



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **AVIS SUR LE REDEPLOIEMENT DES PLACES ET DES BOULEVARDS DU CENTRE PREVU PAR LA VILLE DE BRUXELLES**

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.

La Commission, réunie le 19 janvier 2015, a entendu Mme Livia de Béthune du bureau SUM et MM. Jan Schollaert et Olivier Verstraete de la Ville de Bruxelles présenter le projet de réaménagement des places et des boulevards du centre.

Le projet a aussi été présenté par M. Patrick Moyersoën du bureau Sum et les mêmes représentants de la Ville, le 20 janvier 2015, devant la section « Modes actifs » de la Commission. La section rassemble des représentants des piétons, des cyclistes et des Personnes à Mobilité réduite (PMR) et établit des recommandations techniques sur les projets de plans. Ses conclusions ont contribué à élaborer l'avis ci-dessous.

La Commission remercie la Ville de Bruxelles et le bureau d'étude d'être venus exposer les grands principes d'aménagements des boulevards du Centre.

Le 23 février 2015, la Commission a émis unanimement l'avis d'initiative suivant.

### **AVIS**

Favoriser la marche au cœur de la Ville constitue la première action du plan IRIS2 des déplacements pour favoriser les modes de transport actifs. La Commission est impressionnée par la volonté politique forte affichée par la Ville de Bruxelles en vue d'une transformation importante de l'espace public à court terme sur les boulevards du Centre. La qualité de vie et la convivialité des lieux en seront grandement améliorées, en particulier pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Les cyclistes sont partagés sur la proposition d'aménagement car il n'y aura plus d'itinéraire cyclable traversant le centre-ville dans l'axe nord-sud. Certains regrettent de ne pas avoir un sillon identifié pour les cyclistes dans l'axe central de la zone piétonne, alors que d'autres considèrent que, sur un court tronçon de l'hyper centre, il est normal que les cyclistes s'adaptent au rythme des piétons à certains moments de la semaine.

#### **La Commission se réjouit d'une série de caractéristiques du projet :**

- a. L'aménagement d'un espace de plain-pied accessible à tous ;
- b. Le dégagement des façades de tout obstacle, offrant une circulation aisée aux malvoyants ;
- c. Le rehaussement de la voirie pour mettre à niveau les accès aux bâtiments de moins de 10 cm de haut ;

- d. L'amélioration des accès aux stations de métro, notamment la largeur des escaliers et des couloirs d'entrée ;
- e. L'aménagement de parkings vélos importants au cœur de la ville ;
- f. La prise en compte de l'accessibilité des commerces et des livraisons dans la planification des travaux ;
- g. La non-hypothèque de développements futurs comme par exemple, un tram traversant le Pentagone d'est en ouest par la rue Orts ou un passage du tram 71 via De Brouckère et Jacquain vers Tour et Taxis.

### **La Commission attire l'attention sur les points d'amélioration suivants.**

Le plan de mobilité de la Ville (voir l'avis de la Commission à ce sujet) conditionnera le succès de la mise en œuvre de ce projet. Certains éléments, comme la circulation des bus de la STIB (proximité des arrêts, facilité des correspondances et vitesse commerciale) seront déterminants pour l'accessibilité à la zone et à ses activités. Pour empêcher que le trafic de transit reporté du Pentagone vers la petite ceinture n'y soit à l'arrêt, l'optimisation des flux du trafic motorisé sur la petite ceinture est nécessaire, entre autres, par une meilleure synchronisation des feux qui tiennent compte de tous les modes de transport.

Concernant le nouvel aménagement des boulevards, la planéité et la rugosité des revêtements sont essentielles pour assurer le confort et la sécurité des usagers. L'évolution des revêtements dans le temps doit aussi être prise en compte dès à présent.

Le revêtement de la « zone circulée » doit être différent des autres zones (« séjour » et « flânage ») afin de maximiser les chances d'indiquer cette fonction de « zone circulée » et d'avoir le plus de dégagement possible pour les cyclistes. Afin de permettre aux personnes à déficience visuelle de détecter la zone de circulation, celle-ci doit être encadrée tout le long de dalles à protubérances, permettant de sentir au pied ou à la canne le passage d'une zone à l'autre. La « Magistrale » de Strasbourg constitue un bon exemple à ce sujet.

Des bancs, avec accoudoirs et dossiers, doivent être prévus en suffisance pour assurer des espaces de repos aux personnes âgées, entre autres, circulant dans l'espace public.

Les traversées des boulevards par des bus ou par la circulation automobile (notamment depuis la Rue Fossé aux Loups, deux bandes dans le même sens de circulation) doivent être examinées avec soin pour ne pas poser de problème de sécurité routière (un bus peut provoquer un écran visuel), ni d'agressivité.

Les zones de maintien de la circulation sur le côté des places de Brouckère et Fontainas et les aménagements prévus en zones de rencontre à l'aide de plateaux rehaussés, sont aussi des lieux de danger ou de conflit potentiels et devront être testés et évalués avec l'ensemble des usagers.

Les commerces qui n'auraient pas pu être mis à niveau de la voirie doivent être incités à chercher des solutions par eux-mêmes pour assurer l'accès à leurs bâtiments.

Comme indiqué ci-dessus, il n'y aura plus d'itinéraire cyclable traversant le centre-ville dans l'axe nord-sud. A certaines heures, la zone centrale permettra une bonne circulation des cyclistes mais à d'autres moments, ce ne sera pas le cas. Un cheminement cyclable alternatif de qualité doit être aménagé.

Le stationnement pour les véhicules privés PMR doit être organisé en plusieurs endroits à proximité de la zone piétonne.

La Commission insiste pour que l'on vérifie que l'aménagement proposé n'hypothèque pas des projets de transport public en surface, par exemple un tram Est-Ouest à travers le Pentagone et via la rue Orts, ou le passage du futur tram 71 par la place De Brouckère et le boulevard Jacquain vers Tour et Taxis.

De façon générale, la stratégie de communication vers les commerçants, habitants, navetteurs, clients, travailleurs, etc. sera primordiale pour une réussite du projet.

Le redéploiement commercial du centre ne peut se limiter à des mesures de mobilité et d'espace public pour être couronné de succès.

Le bureau d'études devrait prendre connaissance du tissu socio-économique du centre de Bruxelles en général pour répondre au mieux à ses particularités (livraisons, accès, terrasse...) et interroger ces acteurs.

Concernant l'articulation du projet de réaménagement des boulevards avec le plan de mobilité, la Commission regrette qu'il n'y ait pas eu d'étude d'incidences du projet, telle que prévue par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, pour les plans de mobilité communaux. Toutefois, la Commission demande qu'un observatoire des évolutions socio-économiques, environnementales et de mobilité soit mis en place. Un tel observatoire pourra servir de base à des mesures d'accompagnement.