



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE PLAN DE MOBILITE DU PENTAGONE 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 Els Ampe, échevine de la Mobilité de la Ville de Bruxelles présenter le nouveau plan de mobilité pour le Pentagone. Les premières intentions à ce sujet avaient déjà été présentées au premier semestre 2014.

La Commission remercie Mme Ampe d'être venue exposer à deux reprises le nouveau plan.

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

Cohérence avec le plan de mobilité régional IRIS 2

Favoriser la marche au cœur de la Ville constitue la première action du plan IRIS2. Le projet de piétonisation de réaménagement des boulevards du centre (voir l'avis de la Commission à ce sujet) apporte une avancée importante pour favoriser la marche en ville, des améliorations pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et aussi une amélioration de la qualité de vie en ville.

La Commission soutient le projet qui met le piéton au centre de la ville mais demande avec insistance que ce projet ne soit pas réalisé au détriment d'une bonne accessibilité au centre en transports publics et à vélo. La Commission plaide pour un plan ambitieux d'amélioration de l'accessibilité et un phasage intelligent des mesures mises en place. En effet, le plan IRIS 2 établit la priorité des transports publics, des piétons et des cyclistes par rapport aux déplacements en voiture individuelle. À cet égard, il faudra aussi rester vigilant à ce que IRIS2 soit pleinement réalisé ; nous pensons notamment aux parkings de transit.

Le plan IRIS 2 vise aussi à réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 20% à l'horizon 2018 par rapport à 2001. La Commission fait remarquer que si, d'une part, l'objectif de diminution de la pression automobile sera peut-être atteint globalement grâce à la piétonisation du centre, il y a aura probablement, d'autre part, une augmentation du trafic motorisé préjudiciable à son accessibilité globale.

Avant d'analyser le nouveau plan, mode par mode, la Commission insiste sur la nécessité d'une réflexion qui intègre les modes et les nombreux projets en cours, ceux de la Ville (piétonnier, création de parkings) et ceux de la Région (cyclabilité de la Petite Ceinture) ainsi que sur la nécessaire collaboration entre la Ville de Bruxelles et la Région, mais également avec l'ensemble des partenaires sociaux, organisations et acteurs impliqués.

Modèle de simulation de trafic et impacts

La Commission regrette que le « meso modèle » utilisé pour évaluer les impacts du nouveau plan de circulation soit unimodal. Les simulations montrent une baisse du trafic de transit motorisé dans le Pentagone, mais quel sera le report modal, en particulier vers les transports publics, et quel sera l'impact du nouveau plan de circulation sur la circulation des bus de la STIB ? Pour un projet de cette ampleur, il faut prendre en compte tous les modes de déplacement.

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.

La Commission distingue les impacts à court terme et à long terme en particulier pour la création d'une boucle de desserte locale à deux bandes (« mini ring»). Dans un premier temps, l'aménagement de deux bandes et de pistes cyclables impliquera la suppression de stationnement sans qu'il ne soit compensé et posera des problèmes de sécurité routière en attendant la mise en place de feux. La Commission craint un certain chaos au niveau de l'accessibilité et de l'utilisation de l'espace public .

Les piétons

La Commission a remis un avis sur le redéploiement des places et des boulevards du Centre prévu par la Ville de Bruxelles, dans lequel elle estime que le plan de mobilité conditionnera l'accès et donc le succès du réaménagement des boulevards du Centre.

Concernant la boucle de desserte locale, la Commission estime que les traversées des voies à deux bandes à sens unique n'offriront pas les garanties de sécurité ni de confort nécessaires pour les piétons. La Commission se réfère au plan d'action régional pour la sécurité routière 2011-2020 qui recommande « *de supprimer les possibilités d'effectuer un dépassement dans le voisinage direct de la traversée piétonne et ne pas aménager de traversée non protégée par des feux sur plus d'une voie par sens de circulation. Pratiquement, cela revient à réduire la chaussée à une bande de circulation par sens au moins à hauteur de la traversée piétonne ou à placer des feux. La sécurisation des traversées piétonnes de voiries comptant un ou plusieurs couloirs bus doit être étudiée au cas par cas* »¹.

Sur le point précis de l'aménagement de la boucle de desserte locale, les avis des membres de la Commission divergent. Il faut remarquer que les débats ont été rendus compliqués en l'absence d'étude multimodale permettant d'objectiver les impacts de l'aménagement.

Certains membres demandent une forte limitation de la vitesse, la réduction ponctuelle de la chaussée à une bande de circulation/sens pour empêcher le dépassement à la hauteur d'un passage pour piétons ou l'aménagement de carrefours à feux qui prennent en compte à la fois la sécurité et le confort des piétons, la fluidité des transports publics et l'écoulement de la circulation. Ils relèvent aussi l'ambiguïté de la cohabitation de deux bandes de circulation dans le même sens avec des feux pour les traversées piétonnes et le statut de zone 30 conviviale et de traversées libres pour les piétons qui prévaut dans le Pentagone.

D'autres membres estiment que l'aménagement de la boucle doit comporter deux bandes de circulation avec des feux de signalisation aux endroits appropriés pour sécuriser la traversée des piétons et ils demandent que ces feux soient synchronisés pour optimiser l'écoulement de la circulation.

¹ <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-de-securite-routiere> page

Les bus de la STIB

Sur les cinq lignes qui terminent actuellement leur trajet à De Brouckère, en venant du haut de la ville, deux seraient dorénavant limitées à la Gare Centrale ; venant du nord-est, le B63, et venant du sud-est, le B38. Cela signifie une diminution de l'accessibilité directe du centre-ville, une perte de confort importante et une augmentation du nombre et de la pénibilité des correspondances, notamment avec l'axe nord-sud. À cet égard, il serait intéressant d'évaluer le potentiel de passagers « lésés » par cette réorganisation.

Plus généralement, la déconcentration des terminus actuellement implantés à De Brouckère rendra plus compliqués des trajets intercommunaux passant par le centre de Bruxelles (par exemple, Anderlecht – Ixelles, Molenbeek – Schaerbeek, etc.).

De plus, la suppression de site propre pour les bus (B29, B71, B86) conduira à des retards et irrégularités importants pour les usagers et sera source de difficultés pour la gestion de l'ensemble du réseau.

Cela signifie également que le nombre de terminus bus autour de la gare Centrale est destiné à passer de un à quatre avec le nouveau plan (actuellement : terminus B65).

La Commission souligne le paradoxe entre la volonté d'augmenter la qualité commerciale de la place de Brouckère et la détérioration de ses conditions d'accès pour les chalands depuis le reste de la Ville. Un terminus de bus doit être perçu comme une opportunité de développement plutôt que comme une menace. A Paris, le centre-ville est doté de terminus bus, par exemple aux abords de Châtelet-les-Halles, espace commercial d'importance.

La Commission estime que les modifications apportées au réseau bus de la STIB vont dégrader l'offre. La Commission demande avec insistance de réfléchir à des solutions créatives pour garantir une bonne accessibilité de l'hyper centre en transports publics.

La Commission demande aussi de mettre en place une évaluation complète de l'accessibilité de l'hyper centre en transports publics (temps de parcours et enquête auprès des usagers).

Les cyclistes

La Commission rappelle l'objectif du plan IRIS 2 de rendre 100% des voiries cyclables.

La Commission fait remarquer qu'avec la piétonisation, il n'y aura plus d'itinéraire cyclable régional direct dans l'axe nord-sud du Pentagone. A certaines heures, la zone centrale du piétonnier sur les boulevards permettra une bonne circulation des cyclistes mais à d'autres moments, ce ne sera pas le cas. La Commission demande l'aménagement d'un cheminement cyclable alternatif de qualité.

La mise à deux bandes en sens unique de nombreuses voiries créera de l'inconfort (circulation dense, voire embouteillée, pollution) et de l'insécurité pour les cyclistes (dépassements).

Pour les voiries à deux bandes à sens unique (voies d'accès dans le Pentagone, boucle de circulation), la Commission demande de prévoir deux pistes cyclables : une piste dans le sens du trafic (vu le volume de trafic) et une piste à contre-sens. En général, les pistes cyclables devraient faire l'objet d'une réflexion plus large concernant leurs itinéraires et tracés à l'échelle régionale

La circulation et le trafic de transit

A propos de la boucle de desserte locale (« mini ring ») autour du centre (rue des Alexiens, boulevard de l'Empereur, rue du Fossé au Loups, etc.), la Commission constate qu'elle permettra aux automobilistes de traverser le centre-ville, une partie du trafic utilisant actuellement les boulevards du centre pourrait être reporté vers cette boucle.

La Commission craint donc une augmentation de la circulation motorisée aux alentours de la zone piétonne jusqu'à la petite ceinture et fait remarquer qu'il sera dès lors difficile d'à la fois fluidifier la circulation motorisée, d'assurer une bonne régularité aux bus et offrir de bonnes conditions de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

La Commission estime préférable de mettre en place des « boucles de circulation » qui empêchent le trafic de transit traversant le centre.

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.

Les parkings et le stationnement

La Commission demande plus d'informations pour étayer la nécessité de construire de nouveaux parkings. Par exemple, quel est le taux d'occupation des parkings existants, ou comment a été évalué le besoin en parkings dans les quartiers retenus (inventaire) ? Une telle option est-elle compatible avec les objectifs de réduction du trafic automobile ?

La Commission demande d'étudier l'impact des nouveaux parkings sur la circulation dans le Centre, notamment pour s'assurer qu'ils participent à la diminution de la pression du trafic automobile prévue par Iris 2. La Commission rappelle que pour diminuer le nombre de voitures dans l'espace public, il faut que le stationnement en espace public soit plus cher que celui en parking hors-voirie, étant entendu qu'un nombre suffisant de places doit être offert au public et à un prix raisonnable.

La Commission plaide pour une meilleure utilisation des parkings existants, notamment de bureaux qui pourraient bénéficier aux visiteurs et aux habitants en dehors des heures de travail. Il faudra cependant veiller, soit à une adaptation, soit au respect des normes telles que celles en vigueur pour les « parkings publics ».

Les personnes à mobilité réduite (PMR) ont un plus grand besoin de véhicules motorisés que les autres usagers et aussi d'emplacements de stationnement. La Commission demande que ces besoins particuliers soient rencontrés.

La Commission demande à être tenue au courant de l'étude « parkings » en cours à la Ville de Bruxelles.

Les livraisons de marchandises

Les travaux et les modifications des conditions de circulation vont perturber les habitudes de livraison. Ces changements peuvent être sources d'opportunités à exploiter pour améliorer l'efficacité des livraisons et en diminuer les nuisances : groupage des marchandises pour le last mile, usage de véhicules propres, développement de services aux commerçants comme la reprise de cartons.

La Commission demande à la Région et la Ville de Bruxelles de favoriser des alternatives pour garantir un bon déroulement de l'approvisionnement des commerces et entreprises de la zone centrale et une amélioration de l'efficacité des livraisons.