

Projet de Plan Régional de Mobilité

Commentaires formulés dans le cadre de l'enquête publique, 17 juin – 17 octobre 2019

Rien van de Wall & Wim Menten
auteurs PetiteCeinture.be

Table des matières

Commentaires sur Partie 2 : Volet stratégique.....	2
Mobility Vision.....	2
Influer sur la demande globale de déplacements	2
Des réseaux de transport bien structurés et efficaces.....	2
Un réseau pour les piétons.....	2
Un réseau cyclable pour les moyennes et longues distances.....	3
Un réseau de transport public intégré à l'échelle métropolitaine	6
Un réseau de voiries hiérarchisé et mieux intégré dans le tissu urbain	8
Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité	13
Conditions de réussite.....	13
Commentaires sur Partie 3 : Le plan d'actions.....	14
Commentaires sur Partie 4 : Volet réglementaire.....	17
Les prescriptions.....	17
Commentaires sur Partie 5 : La partie spécifique.....	19

Commentaires sur Partie 2 : Volet stratégique

Mobility Vision

Influer sur la demande globale de déplacements

- 1 La baisse globale de la demande de déplacements dans la Région est, à juste titre, le premier objectif dans la Mobility Vision du PRM. Elle est essentiellement liée à la réalisation de la « ville de proximité » telle que mise en avant par le PRDD. En d'autres termes, elle impose une **interaction étroite entre les domaines du développement territorial, de l'urbanisme et de la mobilité**. Il est de la plus haute importance que tous les membres du gouvernement s'approprient ce plan de mobilité et contribuent, dans le cadre de leurs compétences, à sa mise en œuvre.

Des réseaux de transport bien structurés et efficaces

- 2 Nous nous réjouissons du fait que la spécialisation soit révisée de manière multimodale et que la grande majorité des voiries en Région bruxelloise se situeront dans des quartiers apaisés. Nous demandons de veiller à ce que la création des mailles n'entraîne **pas un transfert « 1 à 1 » du trafic motorisé individuel** vers les voiries Auto CONFORT et PLUS. Les voiries dans ces catégories supérieures font tout autant partie de la ville ; sur ces routes, il y a des écoles, des universités, des hôpitaux... Là aussi, la qualité de l'air doit être structurellement ramenée sous les seuils imposés par l'Europe.

Les quartiers apaisés ne peuvent pas être créés au détriment de la réalisation des objectifs pour les voiries Auto PLUS et CONFORT (réduction de l'intensité du trafic, amélioration de la qualité de l'air), et vice versa.

Un réseau pour les piétons

- 3 La partie de la **rue de la Loi** située entre la Petite Ceinture et la place Schuman ne fait pas partie du réseau piétonnier structurant (voir carte p. 56). Cependant, cet axe est très fréquenté par les piétons déjà aujourd'hui. De plus, les parcelles adjacentes subiront une transformation urbaine dans les années à venir (Plan d'Aménagement Directeur Loi) dans laquelle les piétons le long de la rue de la Loi se verront accorder plus d'espace. Sur un axe à l'allure aussi internationale, les trottoirs « accessibles » ne suffisent pas : l'ambition doit être d'y offrir aux piétons un itinéraire agréable et confortable. Nous demandons que le PRM prenne en compte les développements urbains et qu'il classe la rue de la Loi dans le réseau Piéton CONFORT (si pas dans PLUS).

- 4 Les **magistrales piétonnes** concrétisent la vision du centre-ville « qui s'affranchit des limites historiques du Pentagone » reprise dans le PRDD (p. 57). Nous nous félicitons de ce concept novateur et attendons avec impatience sa réalisation sur le terrain. Cependant, il faut se rendre compte que la réussite des magistrales piétonnes sera déterminée par la conception des traversées de la Petite Ceinture. Cette conception (y inclus la régulation de la circulation) doit se faire conformément au principe STOP et à la prescription 17 du PRM : « Les réseaux incluent les carrefours et traversées » (p. 162). Appliquez les principes évoqués en bas de p. 57 aux magistrales piétonnes dans leur entièreté. Pour favoriser les déplacements à pied, enlevez les feux tricolores sur les magistrales, sauf au niveau des traversées des voiries Auto PLUS. A ces endroits, réglez-les en tenant compte en priorité des flux piétons.

Intégrez les magistrales piétonnes dans le réseau Piéton PLUS. (Sur la carte p. 56, il manque certains tronçons de magistrales piétonnes, notamment dans le Quartier européen.)

Nous demandons également que la conception et la réalisation des magistrales piétonnes soient coordonnées avec les exercices de réflexion et les projets d'autres institutions régionales et communales : la réhabilitation du Steenweg (Ville de Bruxelles, perspective.bruxelles, BSI-BCO), le processus de co-création « Pentagone Sud » qui se concentre sur la relation entre les écoles et l'espace public, les visions du centre métropolitain formulées dans le Portfolio BSI-BCO, le Plan Running (perspective.bruxelles), le développement du Quartier Nord, Tour & Taxis, Quartier Midi, Quartier européen.

- 5 Les « **espaces repères** » du réseau piétonnier, c'est-à-dire les espaces publics importants, ne sont pas cités explicitement dans le PRM. Il semble approprié d'identifier géographiquement ces espaces, afin que les principes mentionnés en bas de p. 57 (les piétons ont priorité sur la performance des autres modes, les traversées en une seule fois sont privilégiées) puissent être effectivement poursuivis.

Un réseau cyclable pour les moyennes et longues distances

- 6 A la p. 58, le principe du « *mengen waar het kan, scheiden waar het moet* » est expliqué : « Concrètement, le cycliste roule en mixité (sans aménagement réservé) dans les quartiers de rues locales à 30 km/h et à trafic apaisé. Le cycliste a besoin d'un aménagement séparé du trafic sur des axes accueillant des flux de circulation importants et à du 50 km/h. » Un peu plus loin, on lit : « Les voiries locales empruntées par le réseau Vélo CONFORT auront un trafic de transit aussi limité que possible et des vitesses de circulation limitées à 30 km/h effectifs pour garantir la mixité des circulations. »

La clarté du texte serait améliorée en remplaçant la notion de « rues locales » par des termes utilisés ailleurs dans le PRM : s'agit-il des voiries Auto CONFORT et QUARTIERS ou seulement des voiries Auto QUARTIER ? Il convient également de remplacer « trafic de transit » par « trafic automobile de transit ».

Plus fondamentalement, nous demandons qu'une nuance soit introduite dans les exigences relatives à l'aménagement des voiries à 30 km/h. En particulier, nous proposons une différenciation en fonction de la spécialisation Vélo (PLUS/CONFORT vs. QUARTIER) et de la circulation du trafic automobile dans la maille apaisée. Sur les itinéraires Vélo PLUS/CONFORT sur les voiries Auto QUARTIER, il s'agit de donner la priorité aux performances et à la convivialité pour (de nombreux) cyclistes. Si l'on peut supposer que l'ambition du PRM est d'encourager les usagers de la route moins assertifs (enfants et personnes âgées ?) à rouler de manière autonome, alors viser « un trafic de transit aussi limité que possible » nous semble insuffisante.

L'itinéraire cyclable doit être crédible : le nombre de cyclistes doit dépasser celui de voitures. C'est pourquoi la circulation doit être organisée de telle sorte que les rues en question ne puissent accueillir que le trafic automobile « de destination » : soit par une circulation à sens unique en boucle, soit par une « perméabilité filtrée ». Il faut également éliminer les véhicules en recherche de parking, en réduisant le nombre de places de stationnement dans la rue ou en n'autorisant que le stationnement des résidents dans un premier temps (avec une signalisation claire au début de la rue). S'il n'est pas faisable ou souhaitable de supprimer le trafic de transit, une piste cyclable séparée doit être aménagée dans un sens ou dans les deux sens (toujours au détriment des places de stationnement dans la rue). Sur les voiries où Vélo PLUS/CONFORT et Auto QUARTIER coïncident, la rue cyclable devrait en tout cas devenir l'aménagement le plus appliqué.

- 7 Le PRM intègre le RER Vélo et les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) dans un réseau cohérent et lisible, dans lequel ils constituent respectivement la majorité des itinéraires Vélo PLUS et CONFORT (mais donc pas leur totalité !). La clarté du PRM et de la politique dont il constitue la base, bénéficierait d'une communication du réseau cyclable bruxellois en tant que tel et d'une suppression des dénominations et numérotations des anciens composants, à commencer dans le texte p. 58-61. Remplacez les cartes sur ces pages par une seule carte du réseau cyclable intégré.
- 8 Rendre ce réseau crédible est impossible sans une révision du balisage. Cela permet de mettre de l'ordre dans la multitude d'itinéraires cyclables utilitaires et récréatifs dans et autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans un souci de continuité et de lisibilité au-delà des frontières régionales, une nouvelle signalétique devrait s'appuyer sur la numérotation et

l'identité des fietssnelwegen (une idée déjà en train de mûrir, comme le montrent les fiches projets Beliris pour la construction de pistes cyclables le long des voies ferrées).

- Considérer quels tronçons du réseau doivent être balisés – de préférence, la présence et le tracé d'un itinéraire sont indiqués par un agencement *self-explaining* de l'espace, ce qui peut rendre le balisage redondant.
- Numéroter les itinéraires Vélo PLUS à baliser comme suit : Cx(xx), où le numéro reste inchangé lors du franchissement de la frontière régionale, afin d'assurer une connexion sans rupture avec les *fietssnelwegen* en Flandre. Sur ces itinéraires, baliser des destinations à mi-longue distance donc situées en Régions flamande et wallonne.
- Ne pas numéroter les itinéraires Vélo CONFORT (ceux-ci n'étant plus les axes structurants du réseau).
- Greffer un réseau points-nœuds sur un nombre limité d'itinéraires Vélo PLUS et CONFORT d'intérêt récréatif et intégrer les points-nœuds dans la nouvelle signalétique.
- Ne plus baliser les itinéraires cyclables communaux : le réseau prévu par le PRM est plus que suffisamment dense pour un balisage cyclable ; il vaut mieux intégrer les destinations d'intérêt local (p.ex. maison communale, piscine) dans la signalisation pour piétons.

9 Compte tenu de la valeur réglementaire des réseaux PLUS (cf. art. 18, p. 162), nous soulignons le caractère problématique de l'itinéraire Vélo PLUS qui traverse l'îlot sacré entre le Petit Château et la Gare Centrale. En particulier, l'axe commercial très fréquenté de la **rue du Marché aux Poulets** n'est pas compatible avec le statut Vélo PLUS. Dans l'hypothèse où cet axe commercial serait maintenu, voire renforcé, nous recommandons de, en concertation avec la Ville de Bruxelles :

- mettre en place, autour de l'îlot sacré, une « **rocade cyclable** » portant le statut PLUS et facilement identifiable sur le terrain (c'est-à-dire l'upgrade au réseau PLUS de la rue de l'Evêque – rue d'Arenberg au nord et l'axe rue du Lombard – rue Saint-Jean – place de l'Albertine au sud) ;
- classer la rue du Marché aux Poulets dans le réseau Vélo CONFORT.

Cela nous semble crucial pour une liaison est-ouest performante à travers le centre-ville. (Les deux recommandations figurent également dans l'étude de spécialisation de Timenco.)

10 Le statut Vélo PLUS de **l'ancien chemin de fer** entre Beaulieu et Stockel n'est pas compatible avec les nombreuses activités récréatives qui s'y déroulent (à différentes vitesses : jouer, flâner, marcher, faire du running, faire du vélo). La largeur limitée ne permet pas la construction d'une piste cyclable séparée continue. L'espace doit donc être partagé ici, ce qui fait que le cycliste ne puisse pas y rouler à grande vitesse. Nous recommandons d'attribuer à cet itinéraire le statut Vélo CONFORT.

Un réseau de transport public intégré à l'échelle métropolitaine

- 11 Nous recommandons de faire correspondre la structure de ce chapitre avec la vision et la spécialisation des transports publics expliquées p. 63-64. Dans le projet de PRM, le réseau ferroviaire est mentionné comme le premier élément du réseau TP PLUS à la p. 62, mais n'est abordé en détail qu'aux p. 67-68. Placez donc le chapitre « La desserte nationale et internationale » à la p. 64, suivi du chapitre « Poursuivre le développement de l'offre ferroviaire », avant d'aborder le chapitre « Renforcer le maillage du réseau urbain et interurbain ».
- 12 Il convient d'ajouter dans le premier paragraphe p. 62 que le PRM, en application du PRDD, souhaite adapter l'organisation des transports publics à la réalité de la ville multipolaire.
- a) La desserte nationale et internationale
- 13 Le PRM souhaite « mettre progressivement en place une meilleure répartition de l'offre sur les différentes jonctions qui parcourent la ville ». Le PRM est approprié pour exprimer l'organisation spatiale du réseau ferroviaire souhaitée par la Région. Par exemple se pose la question du rôle du tronçon de la ligne 161 entre Y Schaerbeek et Y Schuman. En l'absence d'une vision bruxelloise, la Région a une position faible dans le dialogue nécessaire avec la SNCB. Dans un passé récent, cependant, de nombreuses œuvres ont été publiées, dont la Région pourrait distiller sa propre vision.¹

A notre avis, la vision bruxelloise du réseau de liaisons nationales et internationales doit s'appuyer sur une « structure en échelle » de trois liaisons nord-sud : la ligne 28, la Jonction Nord-Midi et la ligne 26/161. Cela permet de répartir les flux de voyageurs de manière plus équilibrée et en même temps d'améliorer l'accessibilité de la seconde couronne et ses nombreux pôles d'emploi (cf. ville multipolaire).

¹ Parmi celles-ci :

- *Bruxelles 2040. Trois visions pour une métropole*, Bruxelles, 2012 ;
- P. LACONTE et C. VAN DEN HOVE, *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*, Bruxelles, 2016 ;
- *Rail 4 Brussels. Étude en vue de l'amélioration de la traversée et de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte multimodal*, SPF Mobilité, Bruxelles, 2015 ;
- R. VAN DE WALL et W. MENTEN, 'Le réseau de transport métropolitain, pierre angulaire de la mobilité urbaine', 2016 (<http://www.petiteceinture.be/le-reseau-de-transport-metropolitain/>)

ainsi que plusieurs publications dans la revue *Brussels Studies*.

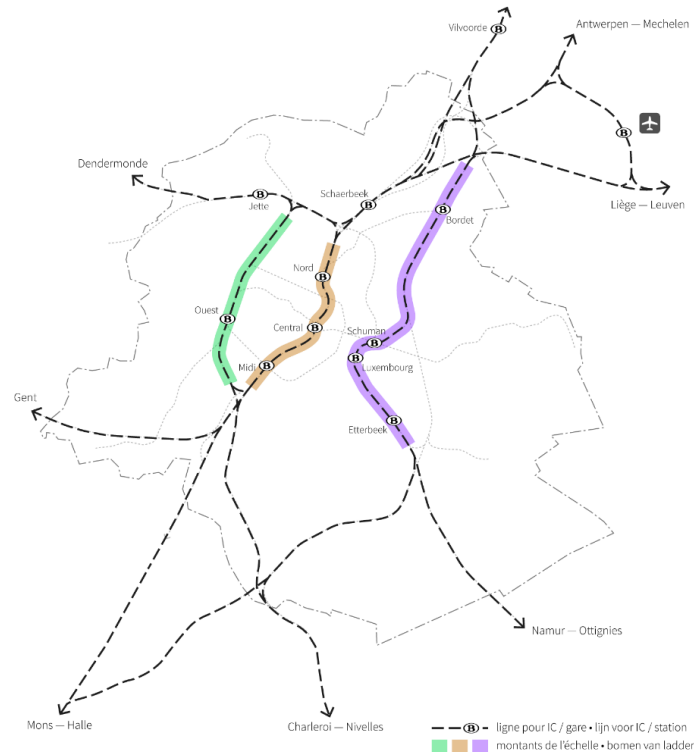


Figure 1: Proposition d'une structure d'échelle pour les liaisons ferroviaires nationales en relation avec la Région de Bruxelles-Capitale.

- 14 Dans cette structure, **Brussels Airport** joue également un rôle en tant que nœud d'échanges vers le réseau urbain structurant. Le potentiel de cette gare mérite d'être souligné, à l'instar de Schiphol, qui constitue un maillon important dans l'accessibilité des pôles de la région métropolitaine d'Amsterdam. D'ailleurs, une considération à propos de Brussels Airport est aussi à sa place dans le PRM de par la forte intégration de l'aéroport dans le système économique bruxellois (navette considérable de bruxellois vers ce pôle d'emploi, parmi d'autres choses).
- b) Poursuivre le développement de l'offre ferroviaire
- 15 Compte tenu de l'ambition d'intégrer le plus possible le réseau de transport public, nous recommandons que le réseau ferroviaire, et en particulier les **lignes S**, fasse pleinement **partie du réseau TP PLUS**. Le fait que les chemins de fer soient exploités (aujourd'hui) par une institution non régionale n'est pas pertinent pour la définition du réseau.
- c) Renforcer le maillage du réseau urbain et interurbain
- 16 Le PRM (pp. 65-66) ne permet pas de comprendre quelle est la **vision de la Région bruxelloise** à propos des **lignes de bus interrégionales**. « Les points de connexion entre ces segments du

réseau sont choisis et éventuellement adaptés pour favoriser la meilleure complémentarité possible entre les offres. » Le PRM pourrait remettre en question l'utilité du maintien des corridors historiques de la SNCV sur le territoire régional², compte tenu notamment de l'ambition d'une intégration tarifaire. Il nous semble opportun d'installer le terminus des lignes interrégionales au niveau des nœuds d'échanges tels que Bockstael, Bordet, Berchem Station et Gare de l'Ouest. A ces endroits, des correspondances confortables avec le réseau urbain structurant (train S, métro et tram) doivent être assurées, comme c'est déjà le cas aujourd'hui à Kraainem, Roodebeek et Etterbeek. Une vision claire sur cette question permettrait également d'orienter la rénovation imminente du Quartier Nord et en particulier le projet du CCN à côté de la Gare du Nord.

- d) Améliorer les performances du réseau de surface
- e) Les gares et pôles d'échanges structurent le développement urbain

- 17 Nous recommandons d'ajouter la Gare de l'Ouest aux « pôles à renforcer » sous les pôles d'échanges stratégiques (p. 79 et carte p. 81). A la lumière du Plan d'Aménagement Directeur Gare de l'Ouest, le site jouera un rôle plus important dans le développement urbain.

Un réseau de voiries hiérarchisé et mieux intégré dans le tissu urbain

- 18 On observe que le projet du PRM classe la Petite Ceinture Ouest (entre Saintelette et Midi) parmi les voiries Auto PLUS (p. 72). Nous insistons pour que cette classification soit revue pour les raisons suivantes :
- Le classement va à l'encontre de la City vision du PRM (p.ex. qualité de vie dans les quartiers, renforcement du maillage écologique, amélioration de la qualité de l'air), du titre du chapitre lui-même et des principes généraux 1b, 6b et 8 (p. 157-158).
 - Il va à l'encontre de la politique régionale consistant à faire du Territoire du Canal l'épine dorsale de la Région et à libérer le centre-ville du carcan pentagonale historique (cf. introduction du PRDD ainsi que le Plan Canal). La voirie sur la rive droite étant Auto PLUS et celle sur la rive gauche (quais des Charbonnages et du Hainaut) étant Auto COMFORT, le Canal reste fermement en place comme barrière entre le Pentagone et Molenbeek.
 - Par rapport aux plans précédents, il s'agit d'un *upgrade* du statut de la voirie pour le trafic motorisé.
Dans le PRM, les « voies métropolitaines » du PRAS/Iris 2 sont à peu près équivalentes à Auto PLUS et les « voies principales » à Auto COMFORT. La Petite Ceinture Ouest est l'une des trois (!) voiries qui font objet d'un *upgrade* de voie principale à Auto PLUS.

² Les bus De Lijn circulent presque à vide entre la Gare du Nord et les stations de métro près de la limite régionale. Sur ce tronçon, la congestion leur fait attraper des retards considérables.

Nous attirons l'attention sur le fait que les deux autres voiries traversent des zones inhabitées : la drève de Lorraine dans la Forêt de Soignes et la chaussée de Vilvorde entre Van Praet et De Trooz.

- Le classement compromet la rénovation urbaine.
A la p. 71, nous lisons que « le statut de voirie Auto PLUS implique la mise en œuvre de mesures d'accompagnement visant à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains ». Vu qu'il s'agit d'un upgrade (cf. supra), le PRM donne la priorité à la circulation automobile sur la vie urbaine, précisément là où se trouvent les quartiers les plus densément peuplés et les plus jeunes de la Région (p.ex. plus de 8000 élèves dans les écoles dans un rayon de 200 m – quid de la qualité de l'air ?) et où l'îlot de chaleur urbain et le manque d'espaces verts sont les plus importants. Le PRM ne devrait-il pas, dans un environnement comme celui-ci, placer la barre plus haut que la limitation des nuisances de la circulation pour les résidents locaux ? Le statut Auto PLUS rend également impossible tout aménagement futur en un espace public de qualité. Dans le même ordre d'idées, les quais des Charbonnages et du Hainaut, si classés parmi les voiries Auto COMFORT, empêchent la création d'espaces de séjour au bord du Canal (comme proposé par le collectif FilterCaféFiltré).
(Nous aimerions souligner que l'*upgrade* de la Petite Ceinture Ouest n'a pas été proposé dans l'étude de spécialisation de Timenco.)
- Elle n'est pas nécessaire au bon fonctionnement du réseau routier.
L'accessibilité des pôles métropolitains en voiture est suffisamment assurée par les autres tronçons de la Petite Ceinture, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Pour les développements dans le Territoire du Canal même, un *upgrade* fait plus de mal que de bien (cf. supra). Un statut Auto COMFORT pour la Petite Ceinture Ouest garantit tout aussi bien l'accessibilité des quartiers et poussera les acteurs du développement urbain à contribuer à une mobilité durable. (Nous suggérons une réduction locale du nombre d'emplacements de stationnement hors voirie à réaliser dans de nouveaux projets, p.ex. à la Porte de Ninove.)

Nous demandons le classement de la Petite Ceinture Ouest parmi les voiries Auto COMFORT et les quais des Charbonnages et du Hainaut parmi les voiries Auto QUARTIER.

Les versions française et néerlandaise du projet de PRM donnent d'ailleurs des messages opposés dans cette section. Plus particulièrement, le passage indiqué en italique : « [...] choix des revêtements, isolation des façades, espaces-tampons. *Tout nouveau projet de construction (logements, écoles, etc.) devra être conçu de manière à assurer une protection optimale contre la pollution sonore sur ces axes...* » a été traduit (très erronément) en néerlandais par « keuze van de verharding, gevelisolatie, bufferruimten en *het vermijden van voorzieningen zoals woonfuncties en scholen op deze assen* ». Espérons que ce qui est suggéré

dans la version néerlandaise, à savoir la destruction de l'urbanité pour le bien de la circulation automobile, ne se réalisera jamais !

- 19 Pour les autres tronçons de la Petite Ceinture, le projet de PRM ne prévoit rien d'ici 2030, à part l'achèvement des projets de pistes cyclables entamés lors de la précédente législature (cf. p. 72 « Requalification des voiries latérales »). Le PRM s'interroge également sur l'existence, entre autres, de « tunnels qui offrent des capacités excédentaires ou dont l'emprise sur les aménagements est excessive : Vleurgat, Georges-Henri, Boileau, tunnel de la Woluwe. »

Bruxelles Mobilité reconnaît que le Bruxellois possédant une voiture utilise son véhicule principalement pour de courts trajets (<5 km) et que, dans cette catégorie de distance, un important transfert modal vers les modes actifs doit être réalisé (cf. p. 43-44). En outre, des recherches menées par cette même administration montrent que la part des courtes distances dans le trafic automobile sur la Petite Ceinture est l'une des plus élevées de la Région. Il va sans dire que l'existence des tunnels est un facteur décisif dans le choix de la voiture pour ces trajets. Et pourtant, le projet de PRM ne questionne pas la désirabilité de maintenir une autoroute urbaine au centre de la ville (tandis qu'il le fait bien pour les entrées de ville).

Au lieu d'inciter à l'utilisation de la voiture, l'aménagement de la Petite Ceinture devrait décourager les trajets en voiture pour lesquels il existe des alternatives sérieuses. La préservation *a priori* des tunnels entrave la réalisation des objectifs suivants du PRM :

- Le transfert modal vers la marche à pied et le vélo pour les trajets de moins de 5 km sera ralenti, exactement là où le potentiel est le plus grand, bien que le PRM souhaite « augmenter sensiblement l'activité physique de la population » (p. 32) ;
- Les tunnels encouragent les automobilistes et leurs systèmes de navigation d'aller à travers la ville, or l'itinéraire privilégié pour le trafic automobile de transit et pour les déplacements en voiture entre les pôles de la deuxième couronne devrait passer par le Ring (cf. p. 58 et p. 78-80) ;
- L'utilisation excessive de la Petite Ceinture pour les déplacements motorisés individuels réduit ses performances pour des fonctions urbaines essentielles : services d'urgence, transport de marchandises, déplacements pour l'exercice d'activités professionnelles ;
- La présence, au centre de la Région, d'un aménagement routier conçu pour les vitesses élevées mène à une conduite rapide également sur d'autres voiries (CONFORT et QUARTIER) (↔ p. 34-35 et action A.1 : la Région entière en zone 30) ;
- L'aménagement en autoroute urbaine n'est pas compatible avec les fonctions de collecte et de distribution du trafic : les tunnels créent une grande capacité routière,

mais la voirie doit fréquemment s'interconnecter avec des rues à gabarit limité, ce qui entraîne des goulets d'étranglement et donc de la congestion (↔ p. 33) ;

- Les budgets nécessaires à l'entretien des tunnels sont un contre-exemple de l'objectif « optimiser les ressources budgétaires de la Région en investissant dans des projets offrant le meilleur ratio coût-efficacité » (p. 36), surtout si l'on considère les coûts à la société ;
- Une meilleure intégration de la Petite Ceinture dans le tissu urbain (cf. p. 71) et la réduction de l'effet de coupure sont impossibles tant que les infrastructures routières souterraines restent intactes.

Compte tenu de la proportion élevée de trajets automobiles courts sur la Petite Ceinture, de l'hyper-accessibilité par les transports publics et bientôt aussi à vélo, du réaménagement des entrées de ville et de la diminution globale prévue de la part modale de la voiture, nous demandons que le PRM offre une perspective sur un aménagement de la Petite Ceinture en boulevard urbain (dont le tronçon Saintelette – Arts-Loi – Midi au niveau PLUS et le tronçon ouest au niveau CONFORT).

De cette manière, le PRM répondrait également aux remarques du RIE concernant la « (faible) perception du Pentagone depuis la Petite Ceinture ». Celle-ci « ne s'améliorera pas dès lors qu'il n'y a pas de réflexion pour une vue d'ensemble pour son réaménagement, mais des interventions ponctuelles avec des approches différentes, malgré l'opportunité d'y réfléchir suite au programme de rénovation des tunnels [...] » (cf. RIE p. 340) et la recommandation du RIE d'élaborer une « vision globale pour une perception globale de la Petite Ceinture » (recommandation 8, p. 375).

- 20 Nous recommandons de relier les principes en matière de la gestion dynamique des flux de circulation (p. 74) et du rôle stratégique du Ring (p. 74-76) en les fondant sur un concept de trafic unique et robuste : le **jalonement du trafic** doit viser à mener la circulation automobile entre les quartiers de la Région sur la/les rocade(s) située(s) côté périphérie.

Ce concept est en vigueur depuis longtemps dans de nombreuses villes historiquement radioconcentriques en Belgique et à l'étranger, en particulier pour le bien de la qualité de vie en ville, et semble également être approuvé par le PRM – du moins c'est ce que suggère la carte des niveaux de gestion du trafic. Nous demandons qu'il soit appliqué de manière cohérente sur l'ensemble du territoire bruxellois. A part le renforcement de la fonction de collecte et de distribution du trafic du Ring au niveau de l'agglomération (cf. p. 74 en bas), ceci implique que la circulation automobile entre les secteurs/quartiers de la première couronne soit dirigée vers la Moyenne Ceinture plutôt que vers la Petite Ceinture.

L'application cohérente de ce concept conduit logiquement à une redéfinition du rôle de la Petite Ceinture pour la circulation automobile : non plus le trajet rapide préféré pour les déplacements intra-régionaux en voiture dans toutes les directions, mais « que » la route d'accès au centre métropolitain³ et de collecte et distribution du trafic dans celui-ci. La combinaison de ces deux fonctions est déjà suffisamment lourde, compte tenu de ce que la Petite Ceinture et les quartiers adjacents, densément peuplés et bâtis, peuvent supporter en termes d'espace et d'environnement. Ainsi, la perspective d'un trafic baissant et d'un réaménagement en boulevard urbain (voir commentaires 18 et 19 ci-dessus) devient également envisageable.

Le concept décrit ci-dessus pour le jalonnement du trafic est appelé le schéma « portemanteau » dans le plan de mobilité de Leuven (2002). Les portemanteaux y sont les voiries captant le trafic des quartiers et le canalisant vers la/les rocade(s) située(s) côté périphérie.

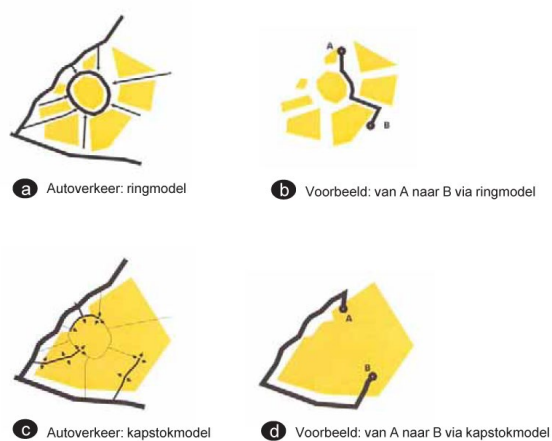


Figure 2: Schéma « anneau » vs. schéma « portemanteau ». Mobiliteitsplan Stad Leuven, 2002.

Pour que l'application du concept de jalonnement du trafic soit un succès et pour améliorer la qualité de vie en ville, il est essentiel que Bruxelles entame un dialogue constructif avec la Région flamande sur le réaménagement du Ring.

Nous insistons également pour que la Région de Bruxelles-Capitale développe une **vision commune avec les Régions flamande et wallonne** sur le jalonnement du trafic de/vers les pôles situés à l'intérieur du R0 et mette en œuvre cette vision dans les systèmes de navigation et de signalisation (qui doit faire objet d'une révision). Cela nous semble être une action nécessaire pour l'efficacité des niveaux de gestion (p. 78 du projet de PRM) et la lisibilité du

³ Comme défini dans l'introduction du PRDD, c'est-à-dire le Pentagone et les quartiers limitrophes dans la première couronne, jusqu'aux gares du Nord, Schuman, du Luxembourg, du Midi et de l'Ouest.

réseau routier (cf. RIE p. 359). Nous recommandons que le quatrième point de la liste en haut de la p. 75 (« limiter les trafics internes qui traversent la Région ») soit modifié pour inclure la nécessité d'un jalonnement du trafic au-delà des limites régionales.

Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité

- 21 Nous demandons d'ajouter que le stationnement dans sa dimension incitative devrait être utilisé pour réduire non seulement l'*utilisation* (p. 79) mais aussi la *possession* d'une voiture individuelle : par le biais de tarifs conforme au marché pour la carte de résident (ou du moins de tarifs sensiblement plus élevés qu'aujourd'hui), mais aussi par la dissociation juridique et physique de lot et parking.
- 22 Il est important que le PRM ne se prononce pas seulement sur le stationnement en voirie, mais qu'il pose aussi les jalons sur la *politique du stationnement hors voirie*. L'action A.4 comprend de bons éléments mais ne les relie pas suffisamment les uns aux autres. Il manque un argumentaire cohérent fondant la stratégie du stationnement, notamment hors voirie. Outre le Parking as a Service (de la possession à l'utilisation, cf. action C.4), les concepts suivants sont utiles comme éléments clés de cette politique : le stationnement dégroupé (*unbundled parking*) est la stratégie selon laquelle les places de stationnement ne sont plus vendues ou louées avec une unité résidentielle ou commerciale ; le *walkable parking* concentre les emplacements pour les résidents et les visiteurs dans les parkings de proximité bien localisés, contribuant ainsi au transfert modal vers la marche et le vélo et à la réduction de la circulation en recherche de parking dans les rues de quartier.

Ajouter « Formalisation dans un outil à l'échelle régionale » dans le tableau (p. 108) d'indicateurs et objectifs. Cet outil doit être créé à court terme.

Conditions de réussite

- 23 A plusieurs reprises, le PRM met en avant l'intention d'aborder de manière *transversale* *l'aménagement de l'espace public* : « démarche participative et transversale [...] afin d'établir et mettre en œuvre un programme d'actions transversal autour d'un projet d'aménagement de voirie emblématique » (p. 92), « développer une vision d'ensemble des budgets régionaux consacrés à la mobilité et à l'aménagement des espaces publics pour assurer une cohérence des actions » (p. 94) et « assurer une cohérence des interventions et de la vision sur des axes stratégiques pour la structure spatiale et le développement de la Région [...] favoriser la transversalité des interventions » (p. 95).

Cette approche semble prometteuse. Malheureusement, le Plan d'Aménagement des Voiries (PAV, cf. p. 180-183) ne présente pas du tout une telle approche transversale. Ce PAV est un

résumé de projets d'aménagement de (parties de) grands axes routiers, sans qu'ils s'inscrivent dans une vision territorialisée de la mobilité et encore moins dans une véritable vision territoriale. Où sont les « multi[pl]es opérateurs » mentionnés à la p. 95 ?

Pour que les rôles actuels et potentiels des axes structurants pour la mobilité, la vie urbaine et le paysage soient reconnus et maximisés, il est essentiel de développer une vision intégrée du territoire et des circulations pour chacun des axes inclus dans le PAV, avant l'élaboration de plans techniques (cf. RIE p. 340 également). Cette vision sert de guide assurant la cohérence entre les projets et permet ainsi d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus.⁴ Les programmes du PAV ne devraient pas être conçus comme des projets de mobilité, mais bien comme des projets de ville. Le Comité Régional de Développement Territorial (CRDT) est l'organe approprié pour initier et coordonner le développement de ces visions.

- 24 Aussi la Petite Ceinture, dont le réaménagement partiel a déjà commencé, a encore besoin d'une telle vision. Celle-ci explore le potentiel de reconversion des tunnels en d'autres fonctions de mobilité et fonctions urbaines et évalue les coûts et bénéfices d'une reconversion pour chaque tunnel (et pas seulement pour « les tunnels qui offrent [à présent] des capacités excédentaires » cf. p. 73 – un plan de mobilité régional devrait être plus volontariste). Dans ce contexte, nous faisons référence à la Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du périphérique parisien, qui ouvre la perspective sur la transformation de l'autoroute parisienne en boulevard urbain d'ici 2030 (cf. commentaire 45).

Commentaires sur Partie 3 : Le plan d'actions

- 25 Action A.2
Mentionner la politique de stationnement parmi les leviers de création de quartiers apaisés (lien avec l'action A.4 et *walkable parking* cf. commentaire 22 ci-dessus).
- 26 Action A.6
La relation avec l'action B.2 n'est pas claire, d'autant plus que les espaces publics emblématiques sont situés sur les grands axes urbains.

⁴ A l'instar de l'outil du *streefbeeld* en Flandre : <https://www.mobielvlaanderen.be/studies/streefbeeld.php>.

27 Action B.1

Dans le référentiel, porter une attention particulière à :

- l'aménagement de **quartiers apaisés** (« livre de recettes » de concepts de planification et de principes d'aménagement qui découragent le trafic de transit dans les quartiers – lien avec A.2) ;
- les itinéraires Piéton PLUS et CONFORT et en particulier les **magistrales piétonnes** : pour ces axes, l'aménagement standard prévu par le Règlement Régional d'Urbanisme n'est pas suffisant ;
- les **itinéraires cyclables** (Bruxelles a besoin d'un « vocabulaire » régional d'aménagements, qui rend le réseau cyclable bruxellois et la spécialisation Vélo identifiables et *self-explaining*, p.ex. à quoi doit ressembler une rue cyclable à Bruxelles ? quels sont les aménagements souhaités pour un itinéraire Vélo CONFORT / Auto QUARTIER ? – lien avec B.4 et cf. commentaires 6 et 8 supra) ;
- le **kerb / curb** (bord du trottoir : un aménagement bien pensé de cette partie de l'espace public permet une utilisation qui varie selon l'heure de la journée : livraisons le matin, terrasses l'après-midi, stationnement la nuit, pick-up/drop-off...) ;
- les éléments évoqués dans la recommandation 8, p. 375 du RIE.

28 Action B.2

- Ajouter dans le texte que cette action concerne les programmes du PAV.
- La relation avec l'action A.6 n'est pas claire, cf. commentaire 26 supra.
- Nos recommandations dans le commentaire 23 supra s'appliquent sur cette action. Ajouter aux mesures concrètes « **l'élaboration de visions territoriales et de mobilité intégrées (*streefbeeld*)** pour chacun des axes structurants ». Ajouter « visions élaborées » comme indicateur ; le total des cinq visions à réaliser d'ici 2025. Ajouter CRDT comme pilote (lien avec l'action E.4).
- Étendre la mesure concernant les **boulevards urbains** aux axes intra-urbains, cf. commentaires 18, 19 et 24 supra.

29 Action B.4

Ajouter aux mesures :

- revoir les critères d'évaluation des trajets cyclables (voir carte en haut de p. 177 : si des voiries telles que l'avenue du Parc et les chaussées de Waterloo et de Charleroi, toutes classées Vélo CONFORT, sont actuellement évaluées comme « axes conformes au PRM », alors soit les critères eux-mêmes doivent être revus soit l'évaluation ne s'est pas fait correctement⁵) ;
- concevoir et entretenir un **balisage** adapté au réseau cyclable bruxellois intégré, au fur et à mesure de l'avancement de la réalisation du réseau ;

⁵ Sur les voiries Vélo PLUS et Vélo CONFORT, on peut souhaiter des aménagements de niveau 3 : « des enfants de 10 ans peuvent y circuler en autonomie, des cyclistes habitués n'y sont pas ralentis. » (p. 100)

- réaliser des quick-wins moyennant des aménagements temporaires pour éliminer les chaînons manquants et créer des itinéraires continus de haute performance à court terme.

30 Action B.9

Ajouter aux mesures : « Élaborer avec les Régions flamande et wallonne un plan de jalonnement du trafic pour le territoire à l'intérieur du Ring et mettre en œuvre ce plan dans les systèmes de navigation et la signalisation » (cf. commentaire 20 supra). Alternativement peut être ajoutée une nouvelle action, qui lie cette mesure à des éléments figurant dans la recommandation 8, p. 375 du RIE.

31 Action D.1

Ajouter la dimension de « l'innovation » à la dernière mesure : « Faire des nouveaux quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale un laboratoire pour la mise en œuvre et l'expérimentation des innovations en matière de mobilité ». Les efforts visant à changer la façon dont les gens se déplacent, produiront des résultats bien plus rapidement auprès des nouveaux résidents d'un quartier.

32 Actions D.6 et F.6

- Relier l'exécution des actions, notamment en communication. Lier les mesures qui causent des inconvénients aux actions perçues positivement.
- Indiquer clairement dans la communication des mesures qui causent des nuisances temporaires ou permanentes à certains groupes cibles (p.ex. taxe kilométrique), les effets positifs des mesures en question sur leur mobilité et leur vie dans la ville (i.e. toujours se poser la question : « qu'est-ce que la ville rend aux citoyens ? » p.ex. plus d'espace public, plus de fluidité dans les déplacements automobiles etc.).
- Veillez à ce que la communication soit toujours orientée vers l'utilisateur et qu'elle ne stimule pas la polarisation entre (les utilisateurs de) certains modes de transport (par exemple, les cyclistes et les voitures). En effet, tout usager combine des moyens de transport.

33 Action E.2

- Ajouter parking.brussels en tant que partenaire : la politique de stationnement doit faire partie intégrante du contrat local de mobilité.
- Le contrat local de mobilité doit inclure une section sur la « participation citoyenne » : ateliers *in situ*, *living labs* (lien avec l'action A.3).

- 34 Action E.4
Intégrer cette action, en particulier la mesure « Clarifier et uniformiser les processus d'élaboration des projets communs entre les institutions régionales », dans le fonctionnement de la **CRDT**.
- 35 Action E.5
Ajouter, parmi les ambitions, qu'en plus de l'acceptation, c'est aussi **l'appropriation** qui augmente et améliore ainsi le fonctionnement des nouveaux espaces. Le point de vue de l'utilisateur et les connaissances qui en résultent, doivent être intégrés dans les conceptions : un espace public n'est un succès que s'il répond aux souhaits et aux besoins de ses usagers.

Commentaires sur Partie 4 : Volet réglementaire

Les prescriptions

- 36 N° 7 : ajouter : « [...] l'ensemble des interventions régionales et communales sur la voirie ainsi que le parking hors voirie pour voiture et vélo. »
Ajouter que le contrat local de mobilité doit contenir un volet participatif. Cette partie participative peut s'appuyer sur celle des contrats de quartiers durables.
- 37 N° 23 : l'URL *publicspaces.brussels* est incorrect et doit être remplacé par *publicspace.brussels*.
- 38 N° 27 : ajouter à la fin de la phrase : « [...] conforme au principe STOP ».
- 39 N° 42 : ajouter : « A tout moment, une largeur d'au moins 5 mètres doit être gardée libre pour les déplacements sur la magistrale piétonne. »
- 40 N° 47 : ajouter : « Un carrefour à niveau, sans feux, d'une voirie Vélo PLUS et une voirie Auto CONFORT ou Auto QUARTIER doit être aménagé de telle sorte que la circulation cyclable sur la voirie Vélo PLUS ait priorité. »
- 41 N° 50 : reformuler : « Les itinéraires du réseau Vélo PLUS et Vélo CONFORT qui empruntent le réseau Auto QUARTIER sont organisés et aménagés de manière à ce qu'il n'y ait qu'une circulation automobile local « de destination ». De préférence, ces tronçons sont des rues cyclables. Si le trafic de transit ne peut être rendue impossible, l'aménagement doit au moins prévoir une piste cyclable séparée dans la direction opposée à celle des véhicules motorisés, afin qu'il ne constitue pas une entrave à la circulation performante fluide et sécurisée des cyclistes. »

- 42 Ajouter une prescription à la Section 3 : « Sur les itinéraires des réseaux Vélo PLUS et Vélo CONFORT, la circulation cycliste est partout séparée de la circulation piétonne, sauf dans les zones de rencontre (panneau de signalisation F12a). » L'aménagement de trottoirs partagés (panneau de signalisation D10) va à l'encontre des principes de cohérence, de vitesse, de sécurité et de confort pour le cycliste et compromet en outre le confort et la sécurité des piétons. Ceci est a fortiori le cas sur les itinéraires Vélo PLUS et CONFORT, qui sont censés canaliser le trafic cycliste.
- 43 N° 53 : « veille à l'entretien des itinéraires cyclables régionaux » : pour des raisons de clarté, nous recommandons d'utiliser la terminologie du nouveau réseau cyclable : « veille à l'entretien des itinéraires Vélo PLUS et Vélo CONFORT ».
- 44 Ajouter les prescriptions suivantes dans la Section 7, en les coordonnant sans équivoque avec le projet de révision du Règlement Régional d'Urbanisme :
- « Aux carrefours sans feux des voiries Auto PLUS / Auto CONFORT d'une part et des voiries Auto QUARTIER d'autre part et situés en agglomération, l'aménagement comporte un trottoir continu le long de la voirie Auto PLUS / Auto CONFORT. » Le trottoir continu crée un effet de porte vers la maille apaisée.
 - « La transition entre le trottoir et la chaussée se fait :
1° sur les voiries Auto QUARTIER situées en agglomération, en élevant la chaussée au niveau du trottoir, sauf si les conditions locales ne le permettent pas techniquement ;⁶
2° sur les voiries Auto PLUS et Auto CONFORT, soit en élevant la chaussée au niveau de la voie piétonne, soit en abaissant progressivement le trottoir.⁷ »

⁶ Cette formulation rend obligatoire l'aménagement du carrefour ou du passage (pour piétons/cyclistes) sur un plateau, mais permet également l'aménagement de la chaussée au niveau du trottoir sur une plus longue distance. Seules des conditions techniques, p.ex. voies de tram dans la rue, peuvent donner lieu à une dérogation.

⁷ Ici, on laisse le choix entre l'aménagement du carrefour ou du passage sur un plateau, d'une part, et l'abaissement du trottoir, de l'autre.

Commentaires sur Partie 5 : La partie spécifique

- 45 Nous demandons d'aligner les ambitions du Plan d'Aménagement des Voiries (PAV, p. 202-205) à la City Vision et la Mobility Vision. Faisons une comparaison avec Paris. Dans le même laps de temps de 11 ans,
- Le projet de PRM prévoit des « mesures d'accompagnement visant à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains » et la « remise en question du maintien de certaines infrastructures [...] réflexion sur les infrastructures routières existantes, à supprimer éventuellement » (resp. Moyenne Ceinture et avenue Louise, p. 181) ;
 - Paris fera de son Boulevard Périphérique « un espace de respiration »⁸ !

Bruxelles ne peut pas se contenter de l'achèvement du réaménagement partiel de la Petite Ceinture, débuté lors de la législature précédente. La mise en œuvre des mesures du PRM permet de démontrer un plus grand volontarisme pour les axes structurants et en particulier pour la Petite Ceinture.

- 46 Pour la Petite Ceinture, la Moyenne Ceinture Est, l'avenue Louise et les entrées de ville, l'ambition de principe devrait être « l'aménagement de boulevards urbains ». Cela implique une suppression progressive des autoroutes urbaines sur chacun de ces axes et une étude sur la préservation/conversion des tunnels existants en termes de coûts et de bénéfices, en tenant compte d'objectifs de développement urbain et de mobilité.

L'ambition « requalification des différents axes pour mieux les intégrer dans leur contexte urbain », que l'on trouve dans le projet de PRM pour les entrées de ville, devrait s'appliquer de la même manière aux autres routes Auto PLUS.

⁸ Cf. <https://www.paris.fr/actualites/40-propositions-pour-transformer-le-peripherique-6844> .

Voir aussi <https://www.blog-territorial.fr/grand-paris-lheure-de-la-metamorphose-pour-le-peripherique/> :

« [...] la Mairie de Paris a décidé d'entamer une transformation de l'autoroute urbaine [...] ambition de faire du périphérique un véritable boulevard à la croisée des habitudes franciliennes et des volontés écologiques. Le moment est donc venu pour l'autoroute urbaine la plus empruntée d'Ile-de-France d'opérer une véritable mue pour les dix prochaines années ! »

« [...] mode de gouvernance du périphérique. Une première mesure qui implique la création d'une structure de coopération, de pilotage et de financement de ce vaste projet, regroupant les partenaires publics mais aussi les collectivités concernées [...] créant une commission au sein de laquelle seront étudiés les projets visant à transformer le périphérique d'une part et les projets d'urbanisme à proximité d'autre part. »