le P/S prévu pour le projet NEO au Heysel. Un P/S de 3 permet déjà un programme d'une très forte densité.

II.5_ ZONES D'ACTIVITÉS PORTUAIRES ET DE TRANSPORT (ZAPT)

La Commission insiste sur la nécessité de préserver et développer des activités portuaires et de transport liées à la distribution des marchandises à Bruxelles le long du Bassin de Biestebroeck. L'ajout recommandé par la Commission à l'art. 8. 7° doit permettre de prendre en compte systématiquement l'évaluation des incidences sur la mobilité.

Art. 68. Affectation

La Commission demande de supprimer les paragraphes §2, §3. et §6. de l'art. 68 pour ne pas limiter le développement des activités portuaires et de transport.

Concernant les prescriptions graphiques, la Commission recommande aussi de séparer plus nettement les activités productives et de transport des fonctions résidentielles.

II.6_ ZONES D'ACTIVITÉS PORTUAIRES ET DE TRANSPORT ACCESSIBLES AU PUBLIC

Distinguer les « ZAPT » et les « ZAPT accessibles au public » est contraignant au niveau de l'implantation du bâti et des activités logistiques. Pour favoriser le développement de celles-ci, la Commission suggère de supprimer la « ZAPT accessible au public » et de la remplacer par la « ZAPT » en y ajoutant les prescriptions de mobilité suivantes.

art. 68. Affectations

« Le long des quais et dans l'axe de la rue Dante, en dehors des heures d'activités des fonctions portuaires et de transport, ces zones peuvent être également affectées à la circulation et au séjour des modes actifs. »

art. 74. Passages pour les modes actifs

« des pistes cyclables et piétonnes sont aménagées le long des quais en bordure de voie d'eau, afin d'assurer la continuité du parcours cyclable qui longe le canal. Les aménagements garantissent la sécurité, le confort et l'agrément des usagers dans le respect des affectations principales de la zone portuaire. Ils sont utilisables en dehors des heures d'activités des fonctions portuaires et de transport. »

II. ZONES NON CONSTRUCTIBLES

III.1 ZONES DE VOIRIES PUBLIQUES

Etant donné la saturation de la mobilité relevée aux abords et dans le périmètre, la Commission insiste pour que le projet s'inscrive de manière volontariste dans une perspective de mobilité durable ce qui implique un aménagement de l'espace public qui limite le nombre d'emplacements de stationnement en voirie et y favorise les alternatives à la voiture individuelle : marche, vélo et car sharing. Les livraisons de petits colis n'utiliseront pas les espaces logistiques privés prévus en intérieur d'îlot, il importe qu'elles puissent se dérouler en voirie sur des aires de livraisons, sans danger pour les autres usagers.

Vu la coexistence des circulations de véhicules logistiques avec des piétons et des cyclistes, la Commission demande d'organiser les circulations de manière plus volontariste pour assurer la sécurité de tous les usagers. Ceci implique des trottoirs plus larges, des pistes cyclables séparées et des aménagements spécifiques aux carrefours.

Art 86

§2. La Commission demande d'ajouter « les zones de stationnement public sont limitées et réservées uniquement aux personnes à mobilité réduite, au car sharing « station based » ; des aires de livraisons sont prévues pour les camionnettes et les petits camions (15m) ».

Art. 87. Aménagement

§1° « les voiries comprennent des trottoirs de minimum 3 mètres de large et des pistes cyclables séparées unidirectionnelles de minimum 2m30. Des emplacements de stationnement pour vélos sont prévus. Les carrefours sont aménagés en plateaux et les traversées des piétons et des cyclistes se font à niveau. »

« Un itinéraire cyclable alternatif de qualité est aménagé quai de Biestebroek pour offrir une continuité au RER Vélos pendant les heures d'activités des fonctions portuaires ».

Un des objectifs du projet est de permettre aux piétons et cyclistes de relier plus facilement le quartier Biestebroek aux autres quartiers d'Anderlecht. Par ailleurs, la desserte en transports publics est mauvaise et la connexion de la zone aux quartiers voisins et notamment au métro Saint-Guidon, est difficile à cause du gabarit particulièrement étroit de certaines voiries. La Commission pose la question de réserver le pont Marchand à la circulation des bus et des modes actifs (piétons et cyclistes).

III.1 ZONES DE VOIRIES PUBLIQUES A CARACTERE PAYSAGER

La Commission demande de modifier l'art. 90 comme suit.

Art. 90. Aménagement

§1° ajouter « et le stationnement est y limité et réservé aux places pour personnes handicapées et véhicules de car sharing station based ». « Des aires de livraisons peuvent être aménagées à la demande pour les camionnettes et les petits camions (15m) ».

2° ajouter « il facilite le déplacement des piétons » et remplacer « deux roues » « par « vélos ».

→ Emis le 21.11.2016 à la demande de la commune d'Ixelles

L'arrêté du Gouvernement du 30 septembre 2010 désigne la Commission Régionale de Mobilité comme l'une des instances appelées à émettre un avis sur les projets de plan particulier d'affectation du sol (PPAS).

Concernant le projet de PPAS Campus, la Commission s'est réunie le 21 novembre 2016 et a entendu M. Louis, du service Urbanisme de la commune d'Ixelles, ainsi que M. Gemoets du bureau d'études ARTER et M. Brachet de Tractebel, venus présenter le projet de PPAS « Campus » et le rapport d'incidences environnementales y relatif. La Commission a remis l'avis unanime suivant.

La Commission a pris connaissance des développements importants prévus par le projet de PPAS. Le programme retenu prévoit une surface plancher maximale de 660.000m² soit une augmentation théorique de 388.712 m² soit de 143% (x2,4) sur l'ensemble du site. Cette augmentation de surface entraînera une augmentation significative des mouvements dans une zone où la circulation motorisée est encombrée aux heures de pointe et où, par ailleurs, les conditions de circulation des piétons et cyclistes sont mauvaises sur les grands axes (RIE p.213). Les modes actifs représentent un potentiel de développement important vu la population étudiante du site.

L'analyse globale de mobilité du RIE est faible vu l'ampleur du programme. Il manque par exemple une analyse de la demande en déplacements par mode et un plan des parkings existants et prévus sur le site. Les informations concernant TEC et de Lijn sont incomplètes : Document RIE Campus – phase 0, page 192/308 : carte des TC ne correspond pas à l'itinéraire actuel du bus Conforto du TEC. Document RIE Campus – phase 1, page 19/132 point 2.2.3.4 ni l'offre TEC ni l'offre De Lijn ne sont mentionnées (1). Le RER Vélo n'est pas mentionné.

Les Boulevards de la Plaine, du Triomphe et Général Jacques, comme le carrefour Fraiteur, ont été identifiés comme des zones d'accidents par l'étude sur les Zones à Concentration d'accidents (ZACA) ; seul le boulevard Général Jacques figure parmi les 30 zones prioritaires au niveau de la sécurité routière. La Commission signale aussi la difficulté et le danger des nouvelles traversées entre les bâtiments de la VUB situés sur le Campus et ceux de l'autre côté du boulevard de la Plaine. L'attention doit aussi être portée aux liaisons pour piétons, cyclistes et PMR vers le futur du site Arsenal de l'autre côté du Boulevard Général Jacques et vers l'arrêt de transports en commun VUB situé boulevard Général Jacques.

La Commission constate que le schéma d'affectation du sol ne précise pas les accès carrossables en dehors des deux boucles du réseau viaire. Cela donne l'impression que le site est dégagé de la circulation des voitures alors que le PPAS autorise autant d'accès que nécessaires pour desservir les parkings hors-voirie de chaque bâtiment. La Commission regrette que le RIE ne comporte pas une carte localisant précisément les accès et circulations motorisées vers les différents parkings. La Commission regrette le manque d'analyse et de recommandations concernant les liaisons piétonnes, cyclistes et PMR dans le site et entre le site et les pôles extérieurs (arrêt VUB trams 7/25, autres bâtiments VUB).

(1) L'itinéraire est visible sur

<http://www.infotec.be/fr-be/medeplacer/horaires/ligne.aspx?ligne=B12&titre=C%20Louvain-La-Neuve%20-%20Wavre%20-%20Ixelles%20%28Express%29> et les données sont disponibles en open data sur géoportail wallonie : <http://geoportail.wallonie.be/home.html>

La Commission signale que le maintien de nombreux accès au site pour les voitures dégrade la qualité des cheminements piéton et cycliste le long des boulevards alors que le RER Vélo passe le long du campus (boulevard Général Jacques) et le long de l'ICR 5A en longeant le site de la porte d'Etterbeek à Delta.

La Commission a aussi pris connaissance du projet de réaménagement du boulevard du Triomphe entre la rue Jules Cockx et le pont Fraiteur pour lequel une demande de permis a été déposée par Bruxelles Mobilité. La Commission constate que le profil du boulevard du Triomphe est maintenu tel quel qu'entre la rue Jules Cockx et le pont Fraiteur. Les flux motorisés croissants nécessitent le maintien d'un profil à deux fois deux bandes de circulation et des bandes de virage à gauche sont nécessaires pour rejoindre le CHIREC et un passage fluide pour les ambulances. Les bandes bus pour le B71 et les bus du TEC sont maintenues et justifiées.

La Commission estime aussi nécessaire d'assurer de bonnes conditions de déplacements aux cyclistes et piétons sur le boulevard du Triomphe. Outre l'implantation du Chirec, la densification du Campus et en particulier, l'implantation prévue d'une tour au carrefour Delta (1) génèreront aussi une augmentation importante des flux piétons et cyclistes sur le boulevard du Triomphe. Côté Chirec, où les flux piétons seront importants entre la station de métro et l'hôpital, un trottoir de seulement 2 mètres est prévu. Du côté du Campus, l'aménagement piétons/cyclistes est substandard, c'est un aménagement de type D10 de 2,65m bidirectionnel pour piétons et cyclistes alors qu'on est situé sur un itinéraire cyclable régional (ICR) et le RER vélos, à proximité de la bande bus et en déclivité (différentiel de vitesse élevé entre piétons et cyclistes).

La Commission constate que dans l'emprise actuelle de la voie publique, il n'est pas possible de prévoir un aménagement qualitatif qui réponde aux besoins de tous les modes de déplacement et c'est pourquoi, elle demande un élargissement du boulevard du Triomphe - côté Plaine- au détriment du talus du Campus.

La Commission recommande de revoir le chapitre mobilité du RIE plus en détails et en particulier l'insertion du Campus dans le quartier.

La Commission demande les modifications suivantes du schéma des affectations et des prescriptions.

Schéma des affectations (04)

- réduire significativement le nombre d'accès motorisés au site du Campus et de les indiquer précisément sur le schéma des affectations.
- indiquer les accès piétons, cyclistes et PMR sur le schéma des affectations et d'ajouter des accès vers l'arrêt STIB VUB du boulevard Général Jacques et vers des traversées sécurisées des boulevards, en particulier du Boulevard de la Plaine.

(1) Voir la prescription 2.3. concernant les gabarits à ne pas dépasser (45 m max.) excepté la création d'un bâtiment emblématique pour marquer la porte « Delta ».

- prolonger la trame piétonne et cycliste du schéma vers ces accès et d'y inclure les personnes à mobilité réduite (PMR).
- réduire la largeur de la ceinture verte entre Delta et le pont Fraiteur au profit d'un aménagement de qualité pour piétons, cyclistes et PMR.

0.1. RECOMMANDATIONS APPLICABLES A TOUTES LES ZONES DU PLAN

0.1.7. MOBILITE ET ACCESSIBILITE

a. créer un réseau en mode actif (piétons, cyclistes **et PMR** ...) qui permette une accessibilité optimale **et sécurisée** entre les différentes zones du PPAS, connectées à des pôles attractifs en périphérie du site (gare d'Etterbeek, station de métro delta, Cimetière d'Ixelles). **Si l'accessibilité PMR n'est pas rencontrée, une alternative (plan incliné, ascenseur, ...) est réalisée.**

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

1.4. Accessibilité

Dans toutes les autres zones du PPAS, la création de voies carrossables est ~~autorisée afin de permettre exclusivement~~ **limitée et autorisée après évaluation des impacts et alternatives s'il n'existe pas d'autre** l'accès aux bâtiments des véhicules d'urgence, de livraison et d'entretien et l'accès aux aires de stationnement telles que décrites à l'art. 15.

2. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

2.1.2.3. Ceinture verte (couleur vert olive sur le plan)

Cette zone est destinée à conserver et/ou à créer un espace planté ... Des accès ponctuels ~~et limités~~ aux entrées carrossables **sont limités à ceux identifiés sur la carte des affectations**. Les chemins d'accès piéton, **cyclistes et PMR** ~~peuvent y être autorisés~~ doivent être réalisés conformément à la carte des affectations.

La largeur des accès carrossables ne dépasse pas 6,50m.

Ajouter : La partie extérieure de la ceinture verte entre Delta et le Pont Fraiteur est affectée à un aménagement de qualité pour piétons et cyclistes. Une largeur minimale de 5 mètres doit être prévue.

