



PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR « HERRMANN-DEBROUX »

AVIS DE LA VILLE SUR LE PROJET DE PLAN MIS EN ENQUÊTE PUBLIQUE DU 10/10/2019 AU 9/12/2019

Bien que le périmètre du PAD Herrmann-Debroux n'est pas situé sur le territoire de la Ville de Bruxelles, l'impact du réaménagement de la zone Delta-Herrmann-Debroux en terme de mobilité est à considérer tant au niveau régional qu'au niveau du territoire de la Ville de Bruxelles.

Les transports en commun

Aujourd'hui, l'axe de l'E411 constitue une des principales voies de pénétration à l'échelle de la Région, que ce soit en transport en commun, par le biais de la SNCB ou en voiture. Arrivés sur Bruxelles, les navetteurs se rendent soit directement sur leur lieu de travail, soit cherchent à atteindre un des parkings publics (2 parkings P+R : le parking Delta et Herrmann-Debroux et le parking de l'hypermarché Carrefour qui est utilisé comme tel dans les faits) pour ensuite continuer leur chemin en transport en commun ou à pied. Au regard du rapport sur les incidences environnementales du PAD, il en ressort qu'une partie importante de ces navetteurs utilise ces parkings pour se rendre dans le centre-ville. Ces pourcentages atteignent 28% pour le parking Herrmann-Debroux, 34% pour le parking Delta et 25% pour le parking de l'hypermarché Carrefour.

La Ville de Bruxelles soutient la volonté du Gouvernement de réaménager la zone et de vouloir diminuer le flux de voiture arrivant sur Bruxelles pour améliorer la qualité de vie des habitants. Toutefois, Bruxelles est un pôle d'habitation, d'emploi et touristique important. Pour rester attractif, il semble impératif que son accès soit aisé, que ce soit en transport en commun via les réseaux SNCB et STIB, mais aussi en voiture avec une connexion de qualité aux transports en commun qui pourrait se faire au niveau du parking de dissuasion prévu à la hauteur de l'ADEPS.

La Ville insiste donc très fort sur le fait qu'il est impératif de combiner ce projet de réaménagement avec le développement du RER sur la ligne 161 Bruxelles-Namur mais également avec un HUB de mobilité (P+R) de qualité (sécurité, entretien, tarification attractive, parking vélo...) proposant une connexion **forte** aux transports en commun (fréquences élevées, site propre) ou en transports alternatifs (voitures partagées, vélo partagés...) tant vers la Ville qu'en direction de la périphérie.

La Ville de Bruxelles regrette de ce fait que l'option du prolongement du métro jusqu'à l'ADEPS ait été mise sur le côté pour des questions financières. En plus d'être un moyen de transport très efficace (rapidité, grande capacité,...), le métro permet également d'éviter une rupture de charge non seulement pour les personnes rentrant en Ville (en voiture, en bus, à vélo,...) mais également pour les bruxellois qui souhaitent se rendre facilement à l'ADEPS, au Rouge Cloître ou qui, tout simplement, souhaitent quitter la Ville. De plus, les infrastructures souterraines liées au métro permettraient de dégager de l'espace public en surface pour le dédier à d'autres infrastructures (agora space,...). De plus, il est clair que les différents projets prévus dans les sites d'accroches créeront de la demande en mobilité, que ce soit en voiture ou en transport en commun.

Dans le cas où l'option du prolongement du métro n'est pas retenue, la Ville de Bruxelles ne peut que soutenir le projet lié au prolongement et à la scission de la ligne de tram qui desservirait le HUB de mobilité au niveau de l'ADEPS. Ici aussi, elle ne peut que rappeler l'importance, que ce soit pour les habitants de la Région ou pour les navetteurs, d'avoir un HUB efficace tant pour rentrer que pour sortir de la Ville.

La Ville de Bruxelles profite de l'occasion pour rappeler l'ambition du PRDD qui est de prolonger la ligne 8 vers Bordet (depuis le bd du Souverain qui desservirait l'hôpital Saint-Luc, le Cora de Woluwe et Media Park). Cette ambition est



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Cellule Planification et Développement • Cel Planning en Ontwikkeling

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 30 89 – claire.hertsens@brucity.be - www.bruxelles.be • www.brussel.be

une grande priorité pour la Ville qui souhaiterait d'une part, offrir plus de possibilités aux harenois dans leurs déplacements et d'autre part, de penser encore plus loin, en étudiant la possibilité de créer une ligne de transport en commun de haute capacité depuis Bordet en direction de la Prison et du site de Schaerbeek-Formation, qui est appelé à se développer dans les années à venir.

- Le tram

Vu la saturation actuelle et le report de trafic prévu sur l'axe du boulevard du Souverain, cette ligne 8 doit être renforcée rapidement (fréquences, capacité).

Etant donné qu'elle est aussi la seule possibilité de rejoindre directement le centre jusque Louise via la rocade sud-est, il est important de voir comment il serait encore possible d'améliorer sa performance. Une étude avait été réalisée par Bruxelles Mobilité pour améliorer la vitesse commerciale sur le tronçon entre Watermael/Boitsfort et le carrefour Roosevelt/Forest/La Hulpe. Il y a donc lieu de reprendre cette étude.

Cependant la coupure de cette ligne, si elle permettra sans doute une meilleure régularité, obligera une rupture de charge pour les utilisateurs qui vont de Watermael/Boitsfort vers WSL.

- Le train

Il reste peu de marge en ce qui concerne la capacité de la ligne 161 (qui suit le même axe que l'E411) Rien n'est dit sur les travaux liés au RER. Or, une des recommandations devrait être de prendre en compte la démolition du viaduc comme élément d'attention pour la réalisation du RER (avec mise à 4 voies de la ligne 161).

- Le bus de rocade

En ce qui concerne la mise en place de lignes de bus de rocade sur le Ring et desservant les P+R en lien avec celui-ci, la Ville soutient cette proposition. Même si l'étude signale que le report de trafic sur le Ring est acceptable, et qu'il n'y a pas de risque de report vers d'autres entrées de ville comme la N3/av. de Tervuren ou la E40/Loi, il est important que cette alternative soit développée. La Ville est d'ailleurs demandeuse que des lignes de transport en commun puisse utiliser le Ring nord dans le cadre du dossier de son élargissement.

Les cheminements cyclistes

La piste cyclable qui longe actuellement le côté nord de l'autoroute a une largeur de 1,6 m. La Ville de Bruxelles soutient le projet du PAD qui prévoit d'élargir cette piste à une largeur de 4,5 m, ce qui rendra les cheminements pour les cyclistes beaucoup plus confortables. Il est en effet important de développer un réseau cyclable de grande qualité à l'échelle métropolitaine, traversant les frontières régionales pour encourager la pratique du vélo.

Les voitures

Le PAD prévoit de diminuer l'infrastructure « voiture » en supprimant le viaduc Herrmann-Debroux et en le remplaçant par un boulevard urbain. Cela entraînera une diminution de la capacité de 50% en heure de pointe. En même temps, il développe différents projets de densification/restructuration urbanistique qui crée une nouvelle demande de mobilité dont une part importante se fera malgré tout en voiture.

L'enjeu est donc de développer au maximum les alternatives à la voiture pour entraîner un shift modal qui puisse absorber la diminution de capacité et l'augmentation de la demande.

Il convient aussi de veiller à ce que ces alternatives développées parallèlement aux développements urbanistiques et à la démolition du viaduc et non après. Il est question de profiter du chantier pour les tester et donc, on ne peut qu'appuyer cette proposition.

Conclusion

En conclusion, la volonté de la Région de diminuer le trafic entrant sur Bruxelles, d'améliorer la qualité de vie des habitants est partagée par la Ville de Bruxelles qui soutient le projet du PAD dans son ensemble. Elle insiste fortement sur le fait qu'il est impératif de combiner ce projet de réaménagement avec :

- le développement d'un HUB de mobilité (P+R) de qualité, proposant une connexion forte aux transports en commun tant vers la Ville que vers la périphérie,
- le développement d'un réseau cyclable de qualité et traversant les frontières régionales,
- l'avancement des travaux du RER sur la ligne 161 Bruxelles-Namur, afin que la Région et dans notre cas, la Ville de Bruxelles, soit facilement accessible.

Enfin, si on supprime le viaduc Herrmann-Debroux et qu'on tente de diminuer le flux entrant sur Bruxelles, les projets de densification prévus sur les sites d'accroches entraîneront une nouvelle demande en déplacements, que ce soit en voiture ou en transports en commun. Il est donc très important que les projets liés à la mobilité (type de transport en commun, HUB,...) puissent également y répondre.