
Le plan de NoMo pour 50% de voitures en moins dans le pentagone. - septembre 2000

Plan 50 %

Demain, 50% de voitures en moins dans le centre de Bruxelles

Voici le contenu du plan pour une autre politique des déplacements dans le centre de Bruxelles, que NoMo, Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et Piétons à Bruxelles ont élaboré et ont présenté à la presse, au monde politique et aux administrations concernées. Notre plan est également proposé au soutien des associations de quartier du centre de Bruxelles, que nous remercions d'avance ici.

1. Introduction

A Bruxelles, comme dans d'autres grandes villes, l'automobile, en tant que moyen de déplacement, a montré ses limites. Son utilisation intensive a conduit notamment :

- à une très forte réduction de son efficacité, particulièrement aux heures de pointe mais également à d'autres heures;
- à un niveau de pollution (atmosphérique et sonore) très important et à un encombrement de l'espace public (tant par les véhicules en mouvement que par ceux à l'arrêt) qui nuisent aux autres modes de déplacement, à la qualité de la vie en ville et à l'attractivité du centre-ville.

Nous sommes convaincus que la revitalisation du centre de Bruxelles (le Pentagone) qui semble se dessiner en plusieurs endroits, serait grandement amplifiée et accélérée si l'usage de la voiture y était drastiquement restreint, si les espaces publics y étaient revalorisés au bénéfice des piétons, des cyclistes et des transports publics et si, par conséquent, la mobilité générale y était nettement améliorée.

En décembre 1998, la Ville de Bruxelles organisait une consultation publique autour de la proposition de Plan communal des déplacements

qu'elle avait demandée au bureau d'études Groep Planning. Près de deux ans plus tard, alors que rien n'a bougé entre-temps, l'asbl NoMo, Piétons à Bruxelles et IEB exhument ce Plan et s'en inspirent (plus particulièrement sa Phase 3) pour proposer les grandes lignes d'un Pentagone largement débarrassé des voitures.

Notre objectif est avant tout un objectif de revitalisation urbaine : revitalisation résidentielle, commerciale, culturelle. Mais nous sommes également guidés par un objectif de santé publique et de lutte contre l'exclusion sociale (les plus démunis sont les laissés pour-compte d'une politique privilégiant l'automobile).

Nous demandons à la Ville de Bruxelles un plan ambitieux qui suive l'exemple d'autres villes, notamment en Belgique (Gand, Hasselt, Mons...). Pour être efficace, ce plan ne doit pas s'intéresser uniquement au développement et à la promotion de moyens de déplacement alternatifs à la voiture (transports en commun, marche, vélo) mais doit s'attaquer de front aux conditions de circulation et de stationnement de celle-ci.

Nous avons commencé notre travail par le Pentagone en raison du rôle symbolique qu'il a à jouer dans le développement de notre ville-région. C'est une première étape. Une réflexion analogue devra être menée rapidement pour les quartiers de première et seconde couronnes (et au-delà). Dans ce cadre, outre les communes, la Région de Bruxelles-Capitale a un rôle majeur à jouer, elle qui dispose à la fois d'une vue d'ensemble de la problématique des déplacements dans la région et de la maîtrise des voies principales.

2. État des lieux

Le Pentagone est le centre de Bruxelles. A ce titre, il concentre les lieux historiques, politiques, culturels et commerçants parmi les plus importants de la région, ainsi que des lieux de divertissement et de restauration. On l'oublie souvent, mais il demeure habité par environ 40.000 habitants, principalement à l'ouest, au sud et au nord-est.

Battant le jour, vivant le soir et la nuit, le Pentagone a pourtant perdu beaucoup de son lustre. En cause, un urbanisme et une gestion des transports peu respectueux des gens (qu'ils soient habitants,

travailleurs, étudiants, clients ou touristes) et du tissu urbain. Le centre s'en est trouvé littéralement envahi par une infernale et abondante circulation automobile, détruisant le cadre de vie sur son passage: rues infréquentables, trottoirs et espace public en général envahis par un stationnement toujours plus expansif, piétons cantonnés à de maigres espaces publics. Ce sombre tableau vaut bien sûr pour d'autres quartiers, mais il prend dans le Pentagone une dimension plus dramatique encore, précisément à cause de son rôle emblématique.

Le Pentagone c'est :

- 460 hectares
- 39.681 habitants (chiffres 1997), dont 25.000 isolés
- 120.000 emplois (chiffres 1991), dont 83.000 emplois de bureau
- 2,5 millions m² de bureaux (chiffres 1996)
- une centaine d'établissements scolaires

L'espace public dans le Pentagone est phagocyté par les voitures.

Que l'on juge :

- Bruxelles, boulevards du centre : 75 à 80% de l'espace public occupé par les voitures (circulation et stationnement);
- Barcelone, Ramblas, ou Berlin, Kurfürstendamm : 40% de l'espace public occupé par les voitures.
- Certaines places 'publiques' sont devenues des parkings.

Les voitures consomment de l'espace quand elles roulent

Chaque matin, entre 7h et 9h, quelque 35.000 navetteurs (sur 85.000) se rendent en voiture dans le Pentagone. A raison de 1,2 personne par véhicule en moyenne, cela fait environ 30.000 voitures (chiffres du plan IRIS pour 1991, certainement en-deçà de la situation actuelle). D'où viennent les navetteurs à destination du Pentagone ?

	nombre	part transp. publics	nb. voitures
Pentagone même	3.000	62%	1.000

1ère et 2de couronne	38.000	60%	12.600
Périphérie	13.000	42%	6.300
Plus loin	30.000	62%	9.500
TOTAUX	85.000	58%	29.400

Source : Plan IRIS (Constat 1991)

Les personnes en provenance de la périphérie, c'est-à-dire de la zone qui serait desservie par le RER, représentent à peine 21% de la navette automobile à destination du Pentagone. 32% des voitures viennent d'au-delà de la périphérie. Près de la moitié (46%) proviennent de la Région elle-même. A ces 30.000 véhicules, s'ajoutent encore les voitures des navetteurs qui arrivent avant ou après les pointes, ainsi que les voitures des visiteurs (commerces, cafés, restaurants, pôles culturels, touristes), les cars de touristes et les camions de livraisons. Il faut toutefois noter que les 3/4 des clients des commerces du centre ville utilisent un autre mode de transport que la voiture (*Mobilité et accès aux commerces, enquête en Région bruxelloise, Sonecom - Espaces Mobilité, 2000*). Ce n'est pas tout : le centre de la ville est également un lieu de transit. Aux heures de pointe, 40% des voitures qui empruntent les boulevards du centre ne font que passer. Ce chiffre monte à 60% sur les boulevards de la Jonction (chiffres Groep Planning, 1998).

Résultat : nombre de rues sont saturées (pratiquement en permanence à certains endroits). La vitesse moyenne des voitures aux heures de pointe n'était déjà plus que de 9 km/h en 1987 (moyenne pour la Région). Les bus et, à certains endroits, les trams sont coincés dans les embouteillages. Les seuils recommandés sont dépassés pour la plupart des polluants liés au trafic. Les niveaux de bruit dépassent l'acceptable dans de nombreux quartiers.

Les voitures consomment aussi de l'espace à l'arrêt

Le Pentagone compte environ 40.000 emplacements de stationnement, qui se répartissent comme suit.

Stationnement dans la rue	12.000
Parkings publics situés dans le Pentagone	12.500

dont abonnements bureaux	5.000
Parkings privés des immeubles de bureaux	16.000
Garages des habitants	600
TOTAL	41.000

Source : Groep Planning, 1998

A raison de 12 m² par emplacement, le seul stationnement légal en voirie occupe environ 15 hectares dans le Pentagone. **Soit 10% de la surface de l'espace public du Pentagone (150 ha), ou une superficie égale à celle du Parc Royal!**

Le Pentagone a par ailleurs la particularité de compter un grand nombre de parkings publics (gérés par le secteur privé), dont la capacité totale est supérieure à la capacité du stationnement en voirie.

Autre spécificité 'pentagonienne' : la sous-utilisation de ces parkings publics et, parallèlement, la sur-occupation de l'espace public par les véhicules en stationnement. Les jours de semaine, dans le quartier de la place De Brouckere, 1 voiture sur 2 est en stationnement illégal. Les parkings publics, par contre, présentent généralement des taux d'occupation fort bas (moins de 50%) avec toutefois d'importantes variations (chiffres Groep Planning, 1998).

Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette situation paradoxale :

- le non respect du stationnement de courte durée en voirie : alors que 75% environ du stationnement en voirie est - théoriquement - du stationnement de courte durée (moins de 2 heures), la durée moyenne du stationnement dans le Pentagone est supérieure à 2h
- la relative impunité du stationnement illégal, qui est peu sanctionné;
- le manque d'attractivité des parkings publics mal signalés, aux horaires restreints (fermés la nuit voire même le week-end), et aux tarifs trop élevés par rapport aux tarifs du stationnement en voirie.

Les parkings attirent les voitures

Toutes les études le montrent : disposer d'une place de parking gratuite sur son lieu de travail est un incitant puissant à l'usage de la voiture

pour les navettes domicile-travail. Avec 21.000 places réservées aux occupants des immeubles de bureaux (16.000 + les 5.000 abonnements), le Pentagone attire fatalement la navette automobile.

Le Pentagone compte en moyenne une place de parking pour 144 m² de bureaux (une place pour 110 m² si on tient compte des abonnements dans les parkings publics). Globalement, on est donc au-delà de la norme de la vieille circulaire De Saeger, non encore abrogée, de minimum 1 place pour 50 m².

A titre indicatif : le Plan Communal de Développement du Pentagone propose que la norme soit à l'avenir de 1 emplacement max. pour 200m², tandis qu'un projet de circulaire régionale avorté évoque un emplacement maximum pour 300 m². A titre indicatif toujours, la norme en vigueur dans le centre de Londres (City) est de 1 emplacement maximum pour 1.115 m²(source : Observatoire des bureaux de la RBC, n°6, 1993). Rappelons que l'on compte en général 25 m² de surface de bureau par travailleur.

3. Vers un Pentagone sans voitures

Pour s'attaquer au problème, des solutions ambitieuses doivent être trouvées et mises en oeuvre. La solution la plus radicale consiste à fermer, purement et simplement, le Pentagone à toute circulation automobile, sauf les transports publics, les pompiers et les ambulances (ceux-ci devant néanmoins utiliser des véhicules non polluants). Les rues sont rendues aux habitants et aux passants. Quasi plus aucun obstacle ne s'oppose à la circulation des moyens de déplacement alternatifs et au réaménagement convivial de l'espace public.

Cette solution, qui s'inspire des travaux de Joël Crawford (Carfree cities, Utrecht, International Books, 2000), doit bien entendu tenir compte d'un certain nombre de problèmes pour être réalisable. Parmi ceux-ci:

Le transport de marchandises

A partir du centre trimodal de l'avenue de Vilvorde (actuellement en construction), les marchandises sont dorénavant acheminées vers le Pentagone au moyen des conteneurs standards (déjà utilisés

actuellement partout dans le monde) placés sur des châssis de trams prévus à cet effet. Ces trams, qui circulent sur un réseau de surface redensifié, transbordent les conteneurs soit directement à destination, soit dans des centres de tri et de distribution aménagés dans les parkings publics actuels. A l'intérieur des quartiers, les marchandises sont transportées par des 'freight-movers' tractés par des vélos ou mus par un moteur électrique.

Le transport des personnes

Le transport public de passagers est assuré par des trams, des trolleybus, le métro et des taxis. Il est autorisé d'y transporter son vélo, ainsi que des petites charrettes à deux roues (genre 'diable'). Les transports publics sont fréquents (toutes les 2-3 minutes), puisque leur circulation n'est plus gênée par les autos, et rentables, puisqu'ils sont devenus un mode de déplacement dominant. Les points d'embarquement sont à moins de 5 minutes à pied de n'importe quel lieu du Pentagone.

La question des parkings

Étant donné que les nombreux parkings privés et publics du Pentagone ne sont plus utilisables pour leur usage initial, le problème de leur réaffectation se pose. Tous ne pourront être transformés en centres de tri et de distribution. D'autres usages devront être envisagés : archives, piscines, salles de sport, caves à vin, bibliothèques.

Les habitants ne pourront plus stationner leur auto près de chez eux. Pour beaucoup, l'usage d'une voiture deviendra vite inutile grâce aux facilités de déplacement offertes par le Pentagone sans voitures. Certains auront néanmoins encore besoin de leur auto. Il s'agira dès lors de leur offrir des facilités dans les parkings bordant le pentagone (Parking Deux Portes, Rogier, Poelaert). Des gens quitteront probablement le Pentagone; ils seront remplacés par ceux qui viendront attirés par un centre-ville sans voiture.

Si nous sommes convaincus qu'un centre-ville entièrement débarrassé de l'automobile est l'avenir de la ville et doit servir de perspective à moyen terme, nous sommes conscients des difficultés de sa mise en

oeuvre à court terme. C'est pourquoi nous présentons également un plan qu'il est possible de mettre en oeuvre dès maintenant.

4. Notre plan à court terme

4.1. Principe général

Notre plan à court terme s'inspire en partie de la Phase 3 de la proposition de Plan communal de circulation de Groep Planning tout en s'en écartant sur certains points. Il vise à obtenir une première et sensible réduction de la pression automobile dans le Pentagone.

Pour y parvenir, deux moyens-clés sont adoptés :

- une réduction drastique des possibilités de stationnement de longue durée, sauf pour les habitants-riverains et les handicapés;
- un aménagement de l'espace public marquant fonctionnellement la priorité des piétons, des cyclistes et transports publics à pouvoir disposer de celui-ci.

4.2. Gestion du stationnement

L'objectif premier est de parvenir à un centre-ville vivable et convivial, donc débarrassé d'une partie importante du trafic automobile. Pour ce faire, il faut restreindre drastiquement les possibilités de stationnement dans le centre-ville de manière à y décourager fortement l'utilisation de ce mode de déplacement.

Concrètement :

- réduction unilatérale de la capacité des parkings des immeubles de bureaux via l'application uniforme et rétroactive d'une nouvelle norme d'un emplacement maximum pour 500 m²; les espaces ainsi gagnés (soit 11.000 places) peuvent être convertis en espaces plus utiles (archives, salles de sport, piscines);
- maintien du stationnement gratuit en voirie lorsque cela reste possible, c-à-d principalement dans les quartiers où le logement est dominant, mais réservation aux habitants-

riverains dans ces quartiers, et horodateurs dans tous les autres quartiers (sauf pour les habitants-riverains et les handicapés) où la circulation automobile reste autorisée (cf. infra).

Ces mesures impliquent évidemment une large information de la population et un suivi régulier par les autorités communales et régionales. Elles ont par contre l'immense avantage de restreindre à coup sûr la circulation dans le centre, car de nombreux automobilistes n'auront d'autre choix que d'utiliser les transports publics (dont l'offre aura été améliorée dans l'ensemble de la région), un vélo ou leurs pieds.

Si, à l'usage, on se rend compte que le stock de parkings reste trop important et continue à susciter un trafic automobile excessif, on pourra envisager de réduire également la capacité des parkings publics.

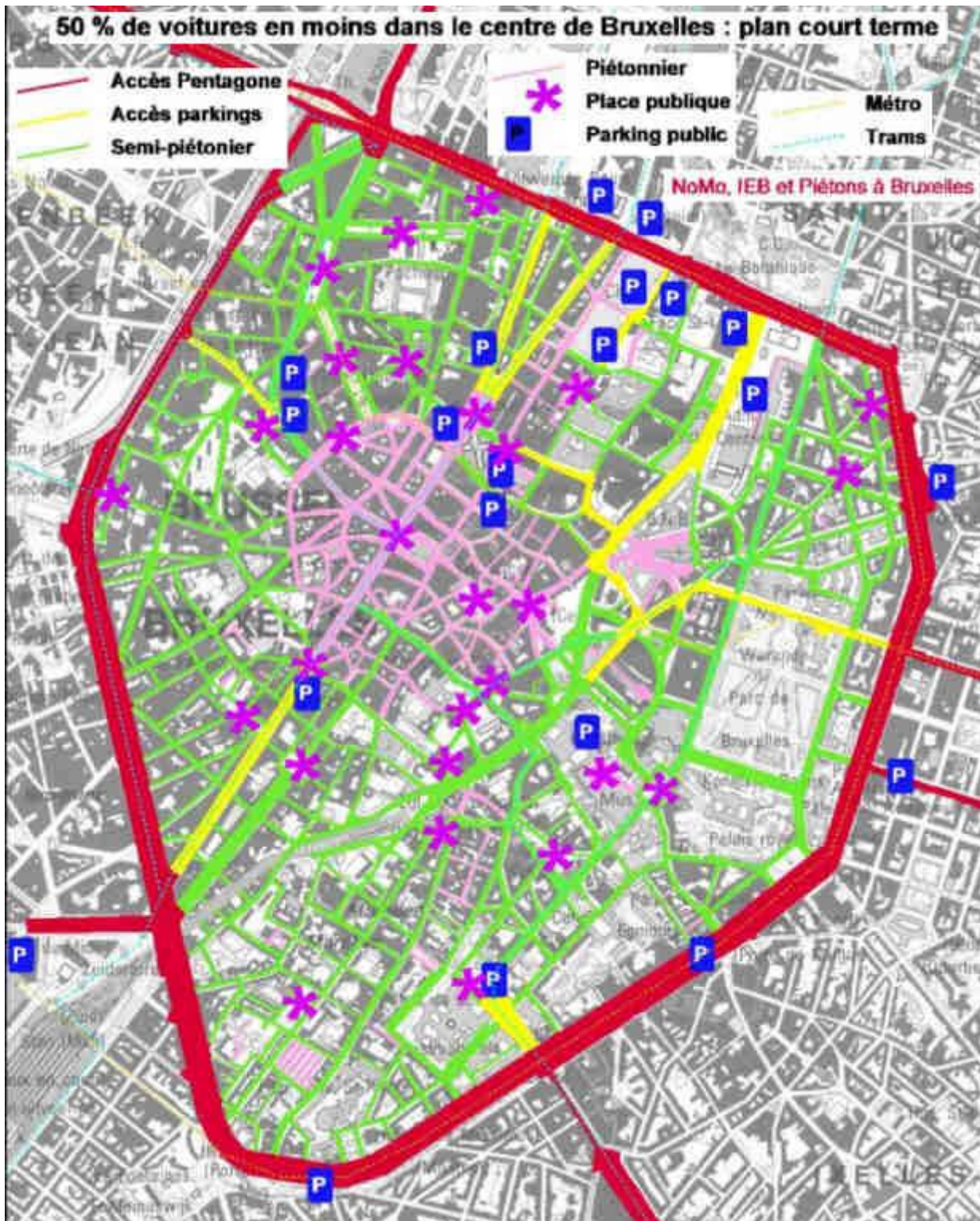
L'idée ici n'est cependant pas d'interdire aux voitures individuelles l'accès au centre-ville. Il s'agit en effet d'y attirer aussi des personnes et des entreprises qui ont été un jour séduites par une installation en périphérie (où, comme l'on sait, l'utilisation intensive de l'automobile est riviliégée) et qui pourraient redécouvrir les charmes et les avantages de la ville. Dès lors, des itinéraires léchés conduiront aux parkings publics dont le solde d'emplacements libres sera clairement indiqué. On veillera à éviter que ces parkings publics soient 'squattés' par des abonnements qui contourneraient la réduction du nombre de parkings dans les immeubles de bureaux. Par contre, les habitants-riverains auront des conditions préférentielles pour y garer leur véhicule.

Bien sûr, certains irréductibles (ceux qui ont un mode de vie 'rurbain ou californien' pour reprendre la nomenclature de V. Kaufmann dans *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, la question du report modal, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000) préféreront aller voir ailleurs, mais ce phénomène sera largement compensé par le regain d'attrait du centre du fait de sa convivialité retrouvée. La réduction du trafic étant acquise, on pourra en effet affirmer cette convivialité à l'aide des aménagements qui sont présentés ci-après.

4.3. Espace public et gestion de la circulation

La traversée routière du Pentagone est rendue impossible par suppression de la continuité des grands axes, restriction de la circulation et gestion adaptée (boucles, sens uniques exceptés cyclistes).

Cinq types d'espaces publics sont prévus.



Les voies d'accès au Pentagone (en rouge sur la carte) sont les grands axes métropolitains de la ville, qui mènent au Pentagone ou le contournent (petite ceinture, rue de la Loi, boulevard Léopold II).

L'aménagement de plusieurs de ces voies prévoit des sites propres pour trams et bus. La vitesse y est limitée à 50 km/h.

A noter que l'accès au boulevard Pacheco par le tunnel du boulevard Saint-Lazare est supprimé, ce qui permet de réunifier le parc du Jardin Botanique et d'y redonner accès par le boulevard du même nom (grâce à l'enfouissement partiel de la petite ceinture à cet endroit).

Les rues d'accès aux parkings (en jaune sur la carte) sont les axes de moyenne importance, qui, dans le Pentagone, ne servent qu'à atteindre les principaux parkings publics et les rues à circulation locale.

L'aménagement en 2x1 bandes de circulation maximum (avec site propre pour trams et bus) correspond aux zones 30 actuelles et la vitesse est limitée à 30 km/h (au lieu de 50 km/h actuellement sur la plupart de ces voiries) car, pour rappel, une collision entre un piéton et une auto qui roule à 50 km/h conduit au décès du piéton dans 45% des cas contre seulement 5% des cas à 30 km/h (*Institut belge de la sécurité routière, Politique criminelle en matière de vitesse - Manuel pour l'élaboration d'un plan de surveillance et de poursuite, Bruxelles, avril 1999*).

Les semi-piétonniers (en vert sur la carte) sont des rues où la circulation automobile est tolérée et de nature tout à fait locale (habitants, parkings privés, livraisons, déménagements). Pour garantir cet objectif, une circulation en boucle est prévue de manière à éviter tout trafic automobile de transit. Des transports publics peuvent y passer, mais à vitesse limitée également, moyennant certains aménagements.

L'aménagement type est un aménagement de plain-pied (toute la rue est à même niveau, de façade à façade), analogue à l'aménagement prévu par le Code de la route pour les zones résidentielles, et les piétons ont priorité sur tout véhicule. Ceux-ci marchent, jouent, se détendent sur l'espace public, au milieu de la rue, et ne font place qu'aux rares véhicules devant y passer: le trottoir, c'est la rue. La vitesse de la circulation est limitée à 20 km/h.

Les piétonniers (en rose sur la carte) sont des rues totalement fermées à la circulation automobile, sauf situation exceptionnelle (déménagement, services de secours) et périodes de livraison. Ils se trouvent dans les quartiers les plus touristiques, commerçants ou culturels, correspondant grosso modo au périmètre de la première enceinte. C'est le coeur de la ville, le centre symbolique de la cité. Des transports publics peuvent y passer, mais à vitesse limitée. A noter que les

boulevards du centre sont aménagés de cette manière entre la place Fontainas et la place De Brouckere (places incluses).

Les places publiques sont des lieux de rassemblement, de convergence et de multitude par excellence, l'aménagement y est prévu pour accueillir l'affluence dans sa diversité. La circulation automobile peut dans certains cas y être tolérée, mais sous forme de semi-piétonnier et tout à fait marginalement. On en distingue deux types : les places principales (Grand Place, places de la Bourse, De Brouckere, Royale, Poelaert) et les places plus locales (place de Ninove ou de la Liberté, Vieux Marché aux Grains, porte d'Anvers). Celles-ci sont complétées par les esplanades (Cité Administrative), les espaces verts (Parc de Bruxelles, Mont des Arts) et les espaces au pied de tours (rue du Rempart des Moines) réaménagés en parcs publics (dans ce cas, la voirie est tout simplement désaffectée).

4.4. Les transports publics

Etant donné la diminution drastique de la circulation automobile, les transports publics sont améliorés du point de vue des itinéraires et des fréquences, afin d'absorber la croissance de fréquentation.

Les fréquences de chaque ligne sont les suivantes:

Heures de pointes	Heures creuses	Soirées
Métro 2 à 4'	6'	10'
Tram / bus 6'	8'	10'

L'augmentation des fréquences s'obtient en partie automatiquement grâce aux mises en site propre et à la diminution du nombre de voitures circulant dans le centre, qui permettent une bien meilleure vitesse commerciale.

De manière générale, les transports publics :

- ont des itinéraires le plus lisible possible; pour ce, ils suivent autant que possible les voies où la circulation automobile est maintenue et les axes de composition urbanistique (boulevards centraux, tracé royal);

- peuvent toutefois parcourir les semi-piétonniers ou les piétonniers (uniquement les grands boulevards), en adoptant une vitesse proche de celle des piétons;
- bénéficient de sites propres partout où cela s'impose. Un réseau de tramways remaillant le centre est à aménager, avec plusieurs objectifs :
 - faciliter les déplacements intra-urbains qui ne sont pas satisfaits par le métro;
 - assurer la continuité des compositions urbanistiques là où le trafic automobile n'assure plus une telle fonction du fait de sa suppression (boulevards centraux et tracé royal). Des lignes traversent ainsi le centre, du canal au haut de la ville, afin de relier à l'hyper-centre la chaussée de Ninove (Anderlecht, Molenbeek), le nord-ouest (Laeken, Jette), la rue Royale (St-Josse et Schaerbeek) et la rue de la Régence (Ixelles, Uccle, Boitsfort)

Ce remaillage permet d'envisager ensuite la conversion en trams des lignes de bus très fréquentées (par exemple, 71 chaussée d'Ixelles - ULB et 95-96 place du Luxembourg - avenue de la Couronne). Des trams sont (re)mis en service sur les boulevards Lemonnier, Anspach, Max, Jacquain et Albert II pour redonner à ceux-ci tout leur prestige, relier entre eux les principaux lieux culturels du bas de la ville (Théâtre national, cinémas, Monnaie) et permettre à tous d'y circuler facilement (notamment les travailleurs du Quartier Nord et du futur Quartier du Midi, qui représentent une clientèle importante pour les commerces du centre). Le tunnel de prémétro Midi-Nord est soit maintenu dans son affectation actuelle, soit concédé à la SNCB, pour y faire passer le RER. Ceci permet de s'assurer le passage des TGV dans la jonction Nord-Midi et d'éviter ainsi la construction du second terminal TGV à Schaerbeek-Formation.

En fin de parcours, les bus demeurant dans le centre sont concentrés sur un seul itinéraire formant une boucle, selon le principe proposé par Groep Planning : en fin de course, les bus parcourent une boucle commune passant (via les boulevards centraux) à la Bourse, De Brouckere et Gare centrale, évitant l'actuelle ségrégation Gare centrale-De Brouckere versus Sablon Bourse. Vu la très bonne lisibilité et accessibilité du réseau de transports publics proposé, il n'est plus

nécessaire de créer une navette de bus spécial 'shopping', contrairement à la suggestion de Groep Planning. Néanmoins, l'accessibilité du centre-ville est améliorée par l'ouverture le week-end également des haltes SNCB de Bruxelles-Chapelle (rebaptisée 'Marolles - Sablon') et de Bruxelles-Congrès (rebaptisée 'Pacheco - Passage 44').

4.5. Conditions de mise en œuvre

Pour que la réalisation de ce Plan à court terme soit effective, un certain nombre de conditions doivent être réunies. Outre bien sûr la volonté politique, on peut citer, à l'instar de ce qui s'est réalisé dans d'autres villes belges:

- la création d'un Service communal de la mobilité chargé de la conception et du suivi du Plan, avec si nécessaire l'assistance des services régionaux;
- la réunion des compétences relatives à la mobilité et aux classes moyennes dans un même échevinat (comme à Gand, ce qui a permis d'éviter le malentendu trop fréquent entre commerce et circulation);
- la mise en oeuvre d'une stratégie et de moyens d'information et de communication importants;
- la disponibilité d'un nombre suffisant de fonctionnaires de police affectés à la circulation. Plus généralement, la réalisation de ce Plan à court terme nécessite la mise en oeuvre d'une politique globale de revitalisation urbaine, incluant notamment une politique du logement (encourageant la rénovation de l'habitat et le retour des résidents au centre-ville, tout en contrôlant les loyers et coûts fonciers) et une politique culturelle (il doit toujours y avoir 'quelque chose qui se passe en ville').

NoMo, Inter-Environnement Bruxelles et Piétons à Bruxelles