3.

MOBILITÉ

Version pour finalisation – Janvier 2025

BUUR
Part of Sweco

Table des matières

1 INTRODUCTION 3

2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE 4

2.1 Contexte global 4

2.2 Prescription et Recommandations du PPAS 5

3 DEMANDE INDUITE ET IMPACT SUR LE QUARTIER 8

3.1 Estimation des déplacements supplémentaires 8

3.2 Piétons 10

3.3 Vélos et micromobilités 14

3.4 Transport en commun 17

3.5 Répartition des flux automobiles 20

3.6 Livraisons 25

3.7 Stationnement 28

4 CONCLUSIONS 33

4.1 Caractéristiques principales pour ce thème 33

4.2 Recommandations 34

1 INTRODUCTION

Le présent chapitre se penche sur l'analyse des aspects mobilité mis en œuvre selon les différents scénarios à l'étude. Dans le cadre de l'analyse des incidences de l'abrogation du PPAS, selon les scénarios de développement envisagés, il est toutefois important de noter en préambule de l'analyse, que les différences attendues sur ces aspects ne sont pas structurelles. Les programmes étudiés restent relativement proches et ne sont donc pas de nature à apporter des résultats fondamentalement différents.

Les aspects suivants sont pris en compte au sein du présent chapitre :

- **Demande induite, selon les contraintes de départ** :
    - les **déplacements supplémentaires** induits par les différents scénarios tant en termes d'habitants, que de travailleurs, que de visiteurs sur les différents modes de déplacements, selon les différents modes et selon les différents moments de la journée ;
    - une évaluation globale de la demande de **stationnement** ainsi que l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement.
- **Impact sur le quartier :**
    - **Piétons** : évaluation de la manière dont est prise en compte la circulation des piétons, en ce compris les PMR. Conditions de déplacements, liaisons vers les arrêts de transport en commun, continuités des parcours, rapidité, et raccourcis, lisibilité, confort à la marche, qualité des revêtements, gestion des dénivelés ;
    - **Vélos et micromobilités** : Analyse des conditions mises en place pour la circulation et le stationnement des cyclistes. Continuité, lisibilité, insertion dans le trafic, qualité et positionnement des infrastructures de stationnements, priorisation en termes d'usages… ;
    - L'organisation des **transports en commun** et la répartition de la desserte ;
    - La **répartition des flux** automobiles au sein du périmètre et l'organisation des livraisons ;
    - **Stationnement** : Analyse de la cohabitation entre les nouveaux usages et aménagements avec l'organisation du stationnement.

2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

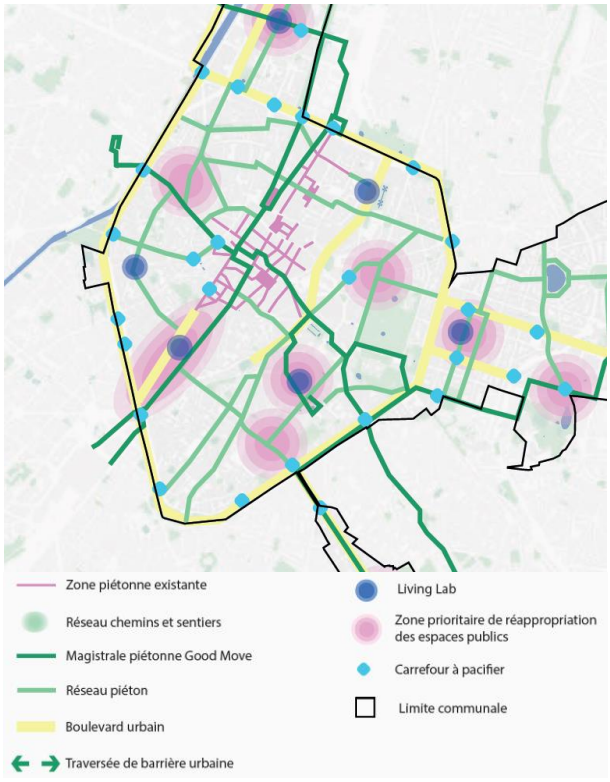
2.1 CONTEXTE GLOBAL

Les réglementations en vigueur et les documents d'orientation induisent la nécessité d'améliorer les conditions de circulation tout en assurant une place adéquate aux piétons et aux modes actifs. Sur le site du PPAS Pachéco et ses abords, le Plan Régional de Mobilité « Good Move » et la mise en œuvre de la maille Pentagone ont pour objectif de grandement apaiser le quartier. Pour ce qui concerne les modes actifs : plusieurs ICR et portions de RER vélos passent au sein du site ou à proximité directe. Points importants : le Plan Communal de Développement Durable de la Ville de Bruxelles prévoit un réseau piéton qui traverse le périmètre du PPAS suivant l'axe de la rue du Congrès, et une zone de réduction de la pression des cars touristiques.

Le PCDD adopté par le gouvernement le 7 novembre 2024 prévoit également d'ajouter un Living Lab[1] à la gare Congrès.



Vision 2050 Transports en commun (Ville de Bruxelles, 2024)



Vision 2050 Réseau piéton (Ville de Bruxelles, 2024)

L'importance des dessertes piétonnes est cruciale, notamment au regard des tendances actuelles en matière de mobilité et l'utilisation intensive des transports en commun. Cette importance souligne la nécessité d'assurer la qualité et la lisibilité des aménagements piétonniers. La réduction des discontinuités et ruptures existantes sera un axe d'amélioration. Actuellement, le site représente un obstacle significatif à la circulation entre le haut et le bas de la ville. Bien que plusieurs accès soient disponibles pour traverser le site, ceux-ci sont souvent désaxés, pas directement visibles

[1] Les Living Labs sont des processus participatifs en vue de réfléchir le réaménagement des espaces publics.

ou sous forme d'escaliers, ce qui limite fortement la « traversabilité » du site. L'amélioration des cheminements piétons est donc déjà un enjeu identifié.

Par ailleurs, la présence d'une surcapacité en termes de stationnement hors voirie révèle un potentiel intéressant pour l'évolution de la place donnée à la voiture dans l'espace public. Cela offre également l'opportunité de réfléchir à une transformation possible des infrastructures de stationnement vers d'autres fonctions.

2.2 PRESCRIPTION ET RECOMMANDATIONS DU PPAS

A ces dispositions le PPAS Pachéco apporte les prescriptions suivantes :

- 2.9.2 : *« Les parkings sont situés dans le socle.* ***Ils ne peuvent compter plus de 1.750 emplacements*** *pour véhicules motorisés. Pour les logements, le nombre d'emplacements est limité à 1 maximum par logement.*

  En plus des 1.750 places autorisées ci-dessus, un parking public de 250 places (avec un maximum de 20 % des places réservées par abonnement) est autorisé. Il y a lieu d'étudier la possibilité de ***réserver des places pour voitures partagées****.*

  Les parkings doivent comporter ***minimum 500 emplacements pour vélos****, en plus des emplacements pour vélos liés aux logements. Les emplacements pour vélos sont situés à proximité directe des accès vers les immeubles, au niveau le plus proche de celui de la rue par laquelle se fait l'accès pour les cyclistes. »*

- 2.9.3 : *« Les connexions verticales ont pour but de* ***favoriser l'accessibilité*** *du haut* ***du site****, c'est-à-dire l'Esplanade et les jardins Pechère depuis le boulevard Pacheco.*

  Aux endroits représentés par des flèches sur le plan 4b, doivent être aménagés des escaliers ainsi que des remontées mécaniques confortables et visibles depuis l'espace public. Au moins un des deux escaliers donnant sur l'Esplanade doit être non couvert. ***Les remontées doivent être facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes****. »*

- 2.9.4.1 : *« Généralités :*
  - *Les zones de passage public sont destinées :*
    - *aux activités de séjour et de déplacement pour les modes doux,*
    - *à la desserte des différentes constructions pour les services d'urgence, les services complémentaires aux logements tels que camions de déménagement ou pour l'organisation d'activités de type événementiel.*
    - ***Il y a lieu d'assurer des continuités de cheminement entre la rue Royale et le boulevard Pacheco via les connexions verticales****.*
  - *Les zones de passage public ne peuvent être clôturées et doivent être accessibles en permanence. La zone située entre les zones A2 et A3 peut être clôturée si la destination de la zone le justifie. La zone située entre les zones A3 et A4, en contrebas de l'Esplanade, peut être clôturée si la destination de la zone le justifie et pour autant qu'une zone de passage public suffisante soit maintenue pour les déplacements des piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes ayant mis pied à terre. […] »*

- 2.9.4.3 : *« Zone de promenade :*

  Cette zone est principalement dédiée à une fonction de déambulation. Dans la zone de promenade, l'accent est mis sur la ***continuité de la circulation nord-sud*** *sur la dalle entre le Jardin Botanique (Petite Ceinture) et la cathédrale St-Michel-et-Ste-Gudule pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. La circulation actuelle peut être légèrement déviée. […]*

  De manière à assurer le ***confort des personnes à mobilité réduite*** *et à* ***faciliter l'appropriation de l'espace par ses utilisateurs****, des bancs publics sont implantés à intervalle régulier dans un espacement variant de 50 à 75 m.*

  La zone de promenade doit ***assurer des accès locaux aux bâtiments riverains****. »*

- 3.1 - Zone de cours et jardins : *« Cette zone est prioritairement destinée à l'aménagement de jardins plantés.*

Aucune construction hors sol n'est autorisée. […] ***Le passage de véhicules motorisés est strictement interdit****. »*

- 5.1 - Zone de voies publiques : *« […] Les (ré-)aménagements de voiries doivent* ***assurer de bonnes circulations pour les piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes****, en créant des* ***emplacements de parcage pour deux-roues*** *et en apportant un soin particulier à l'aspect paysager. […] »*
- 5.1.1 – Le boulevard Pachéco : *« Une attention particulière doit être apportée au réaménagement du boulevard Pacheco en* ***boulevard urbain comme axe structurant prioritaire*** *ainsi qu'à sa fonction de continuité verte communale, en liaison avec les boulevards de Berlaimont et de l'Impératrice.*

  Le réaménagement devra prendre en compte les directives relatives à ***l'implantation de nouvelles lignes de transport public*** *en concertation avec les administrations concernées. »*
- 5.1.2 – La rue Montagne de l'Oratoire : *« Cette voirie doit* ***privilégier la convivialité et la sécurité, en particulier pour les piétons et les cyclistes****.*

  L'aménagement doit prévoir des dispositifs de dissuasion de la vitesse, du trafic de transit et du stationnement non riverain, la plantation d'arbres et l'utilisation de matériaux en harmonie avec le cadre environnant. »

Le PPAS Pachéco formule aussi une série de recommandations :

- 1.3c : *« Disposer les locaux de poubelle à proximité des cages d'ascenseur pour la facilité des occupants, mais également à un emplacement et un niveau facilement accessible pour le ramassage des ordures. »*
- 2.2b : *« Durant les travaux, veiller à bien respecter la tranquillité des habitants vivants déjà dans le périmètre du PPAS et avoisinant. Faire accéder les camions et engins de chantier sur le site par les boulevards du Jardin Botanique et Pachéco. Respecter strictement les heures normales de chantier. »*
- 2.2c : *« Veiller à modérer le trafic qui emprunte les rues de la Banque et Montagne de l'Oratoire afin de limiter les nuisances dues au trafic pour les nouveaux logements. »*
- 3.2a : *« Créer une nouvelle ligne de transport en commun passant par le boulevard Pacheco, entre la gare Centrale et la gare du Nord. Diminuer si possible la largeur carrossable de cette voirie par rapport à la situation de 2009. Améliorer l'offre de RER à la gare Congrès. »*
- 3.2b : *« Veiller à aménager la place du Congrès et les rues de Ligne et Vandermeulen de manière à assurer la fluidité des circulations piétonnes et cyclistes entre l'Esplanade, la rue Royale et le quartier Notre-Dame-aux-Neiges de manière générale. »*
- 3.2c : *« Prévoir des liaisons sécurisées et confortables depuis le site vers les haltes de transports publics, notamment aux croisements entre les flux de véhicules motorisés (voiries et entrées carrossables) et les zones de déplacements actifs (piétons et cyclistes) tels que trottoirs et pistes cyclables ; veiller à ce que les quais d'embarquement externes soient protégés de la pluie, confortables et dégagés visuellement et que les quais d'embarquement souterrains soient proches des accès ; veiller à maintenir le passage souterrain entre la gare Congrès et la CAE et à le rendre convivial. »*
- 3.2d : *« Mettre en œuvre des plans de déplacement d'entreprise ambitieux pour les bureaux présents sur le site. »*
- 3.2^{e} : *« Prévoir des plans de déplacements scolaires pour les écoles et crèches à implanter sur le site. »*
- 3.2f : *« Prévoir des zones minérales accessibles aux véhicules d'urgence/d'entretien/de déménagement depuis l'extérieur de la CAE et devant les bâtiments. »*
- 3.2g : *« Dissuader le stationnement de longue durée en voirie pour les véhicules particuliers. Réserver des aires de stationnement pour voitures partagées, taxis et vélos en voirie, visibles de loin et facilement accessibles. Aménager des emplacements de stationnement pour vélos en zone de passage public sur sol privé, essentiellement pour les non-résidents. »*
- 3.2h : *« Prévoir des accès piétons au parking public dans les zones A1 et A2 (blocs D&F et C) afin de le rendre facilement accessible pour les habitants et visiteurs du quartier Notre-Dame-aux-Neiges, et notamment pour les activités du Cirque Royal. »*
- 3.2i : *« Prévoir des locaux fermés pour vélos aménagés en sous-sol à proximité des accès des divers bâtiments de*

bureaux et de logements. »

- 3.2j : *« Prévoir également des emplacements pour les deux-roues motorisés vu l'augmentation actuelle de l'utilisation de ce mode de déplacement. »*
- 3.2k : *« Prévoir un accès dans le parking à une zone de dépose-minute pour l'école et la crèche, ou, si cela n'est pas possible, prévoir une zone de dépose-minute en voirie, éventuellement combinée à une zone de livraison. »*
- 3.2l : *« Etudier les potentialités d'adaptation du parking afin de prévoir quelques emplacements pour autocars. »*
- 3.2m : *« Prévoir des bornes électriques dans les parkings. »*
- 3.2n : *« Prévoir une bonne gestion, organiser et bien signaler les parkings du site de manière à potentialiser leurs emplacements (stationnement le jour pour les employés de bureau, stationnement le soir pour les visiteurs du quartier, spectacles, stationnement longue durée pour les riverains,…) et à éviter les files à l'entrée des parkings. Soigner l'esthétique pour créer un sentiment de sécurité. »*
- 3.2o : *« Améliorer la signalisation et l'affichage dynamiques des parkings publics à proximité et de leur taux d'occupation (Parking 44,….). »*

Par ses prescriptions, le PPAS Pachéco impose des règles générales en termes de stationnement, de connexions haut-bas et d'accessibilité du site, de protection et de valorisation des itinéraires des modes actifs. Il intègre tous ces aspects de mobilité en lien avec d'autres thématiques concernant aussi les espaces publics comme la création d'un maillage vert et le respect du patrimoine (protection des sculptures présentes dans l'espace public et des jardins Pechère). Sans PPAS, ces protections réglementaires et la cohérence d'ensemble permise par cet outil vont disparaître, tout comme les recommandations formulées. Cependant, à l'exception des parkings vélos, des stations Cambio et de l'imposition sur les cheminements, les réglementations en vigueur peuvent répondre aux autres enjeux de mobilité sans PPAS. De plus, les parkings vélos peuvent être imposés par charges d'urbanisme. L'évaluation de l'importance de ces différentes prescriptions et recommandations pour le bon aménagement des lieux est prise en compte thématique par thématique dans les points suivants. Par ailleurs le *Chapitre 1 – Urbanisme, paysage et patrimoine* tend à montrer qu'une liaisons nord-sud, notamment à travers la zone A3, n'est pas forcément souhaitable.

Les conclusions concernant **le contexte réglementaire** peuvent être résumées comme suit :

3	MOBILITE		PPAS modif	ABRO
3.2	**Contexte réglementaire**	Le PPAS Pachéco imposait des règles en termes de stationnement, de connexions haut-bas et d'accessibilité du site, de protection et de valorisation des itinéraires des modes actifs. Sans PPAS, ces règles vont disparaître, tout comme les recommandations formulées. Les réglementations en vigueur et charges s'imposeront toujours pour répondre aux enjeux de mobilité en l'absence de PPAS.	**Plus de finesse dans le cadre donné**	**Le dialogue durant l'instruction des PU doit veiller à au confort et à la fonctionnalité du site, dans le cadre de documents urbanistiques stratégiques, d'orientation et le PRM**

3 DEMANDE INDUITE ET IMPACT SUR LE QUARTIER

3.1 ESTIMATION DES DEPLACEMENTS SUPPLEMENTAIRES

Les hypothèses retenues pour l'estimation des déplacements supplémentaires sont énumérées ci-dessous. Ces hypothèses sont volontairement maximalistes, afin de porter la réflexion sur les configurations les plus contraignantes.

Hypothèses Habitants

- Les habitants induisent 2,9 déplacements par jour (tous modes, tous motifs)[2] ;
- La répartition modale retenue est de 36% à pied, 9% à vélo, 24% transport en commun et 31% voitures et moto[3].
- Le taux de motorisation retenu est de 0,45 voiture / ménage[4] ;
- Taux de remplissage des voitures est fixé à 1,35[5] ;
- A l'heure de pointe du matin, on peut estimer que 28% des habitants sont en télétravail[6], avec un taux d'absentéisme de 6%[7]. On peut estimer que 72% de tous les véhicules sont mobilisés.

Hypothèses Travailleurs

- Les usagers de la Tour des Finances et des bureaux des blocs D&F et C1 et de la Rue Royale étant déjà présents sur le site actuellement, ils ne représentent pas des nouveaux usagers pour le quartier. De plus, aucun scénario ne propose de construire de bureaux ;
- Pour les équipements et commerces de proximité, le seuil de 1 emploi par 35m² a été retenu ;
- La répartition modale retenue est de 6% à pied, 6% à vélo, 50% transport en commun et 38% voitures[8] ;
- Le taux de remplissage des voitures est fixé à 1,15 ;
- Estimation du nombre de livraison : quelques dizaines par jour ;

Hypothèses Commerces

L'estimation des déplacements générés par la présence des commerces nécessite un traitement différent des autres catégories : dépendant du type de commerces envisagé, les habitudes de mobilité sont très divergentes. Dans notre cas, tous les scénarios prévoient un renforcement de l'offre de commerce de proximité.

- Seuil retenu est de 1 visiteur par 15 m² ;
- Répartition modale retenue : 30% modes actifs, 60% transport en commun, 10% voitures.

[2] Source : Bruxelles Mobilité, 2022.
[3] Bruxelles Mobilité, Enquête sur les comportements de déplacement, 2022.
[4] Source : Statbel, 2022.
[5] Source : SPF Mobilité, 2019, pour toute la Belgique.
[6] Source : SPF mobilité pour la Wallonie, 2022.
[7] Source : SD Workx, 2022.
[8] Source : SPF Mobilité, 2021-2022.

Concernant les flux générés par l'école, ceux-ci sont les mêmes pour tous les scénarios et seront surtout impactants aux heures d'entrée et de sortie des classes. Cependant, il ressort des entretiens réalisés avec la direction que la grande majorité des enfants sont accompagnés à pied directement depuis chez eux ou depuis les stations et arrêts de transport en commun. Pour les adolescents, ces derniers viennent seuls par les mêmes moyens ou en vélo. L'impact sur le trafic automobile est limité. Le réaménagement des rues de la Montagne de l'Oratoire, de Ligne et de la Banque devront prendre en compte les flux de l'école et mener une étude de mobilité plus approfondie.

L'estimation de la répartition modale des flux générés par type d'usager et par jour est détaillée ci-dessous, pour chacun des scénarios. Ces chiffres détaillent les déplacements supplémentaires sur le site. Ils ne reprennent donc pas les déplacements actuels. La comparaison entre ces éléments est établie à la *section suivante*, sur la répartition spatiale des flux au sein du quartier. La diminution du nombre de travailleurs est induite par la nécessité de conversion de superficies existantes.

SCENARIO 0

	Personnes supplémentaires	**Voitures** *(par jour)*	**Transports en commun** *(par jour)*	**Vélos** *(par jour)*	**Piétons** *(par jour)*	**Total dépl. suppl.** *(par jour)*
Habitants	1.309	628	656	246	984	2.514
Travailleurs	-25	-12	-18	-2	-2	-35
Visiteurs	319	47	382	38	153	621
TOTAL	1.603	663	1.020	282	1.135	**3.100**

SCENARIO 1

	Personnes supplémentaires	**Voitures** *(par jour)*	**Transports en commun** *(par jour)*	**Vélos** *(par jour)*	**Piétons** *(par jour)*	**Total dépl. suppl.** *(par jour)*
Habitants	1.309	628	656	246	984	2.514
Travailleurs	89	43	64	8	8	122
Visiteurs	208	31	250	25	100	406
TOTAL	1.607	701	971	279	1.092	**3.042**

SCENARIO 2

	Personnes supplémentaires	**Voitures** *(par jour)*	**Transports en commun** *(par jour)*	**Vélos** *(par jour)*	**Piétons** *(par jour)*	**Total dépl. suppl.** *(par jour)*
Habitants	1.161	557	582	218	873	2.229
Travailleurs	-247	-117	-178	-21	-21	-337
Visiteurs	171	25	206	21	82	334
TOTAL	1.086	465	610	217	934	**2.226**

SCENARIO 3

	Personnes supplémentaires	**Voitures** *(par jour)*	**Transports en commun** *(par jour)*	**Vélos** *(par jour)*	**Piétons** *(par jour)*	**Total dépl. suppl.** *(par jour)*
Habitants	1.236	593	619	232	929	2.373
Travailleurs	-53	-25	-38	-5	-5	-73
Visiteurs	436	65	523	52	209	849
TOTAL	1.618	632	1.104	280	1.134	**3.149**

Estimation des déplacements supplémentaires par jour, par scénario (les données sont arrondies à l'entier le plus proche)

Les scénarios 1 et 3 sont dans l'ensemble très similaires au scénario tendanciel, ils impliquent donc très peu d'impact par rapport à celui-ci.

Dans les détails, le scénario 3 génère un nombre de visiteurs plus conséquent que les autres scénarios, ce qui peut s'expliquer par le fait que ce scénario prévoit un pôle important d'activité (commerce ou équipement) dans le bloc A4.

Voir la *section suivante* pour plus de détail sur la répartition horaire des flux.

Le scénario 2 génère un nombre moins important de déplacements supplémentaires que les autres scénarios. Ceci est lié à son potentiel constructible moins élevé (environ 10.000 m² de moins)**, ainsi qu'à une forte baisse du nombre de mètres carrés de bureaux au sein du périmètre** (par de la reconversion)**.**

L'analyse de l'impact de ces chiffres par mode est détaillée dans les sections suivantes.

3.3	**Demande induite et impact sur le quartier**	La demande en mobilité induite par les différents développements envisagés est sensiblement la même. Elle ne diffère pas avec ou sans PPAS.	Equivalent	Equivalent
		Les impacts attendus sur le quartier en termes de mobilité sont sensiblement les mêmes d'un scénario à l'autre. Ils ne diffèrent pas avec ou sans PPAS.	Equivalent	Equivalent

3.2 PIETONS

Déplacements supplémentaires

Les chiffres de déplacements cyclistes supplémentaires calculés à la *section 3.1* sont repris ci-dessous :

	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Piétons suppl.	1.135	1.092	934	1.134

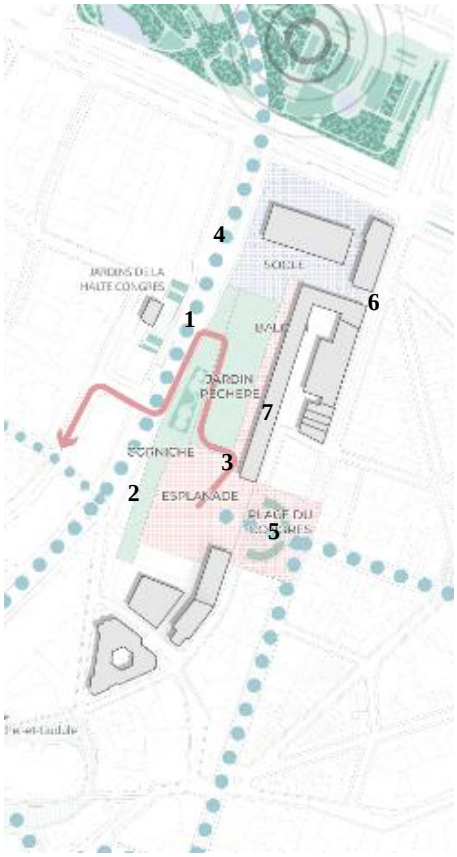
Demande supplémentaire en modes actifs

Tous les scénarios prévoient un surplus de piétons conséquent d'environ 1.000 personnes. Dès lors, l'accessibilité du site est un enjeu majeur. Actuellement, les cheminements piétons ne sont pas évidents, ni clairs, ni naturels. Sans connaître le site, une fois sur l'esplanade, à part faire demi-tour, peu d'itinéraires alternatifs se présentent. L'esplanade forme un cul-de-sac, le passage le long du bâtiment C vers le sud est un passage étroit et peu rassurant. Vers le nord du site, les espaces publics sont si peu activés et complexes qu'il n'est pas naturel de s'y aventurer. Malgré tout plusieurs entrées/sorties sont réparties sur le site mais toutes avec des escaliers, éloignées les unes des autres, et jamais indiquées. L'accessibilité PMR du site est médiocre, seule l'esplanade est accessible. On constate dès lors un besoin évident de briser cette barrière que forme la Cité administrative d'Etat en renforçant les cheminements piétons à la fois entre le haut et le bas de la ville (ouest-est) et entre le nord et le sud du site, tout en renforçant les connexions internes au site et en permettant une accessibilité aux PMR de tous ces espaces. Les aspects d'attractivité et d'activation de l'espace public sont discutés dans les *chapitres 1 et 2*, mais il est tout de même important de préciser l'importance des cheminements piétons pour redonner vie au site. En effet, pour que les commerces et équipements de proximité prévus ne fassent pas faillite sur le court terme, il faut pouvoir s'y rendre aisément. L'enjeu est double : créer des commerces pour attirer du monde sur le site, permettre des cheminements piétons aisés pour faire vivre les commerces puisque la viabilité d'un commerce dépend directement du nombre de passages qui s'effectuent devant celui-ci.

Flux piétons

Le quartier crée une série de barrières dans les trajectoires et de ruptures dans le maillage des espaces publics, rendant le quartier peut agréable pour les déplacements à pied et à vélo. Il faut ici distinguer les ruptures qui sont de l'ordre de la barrière physique ou de la barrière mentale :

- la liaison haut-bas au niveau de la gare des Congrès (1) est physiquement possible, mais se heurte à une barrière mentale au vu de la mauvaise lisibilité de la connexion (en intérieur de la gare) ;
- la liaison haut-bas entre l'Esplanade et le boulevard Pachéco (2) est physiquement impossible ;



- la liaison haut-bas entre l'Esplanade et les Jardins Péchère (3) est physiquement possible, mais il y a peu de raisons, de prétextes, de parcourir les jardins puisque le socle de la Cité Administrative est désactivé et que le centre de conférence Pachéco, à l'extrémité opposée, est principalement utilisé par les usagers de la Tour des Finances. Passée une certaine heure, cette liaison est même peu sécurisée ;
- la liaison nord-est – sud-ouest sur le boulevard (4), entre le quartier de Sainte-Gudule et le Parc de Botanique, est peu adaptée aux cheminements piétons, tant la séquence urbaine est médiocre, l'activation des rez-de-chaussée est inexistante et le bâti peu raccordé à l'échelle humaine. Il s'agit ici à nouveau d'une forte barrière mentale, agissant tout du long d'un axe supposé connecter des quartiers entre eux ;
- la liaison axiale entre la rue du Congrès, la colonne et l'esplanade (5) est physiquement possible et pratiquée par certains promeneurs qui veulent apprécier le panorama. Elle n'est cependant empruntée que par très peu de personnes, et ce malgré les dimensions monumentales de l'Esplanade qui pourrait accueillir une foule… L'absence de prétexte (outre le panorama) pour se rendre sur ce lieu ou d'équipements approprié pour profiter du lieu (assise, jeux, contemplation…) pénalisent son occupation ;
- la liaison entre la rue Royale et le socle de la tour des Finances (6) est possible physiquement mais l'absence de prétexte des usages de l'espace public, hors visiteurs du centre de conférence, rend le passage peu probable ;
- la liaison entre la rue Royale et les jardins Péchère est empêchée par la barrière physique que représente la barre de la cité administrative (7).

Il est donc constaté que la plupart des ruptures dans le maillage des espaces publics sont plutôt de l'ordre de la barrière mentale. L'enjeu n'est donc pas uniquement de connecter physiquement le haut et le bas de la ville, mais bien de donner une lisibilité et une qualité aux liaisons existantes. La reconfiguration des lieux attendue pose donc la question des capacités à offrir des traversées lisibles qui recousent la cité avec ses abords. Cette couture ne doit donc pas uniquement s'entendre sur la jonction haut-bas entre Esplanade et boulevard.

Dans cette lecture, l'ampleur des distances de parcours piétons doit également être prise en considération, c'est-à-dire que la distance parcourue entre deux « événements » doit idéalement rester en deçà de 75-100m. En ce sens, la séquence urbaine créée doit rester suffisamment variée pour stimuler les déplacements et déambulations des piétons.

Aucun des scénarios n'aborde directement une requalification de la connexion haut-bas à hauteur de la gare des Congrès (1). Néanmoins, le scénario tendanciel, de par la localisation de surfaces commerciales dans le socle, est plus susceptible d' « amener » le piéton jusqu'à l'entrée de gare donnant sur le boulevard dès lors qu'une séquence urbaine variée et continue est recrée depuis le carrefour rue de la Banque / rue Montagne de l'Oratoire. Même sans volume A4, le scénario 2 pourrait également requalifier ambitieusement cette connexion, si le traitement de ses espaces publics venait à être envisagé sous l'hypothèse d'une grande figure urbaine articulant ensemble le plateau des Jardins Péchère avec le niveau du boulevard.

Les scénarios tendanciel, 1 et 3 abordent ambitieusement la **requalification de la liaison haut-bas de l'Esplanade avec le boulevard Pachéco** (2) au travers l'aménagement d'un grand escalier urbain monumental de type « spanish steps » (scénario tendanciel et 1) ou tout droit (scénario 3) qui aboutit sur un espace public activé par les rez-de-chaussée des bâtiments A4 et H. Il est à souligner que l'ambition d'un escalier monumental n'a pas été portée par le PPAS mais bien par le projet annulé par le Conseil d'Etat. En revanche, le scénario 2 a un impact moins favorable. En effet, comme décrit

dans le *Chapitre 1 – Urbanisme, Paysage et Patrimoine*, la qualité de la liaison dépend, en partie, de la création ou non de façades qualitatives et activées de part et d'autre de l'Esplanade. Ceci questionne le potentiel offert par le scénario 2 qui n'active pas au-delà de l'îlot A3.

Le lien entre la place des Congrès et l'Esplanade n'est abordé par aucun des scénarios. En effet, les bâtiments sur les côtés de la place, sortent du périmètre du PPAS. Il n'y a donc pas de propos sur la requalification du bâti existant et de son rapport à la place. Dès lors, la longueur de la place – 80 m –, l'absence de programmation en lien avec l'espace public donc de prétexte de déambuler sur la place et l'espace important réservé à la voiture (65%), affaiblissent la liaison. En ce sens, la place du Congrès, antichambre de la cité administrative, ne joue pas un rôle actif pour connecter la cité avec la rue Royale et le quartier Notre Dame aux Neiges.

La connexion entre l'esplanade et les Jardins Péchère, bien que possible physiquement grâce à un escalier public, est très peu empruntée. Cela est dû, d'une part, au manque d'activités d'intérêt public se déroulant autour des Jardins. Le socle des bureaux n'était que peu actif, il ne contribue pas à la dynamisation du lieu. Par ailleurs, la longue distance à parcourir depuis le haut de l'escalier pour atteindre, à l'autre bout des Jardins, soit l'entrée haute de la gare des Congrès (200m) soit l'entrée du centre de conférence Pacheco (300m) pénalise la lisibilité. Dans les scénarios 2 et 3, l'hypothèse d'une connexion haut-bas publique par ascenseur entre l'esplanade, les Jardins et le boulevard pourrait participer fortement à une fluidification des cheminements entre les différents étages de la CAE et notamment à faciliter la traversée des jardins. Dans les scénarios 0, 1 et 3, la création de surfaces actives en rez-de-jardin en A4 participerait nettement à la réactivation des Jardins Péchère et créerait donc un prétexte pour descendre depuis l'Esplanade pour peu que le programme proposé soit attractif.

Tous les scénarios participent à recoudre le périmètre avec ses abords, en recréant des figures urbaines identifiables, en créant des liaisons physiques et en ponctuant le périmètre de points d'attractivité, prétextes aux traversées des modes actifs. Cependant, la réussite du projet, en tant que quartier articulant et non plus bloquant, tiendra fortement :

- **à la qualité et lisibilité des espaces publics ;**
- **au pouvoir attracteur des programmes développés, point faible du scénario 2 qui manque d'activateurs le long des liaisons.**

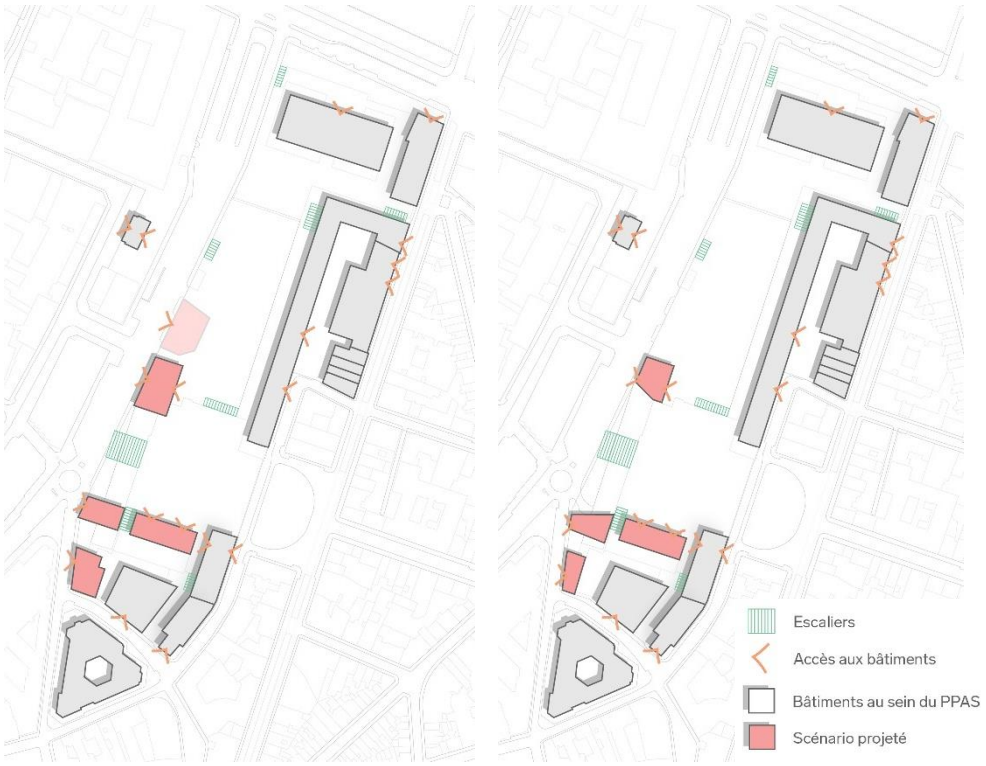
Accessibilité

En termes d'accessibilité PMR, les scénarios 2 et 3 prévoient un ascenseur public en A4 ce qui renforcerait considérablement l'accessibilité du site. Les connexions entre l'esplanade (déjà accessible aux PMR) et les jardins Pechère seraient facilitées, mais aussi entre l'esplanade et le boulevard Pachéco et entre le boulevard Pachéco et les jardins. Ensuite, depuis les jardins, il est possible de quitter le site par le nord vers la station de métro Botanique par un itinéraire praticable par les PMR (bien que insuffisamment adapté[9]).

La gestion de l'ascenseur peut être facilement déléguée dans le scénario 3 qui prévoit uniquement de l'équipement, du commerce ou un horeca en A4. Dans le scénario 2, l'ascenseur serait directement géré par la ville ou nécessitera la recherche d'un exploitant. Dans les scénarios tendanciel et 1, l'ascenseur serait alors intégré dans un bâtiment à vocation résidentielle. En cas d'impossibilité opérationnelle cet ascenseur supplémentaire serait alors déconnecté de tout exploitant privé.

Les cartes ci-dessous détaillent les accès aux bâtiments prévus par les différents scénarios ainsi que les localisation des escaliers sur le site :

[9] L'itinéraire est insuffisamment adapté car la traversée des Jardins Pechère n'est possible que par des chemins en graviers, ce qui peut poser des problèmes aux fauteuils roulants.



Accessibilité piétonne du site et des bâtiments – scénarios Tendanciel et 1



Accessibilité piétonne du site et des bâtiments – scénarios 2 et 3

Les scénarios 1 et 3 prévoient les mêmes accès que le scénario tendanciel avec des façades actives tournées vers l'intérieur du site ou vers le Boulevard Pachéco pour les volumes G. Cette configuration permet de mieux intégrer les volumes dans leur environnement et de recréer des cheminements piétons qui passent par le site pour atteindre leur destination. Le scénario 2 prévoit aussi ces mêmes accès pour les volumes H et G mais ne prévoit pas de volume A4, ce qui limite la portée des nouveaux volumes en termes d'augmentation de la fréquentation des différents espaces publics de la CAE.

En conclusion, le volume A4, permettant une connexion haut-bas facilitée et accessible aux PMR, et permettant de mieux activer le cœur du site et les différents espaces publics de la CAE, semble donc être particulièrement intéressant en termes d'accessibilité piétonne (mais aussi vélo puisque l'ascenseur permettra de contourner l'escalier monumental pour descendre sur le Boulevard Pachéco). Par rapport au scénario tendanciel, le scénario 3 a un impact positif puisque sa programmation semble être davantage propice à l'accueil d'un ascenseur public.

MOBILITE		PPAS modif	ABRO
Piétons	Travailler la connexion haut-bas entre Esplanade et boulevard de façon lisible et confortable pour les modes actifs. Cette connexion doit être optimisée quel que soit le futur scénario de développement du site.	**Le cadre du PPAS permet plus de précision et donc de pousser vers une connexion haut-bas de qualité et accessible. Il est à noter que dans le scenario tendanciel, c'est le projet qui a été le principal vecteur de la qualité de la connexion.**	**Sans contrainte réglementaire, la qualité de la connexion haut-bas n'est plus garantie. Des documents d'orientation font tout de même mention de cette connexion (PCD, 2005 et PCDD, 2024)**

3.3 VELOS ET MICROMOBILITES

Déplacements supplémentaires et qualité des infrastructures

Les chiffres de déplacements cyclistes supplémentaires calculés à la *section 3.1* sont repris ci-dessous :

	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Cyclistes suppl.	282	279	217	280

Demande supplémentaire en modes actifs

Les différents scénarios induisent tous un surplus de cyclistes d'environ 200 à 300 cyclistes supplémentaires. Cela confirme l'augmentation de la fréquentation cycliste et démontre donc le besoin de continuer à améliorer et développer les infrastructures cyclables et à accroître leur qualité, confort et sécurité. Pour rappel, le diagnostic de la situation existante décrivait déjà les aménagements cyclables dans et autour de la zone comme de qualité insuffisante, souvent dégradés et insuffisamment protégés, en plus d'être peu nombreux (seuls les boulevards Pachéco et Botanique possèdent des aménagements autour du site). Les conflits d'usage entre automobilistes et cyclistes et entre autocars et vélos sont réguliers. Avec l'arrivée de cyclistes supplémentaires, cette situation devient de plus en plus problématique. De plus, équiper l'espace public en infrastructure cyclable de qualité favorise grandement le report modal vers l'utilisation du vélo ce qui participe à la concrétisation du concept de ville à 10 minutes.

Cela implique :

- La création d'une réelle **continuité des cheminements** à travers le site, mais également en prolongement des itinéraires existants ;
- Une **offre en stationnement vélo pour les occupants du site** soit un stationnement privé, sécurisé, adapté pour les vélos-cargo et avec des bornes de recharges disponibles pour les vélos électriques. Pour des logements en plein centre-ville, ces aspects deviennent déterminants pour répondre aux besoins de mobilité d'aujourd'hui et de demain ;
- Une offre **en stationnement vélo renforcée pour les visiteurs** avec des arceaux vélos dans l'espace public à proximité des pôles attracteurs ou de mobilité. Pour tous les scénarios, ces pôles sont les alentours de la station de métro Botanique (mobilité), l'esplanade (attracteurs : commerces et équipements), mais aussi sur la Rue Royale (commerces et équipements), le Boulevard Pachéco (logements, commerces et équipements) et la rue Montagne de l'Oratoire (école maternelle, primaire et secondaire).



Enjeux de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables de qualité

Sans PPAS, le programme de la ZIR n°11 prévoit la chose suivante : « La composition urbaine de l'ensemble vise à l'amélioration de la perméabilité piétonne et cyclable du site et à l'aménagement du boulevard Pachéco entraînant la réduction de sa largeur carrossable. L'accès vers le boulevard Saint-Lazare sera maintenu. »

Stationnements vélos

Le PPAS Pacheco impose dans ses prescriptions la création d'un « minimum 500 emplacements pour vélos, en plus des emplacements pour vélos liés aux logements » déjà imposés par le RRU soit 2 emplacements par logement de 100 m².

Dès lors, les besoins en stationnement vélo induits par scénario sont les suivants :

SCENARIO 0

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	49.739	995
Lieux de travail	780	16
Commerces/Equip.	4.780	96
TOTAL		1.106
	+500 (PPAS)	1.606

SCENARIO 1

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	49.736	995
Lieux de travail	3.127	63
Commerces/Equip.	3.127	63
TOTAL		1.120
	+500 (PPAS)	1.620

SCENARIO 2

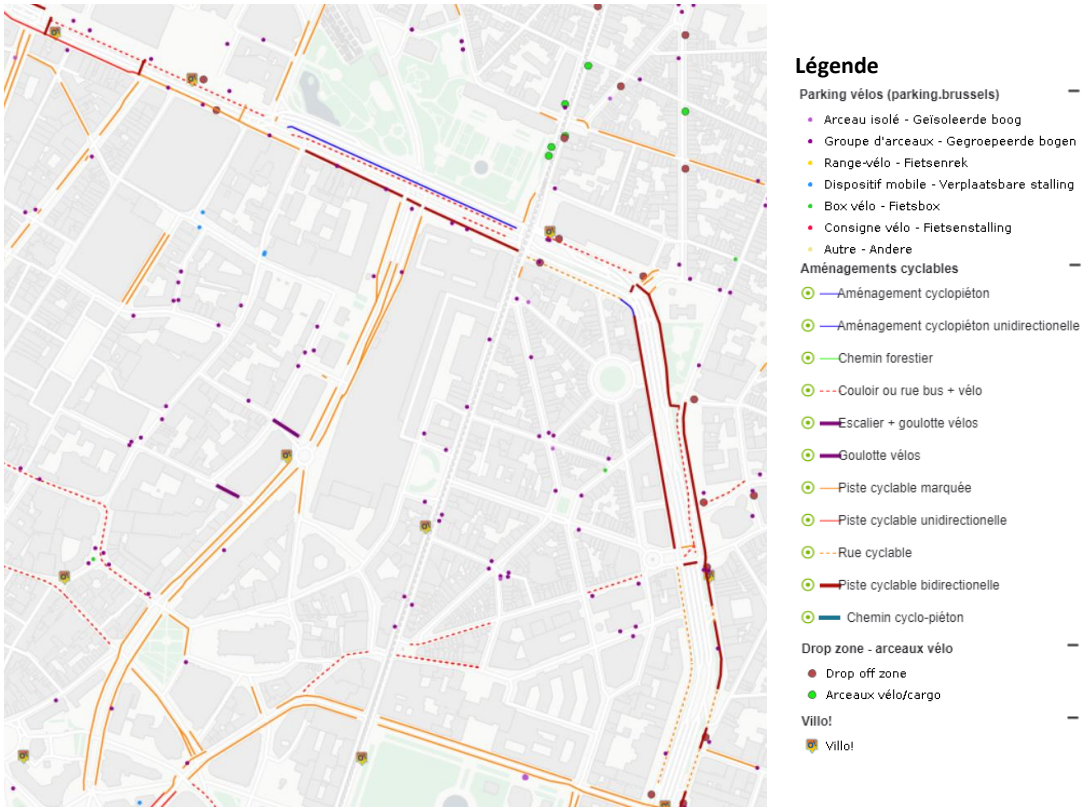
	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	46.442	929
Lieux de travail	-5.430	-109
Commerces/Equip.	2.570	51
TOTAL		872

SCENARIO 3

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	49.443	989
Lieux de travail	535	11
Commerces/Equip.	6.535	131
TOTAL		1.130

Les scénarios avec PPAS impliquent un besoin de stationnement vélo supplémentaire d'environ 1.500 (dont 500 imposés par le PPAS). Les scénarios sans PPAS impliquent un besoin supplémentaire d'environ un millier. Si pour les logements et les travailleurs, il est préférable de prévoir du stationnement protégé et donc des locaux à vélos ou des box, pour les visiteurs, il est envisageable de prévoir des arceaux vélos qui permettent de stationner deux vélos chacun. Dès lors, les futurs bâtiments devront prévoir des locaux à vélos dans leur rez-de-chaussée à répartir entre les bâtiments en prenant une zone de manœuvre et de stationnement de 2 m² par vélo conformément au RRU. Au niveau de l'espace public, une centaine de stationnements vélos supplémentaires sont nécessaires, soit un besoin d'une cinquantaine d'arceaux supplémentaires, ce qui est tout à fait envisageable sur le boulevard Pachéco, sur la place du Congrès ou aux abords de l'esplanade.

De plus, d'après l'étude d'incidence d'Aries de 2018, les taux d'occupation en journée des arceaux vélos oscillent entre 15% et 60%. En soirée et le weekend, peu de vélos sont stationnés. Les arceaux vélos les plus sollicités sont situés sur la rue Royale. Malgré cela, en plusieurs endroits, des vélos sont attachés sur des poteaux et mobiliers urbains. Au total, plus d'une centaine d'arceaux vélos sont disponibles dans un rayon de 300 mètres depuis l'esplanade. Il y a donc un solde disponible de minimum 40 arceaux vélos dans la zone (soit 80 emplacements), qui peut donc absorber entièrement la demande induite pour les travailleurs et visiteurs. Cependant, il est important de noter que cette demande supplémentaire peut être absorbée mais uniquement pour les travailleurs et visiteurs, pas pour les habitants. De plus, les comptages d'occupation réalisés datent de 2018, la situation a probablement évolué depuis.



Carte de synthèse des aménagements cyclables et options de stationnement vélos (Bruxelles Mobilité, 2024)

Pour conclure, l'abandon de la prescription du PPAS d'imposer un parking vélo de minimum 500 places n'est pas préjudiciable puisque le RRU seul impose un seuil minimum de stationnement vélo pour les nouvelles constructions déjà élevé.

MOBILITE		PPAS modif	ABRO
Vélos	Augmentation attendue de la fréquentation cycliste. L'amélioration et le développement des infrastructures cyclables stimuleront cette demande (qualité, confort et sécurité).	Equivalent	Equivalent

3.4 TRANSPORT EN COMMUN

La répartition modale estimée ci-dessus, en fonction des différentes alternatives de programmation a permis d'anticiper la demande supplémentaire en transport en commun.

	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Usagers TC suppl.	1.020	971	610	1.104

Demande supplémentaire en transport en commun

Si l'on considère la situation la plus contraignante, soit l'heure de pointe du matin, cette demande supplémentaire peut être estimée entre ~30 et ~150 personnes, réparties comme suit selon les différents scénarios :

SCENARIO 0

Transport en commun	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	131	46	79	66
Travailleurs	-4	-1	-2	-2
Visiteurs	/	/	46	38
TOTAL	**128**	**45**	**122**	**102**

SCENARIO 1

Transport en commun	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	131	46	79	66
Travailleurs	13	5	8	6
Visiteurs	/	/	30	25
TOTAL	**144**	**50**	**116**	**97**

SCENARIO 2

Transport en commun	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	116	41	70	58
Travailleurs	-36	-12	-21	-18
Visiteurs	/	/	25	21
TOTAL	**81**	**28**	**73**	**61**

SCENARIO 3

Transport en commun	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	124	43	74	62
Travailleurs	-8	-3	-5	-4
Visiteurs	/	/	63	52
TOTAL	**116**	**41**	**132**	**110**

Demande supplémentaire en transport en commun, à l'heure de pointe du matin

Ces chiffres, rapportés aux capacités existantes dans la desserte actuelle montrent que la demande supplémentaire est relativement négligeable pour tous les scénarios grâce à l'importance et la diversité de l'offre de transport. Pour rappel, les capacités théoriques par véhicule (suivant la norme de 4 voyageurs/m²) sont les suivantes dans la situation actuelle :

Ligne	Type de matériel roulant	Capacité théorique par véhicule	Fréquence en heure de pointe (véh./h)	Capacité théorique de ligne (p/h*sens)
2	Rame Mx / M6	648-728[10]	10	**3.440**
6	Rame Mx / M6	648-728	10	**3.440**
92	T4000	253	10	**1.265**
93	T2000	112	10	**560**
29	Bus articulé	104	10	**520**
61	Bus standard	66	6	**198**
63	Bus articulé	104	8	**416**
66	Bus articulé	104	6	**312**
270	Bus standard	66	3	**99**
271	Bus standard	66	2	**66**
272	Bus standard	66	3	**99**
318	Bus standard	66	2	**66**
410	Bus articulé	104	2	**104**
TOTAL			**82**	**10.585**

Offre STIB et De Lijn dans la situation actuelle

Dans le cas du scénario le plus contraignant sur le plan de la demande en transport en commun, soit le scénario 1, cette demande représente 144 usagers, qui pourront se répartir dans 82 véhicules. Ceci représente une augmentation de 1% de la fréquentation.

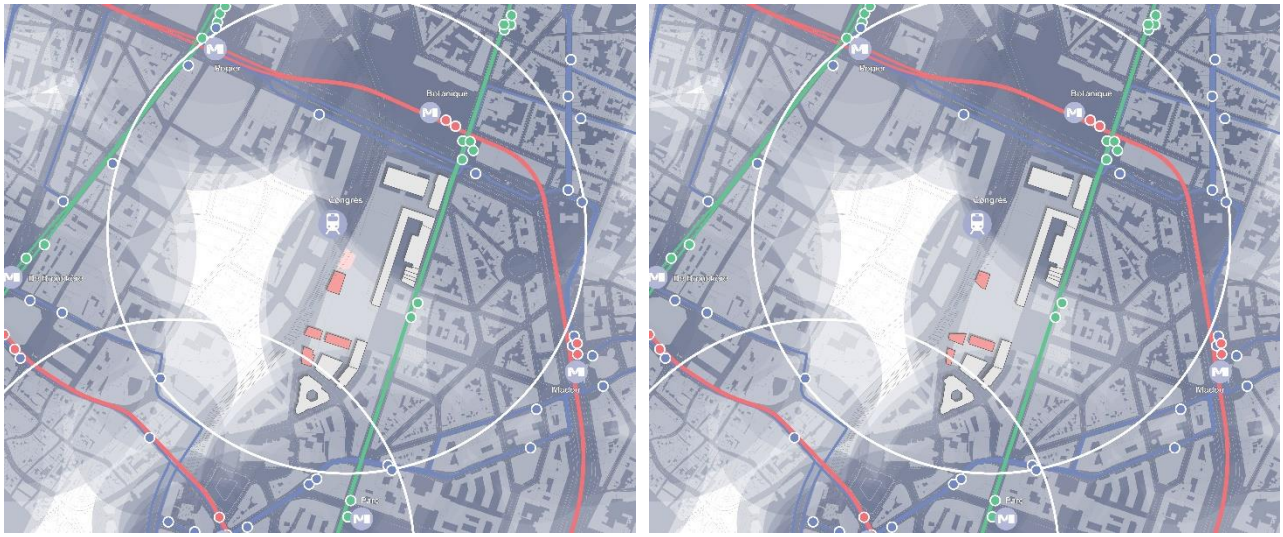
La capacité résiduelle en heure de pointe est suffisante pour absorber cette demande supplémentaire dans les métros et trams. Elle est plus limite sur les lignes de bus dans la situation actuelle. Toutefois, il est à noter que l'arrivée du tram 15 permettra encore de renforcer l'offre.

La capacité de l'offre de transport à absorber le surplus de voyageurs et la couverture géographique de la desserte du site sont donc suffisantes pour tous les scénarios. **Il n'y a pas de différence notable entre le scénario tendanciel et les 3 scénarios.**

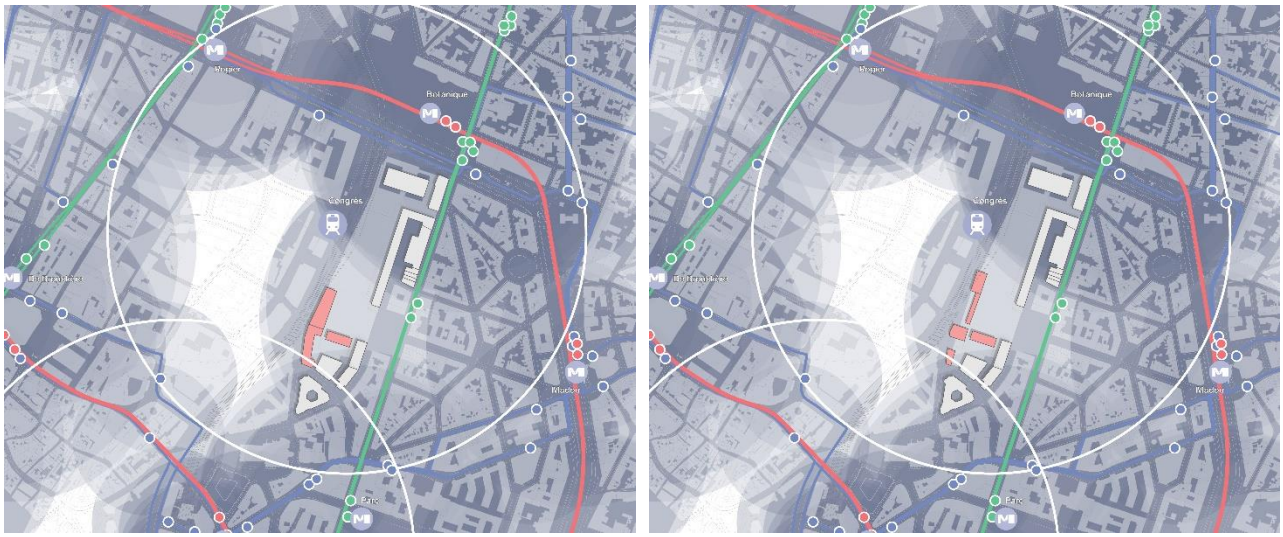
[10] Pour l'estimation de la capacité théorique, il a été utilisée une moyenne entre les deux chiffres de capacité par véhicule.

Couverture pour les différents scénarios

Les cartes ci-dessous confirment cette très bonne accessibilité du site pour tous les scénarios (ci-dessous la cartographie de la situation pour les quatre scénarios).



Couverture géographique de l'offre de transport en commun – scénario Tendanciel et 1



Couverture géographique de l'offre de transport en commun – scénario 2 et 3



Au vu de la répartition identique des potentiels constructibles sur le site selon les différents scénarios à l'étude, la desserte en transport en commun peut être considérée comme équivalente. Cette répartition de la desserte et très bonne puisque pour tous les scénarios, toutes les nouvelles constructions se trouveront à moins de 300 mètres d'un arrêt de tram, de bus ou de train et moins de 500 m d'un arrêt de métro.

MOBILITE		PPAS modif	ABRO
Transport en commun	La qualité actuelle de l'offre en transport en commun peut absorber la demande induite de chaque scénario et qui ne fera que s'améliorer (tram 15, renforcement de l'offre RER à Bruxelles Congrès)	Equivalent	Equivalent

3.5 REPARTITION DES FLUX AUTOMOBILES

Besoins induits

La répartition des déplacements automobiles supplémentaires induits se fait tout au long de la journée. Le tableau ci-dessous détaille les déplacements lors des heures de pointe du matin et du soir, pour détailler la situation la plus contraignante. Les déplacements liés aux visiteurs des commerces ne sont pas pris en compte le matin puisque les commerces ne sont pas encore ouverts, mais le sont le soir.

SCENARIO 0

Voitures	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	126	44	75	63
Travailleurs	-2	-1	-1	-1
Visiteurs	/	/	6	5
TOTAL	**123**	**43**	**80**	**66**

SCENARIO 1

Voitures	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	126	44	75	63
Travailleurs	9	3	5	4
Visiteurs	/	/	4	3
TOTAL	**134**	**47**	**84**	**70**

SCENARIO 2

Voitures	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	111	39	67	56
Travailleurs	-23	-8	-14	-12
Visiteurs	/	/	3	3
TOTAL	**88**	**31**	**56**	**46**

SCENARIO 3

Voitures	8h-9h	9h-10h	17h-18h	18h-19h
Habitants	119	41	71	59
Travailleurs	-5	-2	-3	-3
Visiteurs	/	/	8	6
TOTAL	**113**	**40**	**76**	**63**

Estimation des déplacements voiture supplémentaires à l'heure de pointe du matin, par scénario (les données sont arrondies à l'entier le plus proche)

Selon ces évaluations, le scénario 1 est celui qui génère le plus de déplacements à l'heure de pointe du matin ou du soir, mais les scénarios demeurent tous assez proches dans le nombre de déplacements induits. Seul le scénario 2 se démarque, générant des déplacements moins importants du fait de son potentiel constructible moindre et le matin.

Répartition spatiale des flux supplémentaires

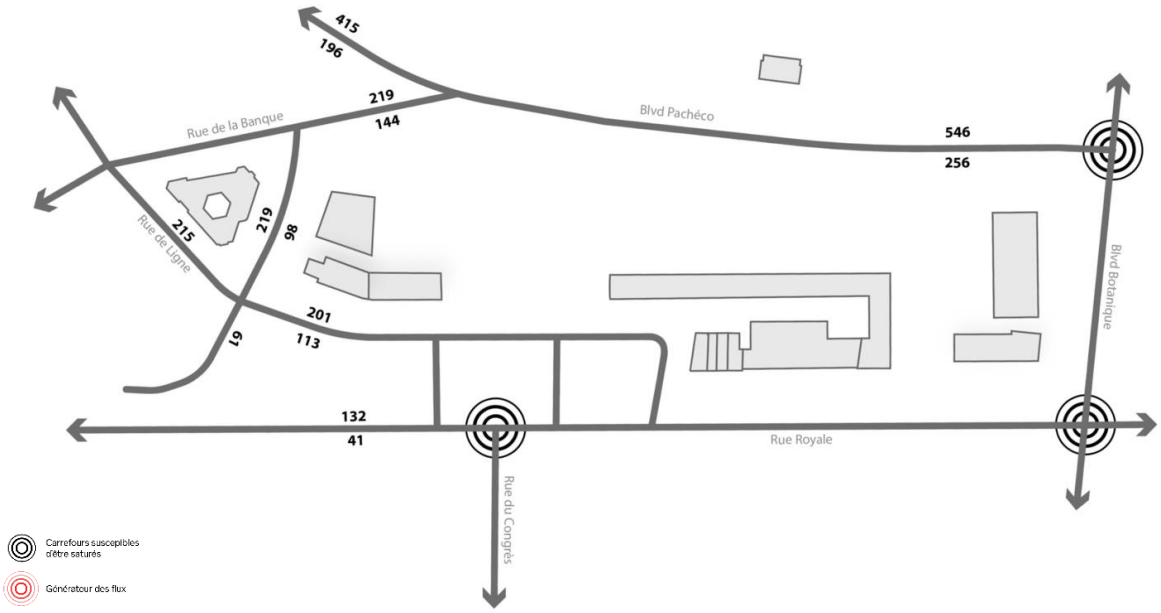
Pour appréhender l'impact des déplacements automobiles sur le quartier, il est intéressant de ramener l'estimation de déplacements supplémentaires par jour à un nombre de déplacement à l'heure de pointe, au regard des flux existants dans le quartier. Dans ce cas les déplacements liés aux commerces ne sont pas pris en compte pour l'heure de pointe

du matin.

Pour rappel, les volumes de trafic observés dans le quartier dans la situation actuelle entre 8h et 9h, sont de l'ordre de :

- 256 véhicules sur le Boulevard Pachéco vers le Boulevard Botanique et 546 vers la Gare Centrale ;
- 41 véhicules sur la Rue Royale vers le Boulevard Botanique et 132 vers le Parc Royal ;
- 144 véhicules sur la Rue de la Banque vers le Boulevard Pachéco et 219 vers l'îlot de Ligne ;
- 98 véhicules sur la rue Montagne de l'Oratoire vers la Rue de la Banque et 219 vers la Rue de Ligne ;
- 113 véhicules sur la Rue de Ligne vers la Place du Congrès et 201 vers l'îlot de Ligne ;

Le schéma ci-dessous les répartit sur le quartier.



Répartition des flux existants – heure de pointe du matin

Les évaluations de flux réalisées à la *section précédente* pour chacun des scénarios font ressortir que les déplacements **motorisés** varient de l'ordre de ~90 à ~130 véhicules supplémentaires par heure pour les différents scénarios à l'heure de pointe du matin (8h-9h, l'heure la plus saturée). Ces flux sont repris par scénarios sur les schémas ci-dessous. La **répartition de ces flux** sur les diverses voiries de l'aire géographique s'y organisera selon les grands principes suivants.

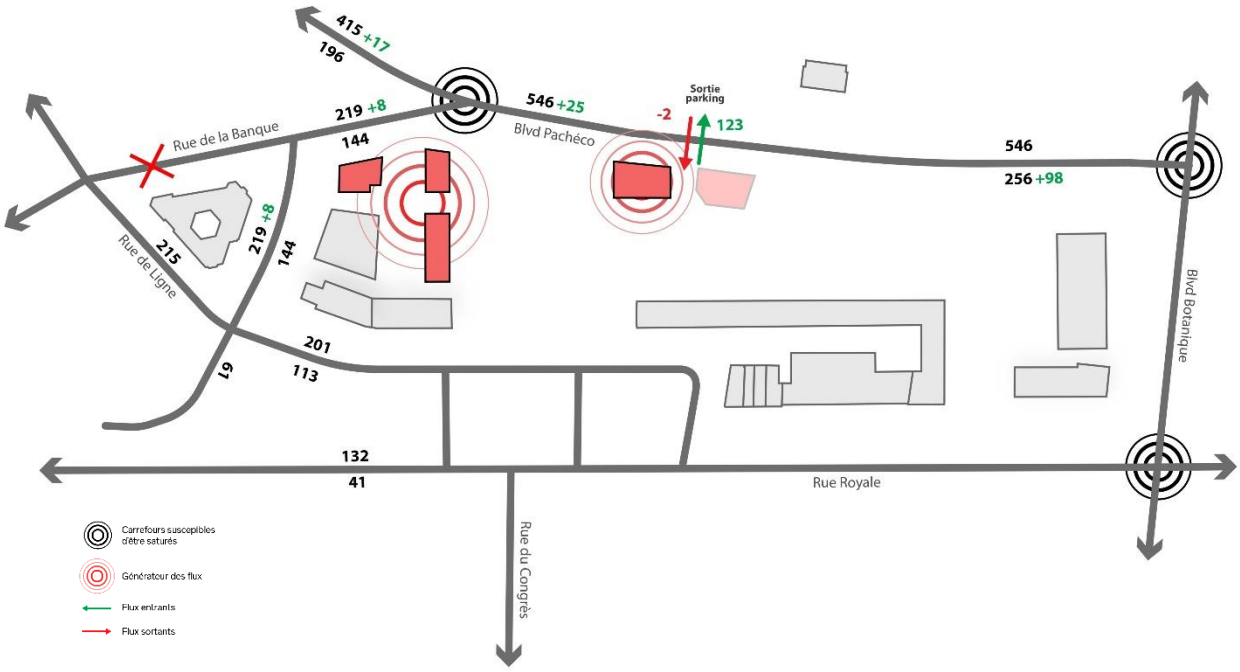
Pour les véhicules **quittant le site** à l'heure de pointe du matin :

- La majeure partie des flux dus aux logements (80%) quittera le site par le Boulevard Pachéco en direction du boulevard Botanique, vers le Nord pour rejoindre la petite ceinture.
- L'autre partie des flux (20%) se dirigera en passant par le Boulevard Pachéco soit vers le sud en continuant sur le Boulevard de Berlaimont (2/3), soit vers l'est et la Rue Royale en passant par la Rue de la Montagne de l'Oratoire et la rue de Ligne (1/3).

Pour les véhicules **se rendant sur le site** : la majeure partie cherchera à rejoindre les parkings A et B dont l'entrée se fait par le Boulevard Pachéco. Dès lors, les flux viendront majoritairement de la petite ceinture.

Cette situation sera inversée en heure de pointe du soir.

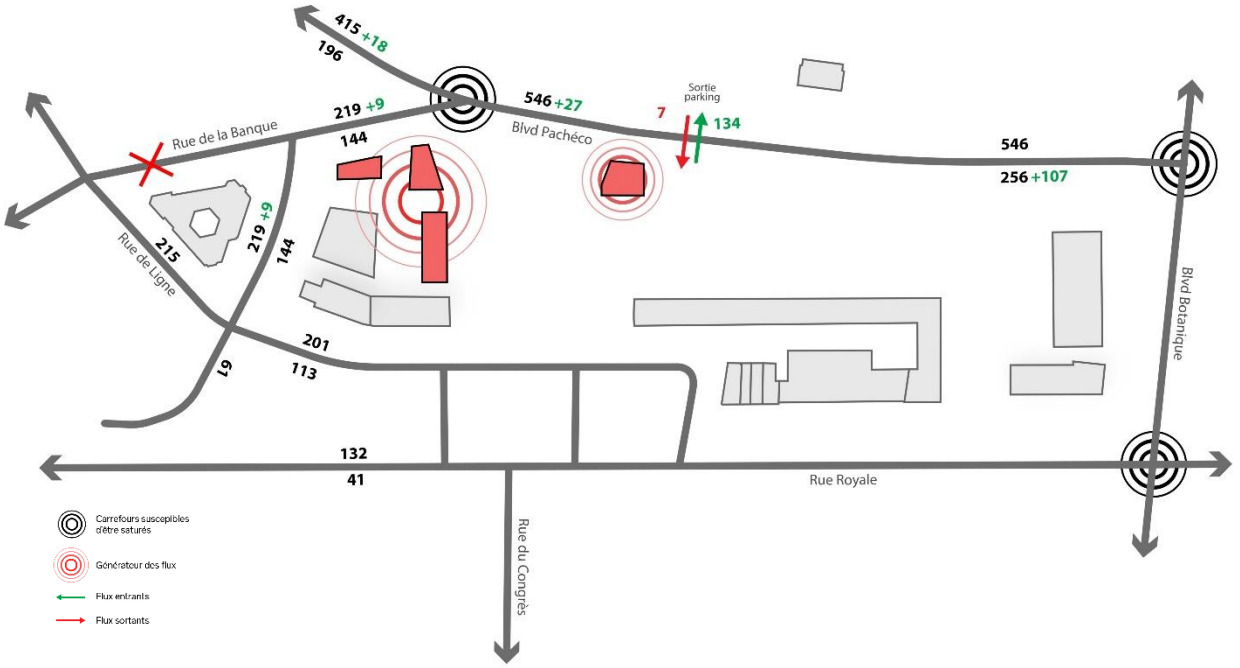
Il est à noter que le projet du futur commissariat de la zone de Police Bruxelles-Ixelles aura un impact sur le schéma de circulation des rue de la Banque, de Ligne et Montagne de l'Oratoire. A l'heure de la rédaction du présent RIE, il est très probable que la rue de la Banque devienne interdite à la circulation. Le schéma de circulation définitif des rues Montagne de l'Oratoire et de Ligne est encore inconnu. Sur la rue de la Banque, il est attendu un trafic uniquement de véhicules de police car l'entrée et la sortie du parking du futur commissariat se feront par cette voirie.



Répartition des flux supplémentaires pour le scénario tendanciel – heure de pointe du matin (8h-9h)

Dans ce scénario, en se basant sur les hypothèses formulées ci-dessus, ~100 véhicules quitteraient le parking sur le boulevard Pachéco vers le boulevard Botanique et viendraient s'ajouter aux 256 véhicules déjà présents, et ~25 véhicules quitteraient le parking vers le centre-ville et viendraient s'ajouter aux 546 véhicules déjà présents pour ensuite soit continuer vers le centre par le boulevard de Berlaimont, soit vers l'est par la rue de la Banque et la rue Montagne de l'Oratoire.

Vers le boulevard Botanique, les flux induits supplémentaires ne peuvent pas être négligés puisqu'ils représentent une augmentation de ~50%. En revanche, dans l'autre sens, vers le centre-ville, ils représentent une légère augmentation de 5%. Dans les deux cas, la capacité de la voirie est de nature à absorber ce flux supplémentaire.

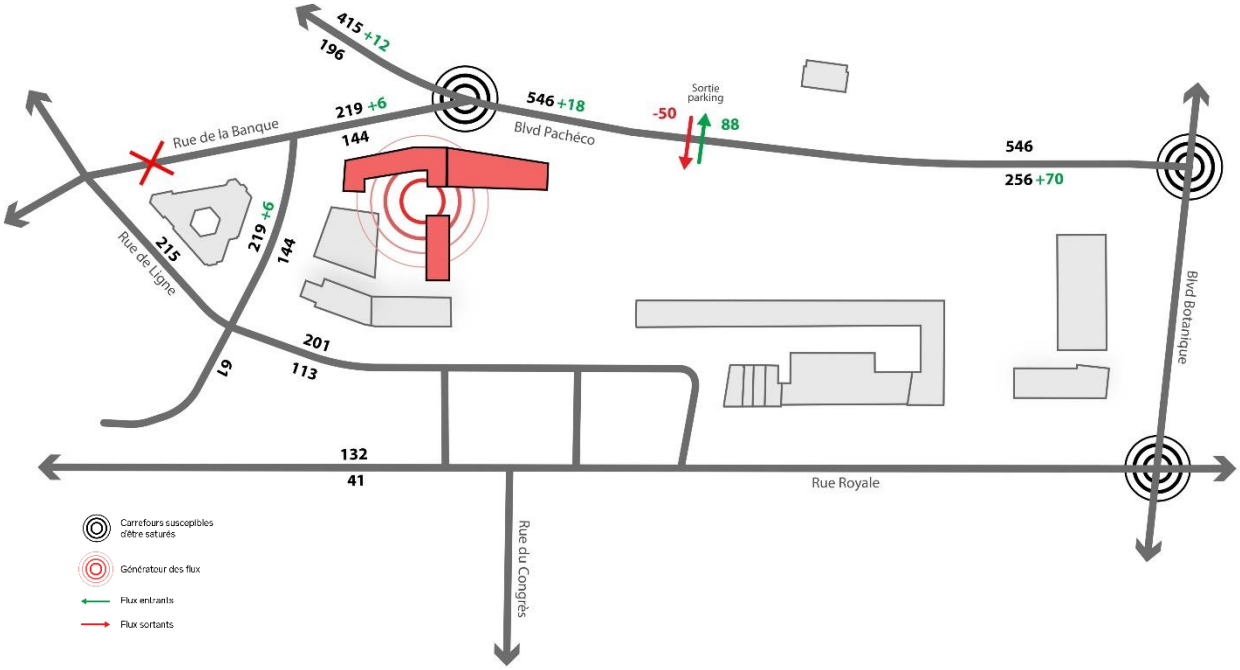


Répartition des flux supplémentaires pour le scénario 1 – heure de pointe du matin (8h-9h)

Dans ce scénario, ~110 véhicules quitteraient le parking sur le boulevard Pachéco vers le boulevard Botanique et

viendraient s'ajouter aux 256 véhicules déjà présents, et ~30 véhicules quitteraient le parking vers le centre-ville et viendraient s'ajouter aux 546 véhicules déjà présents pour ensuite soit continuer vers le centre par le boulevard de Berlaimont, soit vers l'est par la rue de la Banque et la rue Montagne de l'Oratoire.

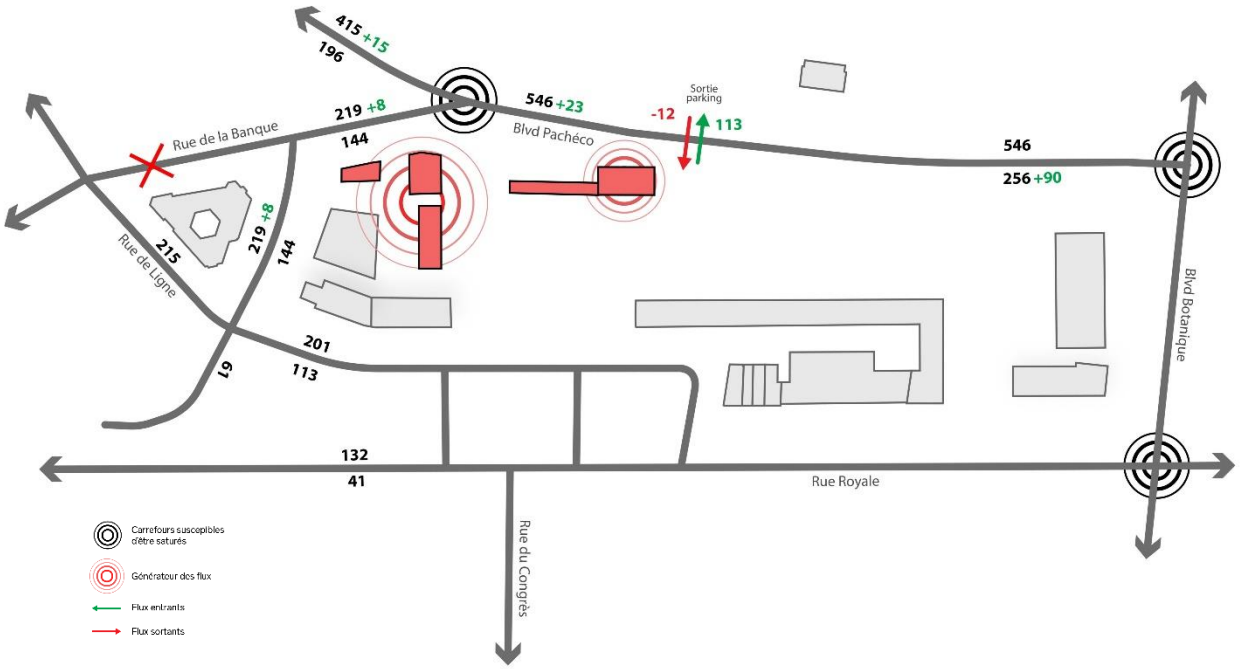
Vers le boulevard Botanique, les flux induits supplémentaires ne peuvent pas être négligés puisqu'ils représentent une augmentation de ~50%, comme dans le scénario tendanciel. En revanche, dans l'autre sens, vers le centre-ville, ils représentent une légère augmentation de 5%.



Répartition des flux supplémentaires pour le scénario 2 – heure de pointe du matin (8h-9h)

Dans ce scénario, ~70 véhicules quitteraient le parking sur le boulevard Pachéco vers le boulevard Botanique et viendraient s'ajouter aux 256 véhicules déjà présents, et ~20 véhicules quitteraient le parking vers le centre-ville et viendraient s'ajouter aux 546 véhicules déjà présents pour ensuite soit continuer vers le centre par le boulevard de Berlaimont, soit vers l'est par la rue de la Banque et la rue Montagne de l'Oratoire.

Vers le boulevard Botanique, les flux induits supplémentaires ne sont pas aussi importants que pour les deux précédents. En effet, ils représentent une augmentation de ~30%, inférieure à l'ajout induite par le scénario tendanciel. Dans l'autre sens, vers le centre-ville, ils représentent une légère augmentation de ~3%.



Répartition des flux supplémentaires pour le scénario 3 – heure de pointe du matin (8h-9h)

Dans ce scénario, ~90 véhicules quitteraient le parking sur le boulevard Pachéco vers le boulevard Botanique et viendraient s'ajouter aux 256 véhicules déjà présents, et ~25 véhicules quitteraient le parking vers le centre-ville et viendraient s'ajouter aux 546 véhicules déjà présents pour ensuite soit continuer vers le centre par le boulevard de Berlaimont, soit vers l'est par la rue de la Banque et la rue Montagne de l'Oratoire.

Vers le boulevard Botanique, les flux induits supplémentaires ne peuvent pas être négligés puisqu'ils représentent une augmentation de ~35%, et dans l'autre sens, ils représentent une augmentation de 10%.

La comparaison des 4 cas de figure envisagés faire ressortir, par rapport à l'évolution attendue selon le scénario tendanciel :

- **Une situation plus favorable dans le cas du scénario 2 ;**
- **Une situation très comparable pour les scénarios 1 et 3.**

Dans tous les cas de figure, les différences observées pour les 3 scénarios au regard du scénario tendanciel ne sont pas de nature à modifier considérablement la situation de mobilité automobile pour le quartier.

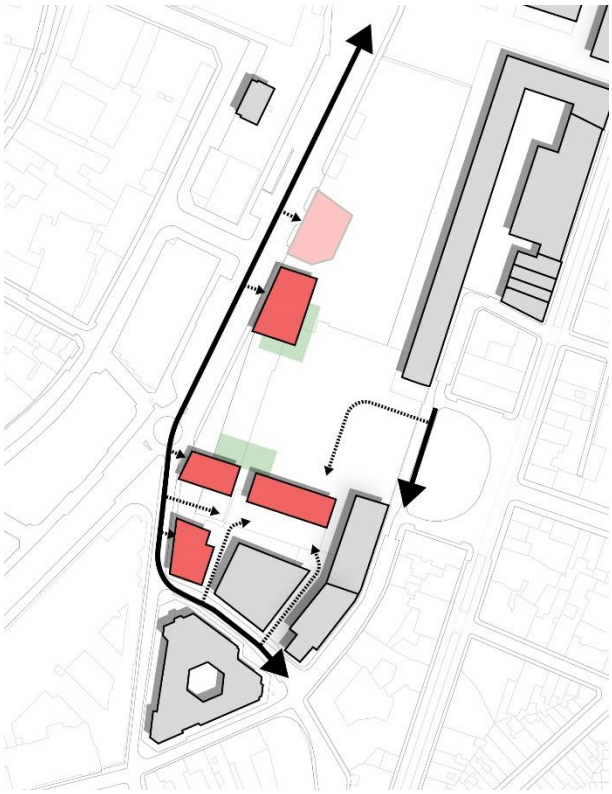
Par ailleurs, il est à noter que les scénarios n'ont pas d'impact sur les accès et sorties des véhicules d'urgence par la bretelle Rue de Rivoli de la Police fédérale et du SIAMU. Aussi, les scénario n'ont pas d'impact sur le futur commissariat de la Police Bruxelles-Ixelles.

En ce qui concerne les nouveaux bâtiments, l'accès des véhicules d'urgence se fait au pied des immeubles sur la voirie sauf pour le bâtiment G dont un accès est prévu par une allée interne à l'îlot. Cette situation s'applique aussi pour la logistique. De plus, un accès par véhicule sur l'esplanade est toujours possible grâce à la rampe existante.

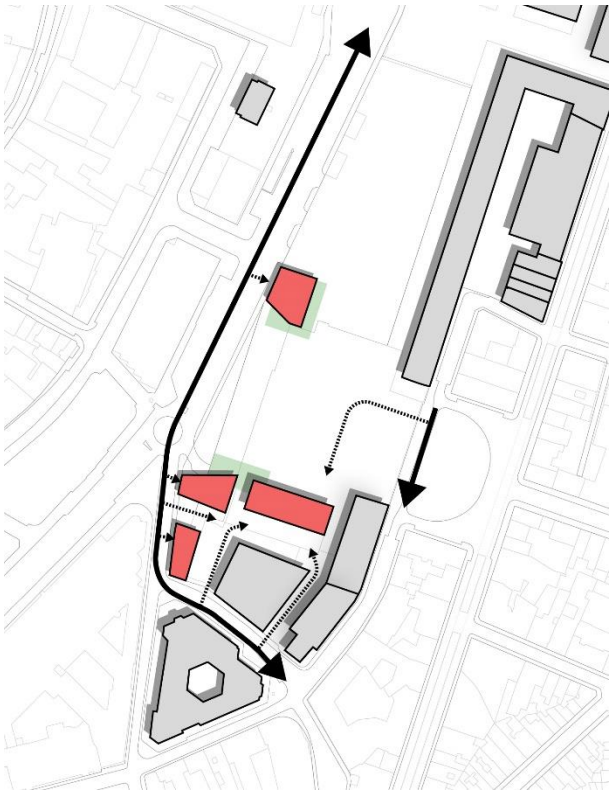
MOBILITE		PPAS modif	ABRO
Trafic automobile	L'augmentation du trafic automobile reste limitée malgré le développement du site.	Equivalent	Equivalent

3.6 LIVRAISONS

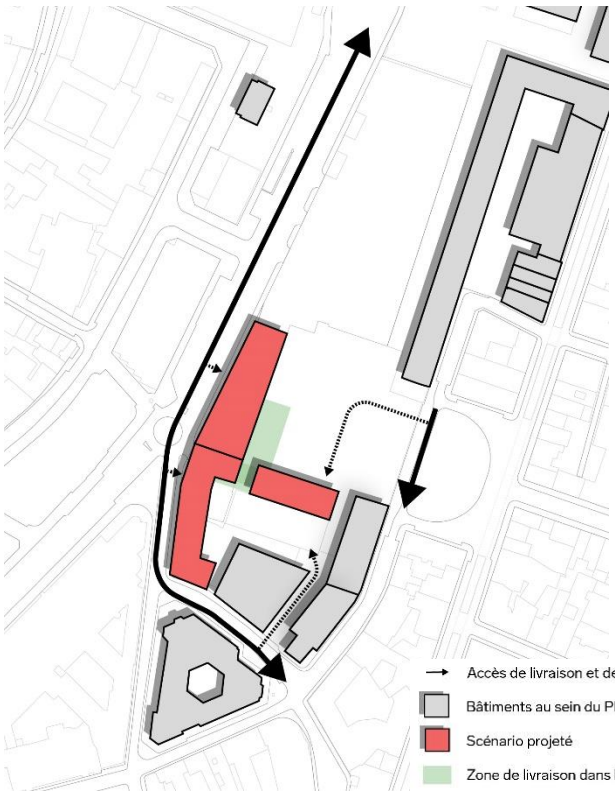
L'organisation des flux sur le site peut être schématisée comme suit, selon les implantations de chaque scénario :



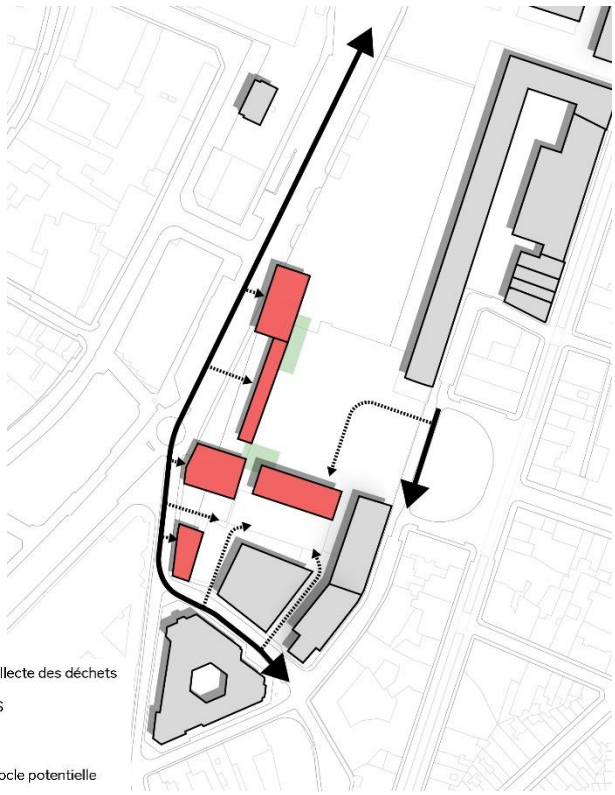
Scénario tendanciel



Scénario 1



Scénario 2



Scénario 3

Pour chaque scénario, tous les bâtiments ont un **accès direct à la voirie** ce qui permet donc des livraisons facilitées. Pour le bâtiment G, un accès via l'allée entre le bâtiment H et l'école permet un accès au pied de la tour, au sud de

celle-ci. Cet accès directement connecté aux ascenseurs sera notamment utile pour les livraisons des commerces/équipements/horeca prévus dans le bâtiment G au niveau de l'esplanade. Cela permet des livraisons sans impacter la circulation sur la rue Montagne de l'Oratoire. Il est aussi possible d'imaginer le même fonctionnement pour le bâtiment H afin de ne pas impacter la rue de la Banque.

Pour les bâtiments donnant sur le boulevard Pachéco ou la rue de la Banque, **il est aussi possible d'imaginer des espaces de livraison dans le socle** par les parkings A et B, directement au niveau des bâtiments, afin de ne pas impacter la circulation sur le boulevard Pachéco.

Ainsi, le fonctionnement est sensiblement identique peu importe le scénario, à la seule et limitée exception du volume commercial dans le socle prévu dans le scénario tendanciel qui ajoute un accès supplémentaire susceptible d'impacter davantage le boulevard Pachéco. En effet, cet accès ne pourra se faire par l'arrière, dans le socle, dans le parking A puisque les rampes d'accès se situent à cet endroit. Pour ce volume – qui plus est nécessite un commerce important de type supermarché vu sa surface – il n'existe pas d'alternative réaliste que d'effectuer les livraisons par un arrêt sur le Boulevard Pachéco. Cet arrêt peut en revanche se faire sur les places de stationnement autocar actuelles, qui seront alors déplacées, sans impacter la circulation.

Les trois autres scénarios, ne proposant pas ce volume, ont un impact positif par rapport au scénario tendanciel puisque leurs volumes peuvent être livré soit par la voirie, soit par des zones à aménager dans le socle, dans les parkings A et B.

L'analyse de la gestion des livraison en situation projetée n'apporte pas d'élément déterminant par rapport à la question de l'abrogation ou non du PPAS Pachéco.

En ce qui concerne l'enlèvement des déchets, se référer au *Chapitre 10 – Matériaux et Déchets*. **Les différences entres les scénarios ne sont pas significatives, tous permettent une collecte optimisée. L'abrogation du PPAS n'a pas d'impact sur cette question.**

Pour ce qui est des accès des véhicules d'urgence, tous les bâtiments – sauf le bâtiment A4 ou le bâtiment dans le socle au-devant de l'esplanade et le bâtiment H dans le scénario 2 – disposent d'un accès sur deux côtés : le bâtiment G par l'esplanade[11] (nord) et par la ruelle entre celui-ci et l'école (sud), le bâtiment H par la rue de la Banque (ouest) et la ruelle entre celui-ci et le bâtiment G (est).



Scénario tendanciel *Scénario 1*

[11] Pour rappel, l'esplanade est accessible aux véhicules d'urgence grâce à une rampe de 16m.



Scénario 2 *Scénario 3*

Ce double accès permet une intervention facilitée des véhicules d'urgence, mais aussi de déménagement. Les véhicules de grand gabarit et le déploiement d'échelle d'intervention est permis par des passages suffisamment larges (minimum 12 mètres entre le bâtiment G et l'école et entre le bâtiment H et l'école).

Pour rappel, les bâtiments plus haut que R+8 doivent obligatoirement avoir un accès d'intervention sur toutes leurs façades. Cela est respecté pour tous les scénarios sauf le 2. En effet, avec la volonté de créer un îlot fermé, l'accès entre le bâtiment H et l'école est supprimé et les interventions sur la façade est de celui-ci sont dès lors rendues plus complexes, bien que possibles grâce à l'accès entre l'école et le bloc C. Ce scénario a alors une incidence négative par rapport aux autres pour le bâtiment H.

Les bâtiments A4 ou dans le socle au-devant de l'esplanade n'offrent des accès aux véhicules que sur une façade donnant sur le boulevard Pachéco mais ils ne dépassent pas R+8.

Ainsi, en ce qui concerne les interventions d'urgence et les déménagements :

- **les scénarios avec PPAS (scénarios tendanciel et 1) en raison du volume A4 ont un impact négatif. De plus, le scénario 1 proposant un recul de 9 mètres du bâtiment G, implique que le passage entre celui-ci et l'école soit de 12 mètres. Dans les autres scénarios, ce passage a une largeur comprise entre 15 et 18 mètres.**
- **Les scénarios sans PPAS (scénarios 2 et 3) ne proposent pas de volume en A4 ou bien un volume très réduit. Cependant, le volume dans le socle au-devant de l'esplanade présente des incidences similaires à un volume en A4 (une seule façade accessible) mais étant bien moins élevés, l'incidence est donc limitée. Dans le scénario 3, le volume G est particulièrement haut mais le passage entre celui-ci et l'école étant plus large (18 mètres) les incidences sont comparables, voire légèrement positives, par rapport aux scénarios tendanciel et 1.**
- **Le scénario 2 est un cas particulier car la volonté de fermer l'îlot A3 rend plus complexe les interventions d'urgence sur le bâtiment H par l'est.**

Aucun scénario ne se distingue. L'abrogation du PPAS implique des incidences de types différents mais pas plus ou moins importantes.

3.7 STATIONNEMENT

Besoins induits

L'estimation des besoins induits en stationnement sont calculés à partir des superficies supplémentaires induites par le développement du site et des hypothèses suivantes[12] :

- Logements : 1 place / logement de 100 m² [13] ;
- Commerces/Equipements, pour les travailleurs : 1 place / 50m² ;
- Commerces/Equipements, pour les visiteurs : 1 place / 20m².

Pour rappel, deux grands parkings sont implantés dans le socle sous l'esplanade et les Jardins Pechère. Les places de stationnements de ces parkings se répartissent comme suit :

Parking A		Propriétaire	Exploitant	Parking B		Propriétaire	Exploitant
				Niveau -1	**142**	RAC1	Police fédérale
				Niveau -2	**223**	RAC1	Police fédérale
				Niveau -3	**242**	RAC1	Police fédérale
Niveau -1	**334**	Tour des Finances	Régie des bâtiments	*Niveau -4*	**213**	RAC4	/
Niveau -2	**369**	Tour des finances	Régie des bâtiments / RAC4	*Niveau -5*	**206**	RAC4 (80%) RAC2 (20%)	BePark BPS
Niveau -3	**354**	RAC4	QPark				
TOTAL	**1.057**			**TOTAL**	**1.026**		

Répartition du stationnement selon les propriétaires et exploitants des parkings A et B (ARIES, Ville de Bruxelles, 2018 / QPark, BUUR PoS, 2024).

Ces parkings A et B ont donc une capacité de 1.476 places (en excluant les stationnements réservés à la police fédérale mais pas ceux réservés à la Tour des Finances) avec un taux d'occupation moyen de 75 %. Pour ces parkings, le solde moyen restant est de 369 places. Il est possible que le futur commissariat de la rue De Ligne utilise une partie des places du parking B pour ses travailleurs. Cependant, vu le manque d'information communiquée et le fait que le futur commissariat disposera de son propre parking, il est impossible d'en évaluer quantitativement l'impact. Ces places seraient utilisées par des agents dont les horaires de travail ne permettent pas d'utiliser les transport en commun soit en pleine nuit. Dès lors, les parkings seront très peu utilisés car les places pour les bureaux et commerces/équipements seront vides.

Deux autres parkings se trouvent en dehors du site mais tout de même très proches :

- Parking Royal (rue de Ligne) avec 159 places et un taux d'occupation moyen de 75 % soit un restant disponible de 40 places ;

[12] Cémathèque de la Wallonie, Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?, novembre 2015.

[13] La législation bruxelloise impose un besoin de deux stationnements par logement de 100 m². Cependant, cette législation semble dépassée à l'heure actuelle et dans les faits, fait l'objet de nombreuses dérogations. Les discussions avec les instances régionales (Urban et Bruxelles Environnement notamment) et les ambitions communales et régionales de réduire l'usage de la voiture, surtout en centre-ville, ont abouti à ce compromis d'utiliser l'hypothèse d'un emplacement par logement, et donc de déroger dans ce RIE à la législation en vigueur. De plus, les travaux de « Good Living », qui viendra supplanter le RRU actuel, vont aussi dans ce sens.

- Parking du Passage 44 (rue de l'Ommegang) avec 526 places et un taux d'occupation de 41 % soit un restant disponible de 310 places.

Au total avec ces trois parkings, le solde disponible en situation existante est donc de **719 places** (et 544 places sans les places de la Tour des Finances).

Les tableaux ci-dessous détaillent les besoins induits en stationnement pour chaque scénario :

SCENARIO 0

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	49.739	497
Lieux de travail	780	39
Commerces/Equip.	4.780	96
TOTAL		632

SCENARIO 1

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	49.736	497
Lieux de travail	3.127	156
Commerces/Equip.	3.127	63
TOTAL		716

SCENARIO 2

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	46.442	464
Lieux de travail	-5.430	-272
Commerces/Equip.	2.570	51
TOTAL		244

SCENARIO 3

	Superficies	Places de stationnement nécessaires
Logements	49.443	494
Lieux de travail	535	27
Commerces/Equip.	6.535	131
TOTAL		652

Estimation des besoins en stationnement supplémentaire générés par le projet selon les différents scénarios

Ces estimations font ressortir que le scénario 2 aura un impact plus limité sur le stationnement puisque le besoin supplémentaire peut être largement absorbé par l'offre résiduelle actuelle. Les scénarios tendanciel et 3 ont un impact plus important bien que leur besoin supplémentaire peut être aussi absorbé par l'offre de stationnement résiduelle actuelle. En revanche, le scénario 1 a un impact négatif puisque le besoin supplémentaire aboutira à une saturation complète de l'offre de stationnement hors-voirie actuelle, ne laissant aucune marge à du stationnement supplémentaire lié à des événements exceptionnels ou à l'accueil du report lié à une réduction du stationnement en voirie.

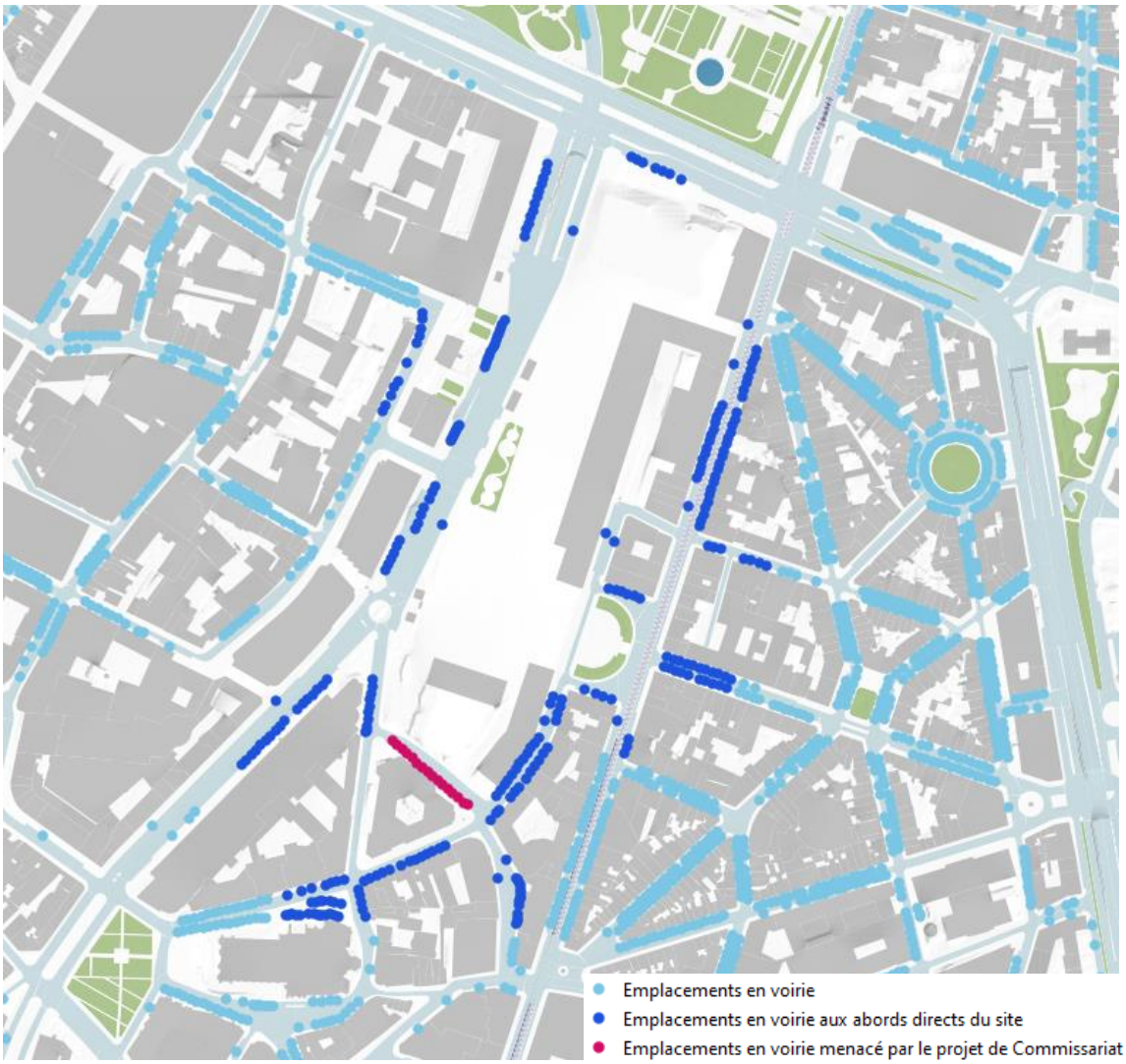
Il est à noter que dans une certaine mesure, une rotation pourra s'opérer entre les usagers des places de stationnement (logements / bureaux).

Pour tous les scénarios, les chiffres démontrent qu'il n'y a aucun besoin de parking supplémentaire. En effet, étant donné que l'accroissement de l'offre de stationnement incite les usagers à posséder une voiture, développer cette offre reviendrait à s'inscrire en contradiction avec les ambitions communales et régionales de mobilité qui visent à réduire la place de la voiture dans le quotidien des Bruxellois.e.s. Il semble donc plus stratégique de ne pas développer cette offre, mais plutôt de mettre en place les infrastructures et aménagements nécessaire pour faciliter le report modal.

Par ailleurs, il s'agit de prendre en compte le fait que les reconversions de bureau en logement sont fortement susceptibles de se faire sur le long terme. Dès lors, une période temporaire avec une saturation du stationnement est possible pour les scénarios prévoyant beaucoup de reconversion.

Potentiel de report hors voirie du stationnement en voirie

Cette section vise à évaluer l'impact des scénarios sur le stationnement en voirie alentours. Pour cela, la présente section se base sur les places de stationnement aux abords directs du site reprises ci-dessous :



Emplacement de stationnement en voirie (Bruxelles Mobilité et Urbis, 2023)

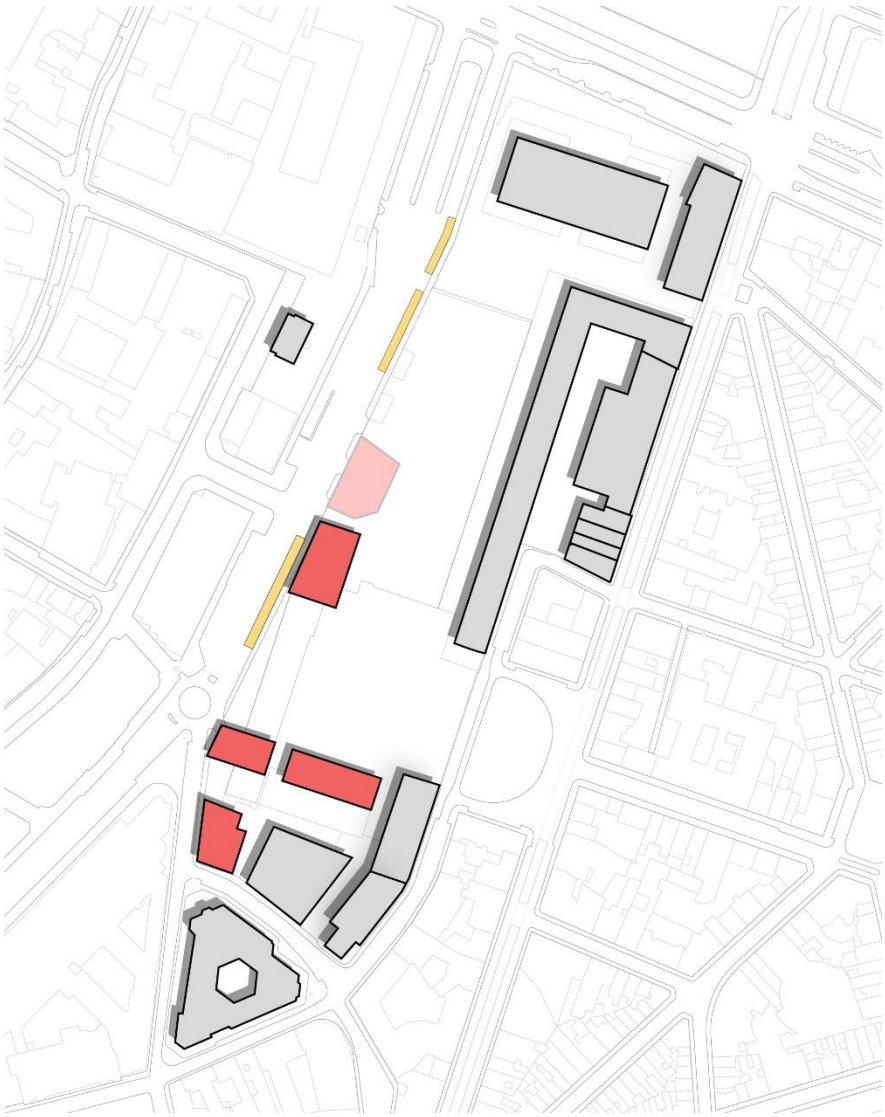
Ainsi, environ 300 places en voiries se trouvent aux abords directs du site, dont moins d'une cinquantaine sur le boulevard Pachéco et dont environ une quinzaine sur la rue Montagne de l'Oratoire qui seront très probablement supprimées dans le cadre du projet de Commissariat de la Police Bruxelles-Ixelles.

Pour rappel, dans le cas des scénarios tendanciel et 3, il reste environ moins d'une centaine de places disponibles dans les parkings hors voirie à proximité, pour le scénario 2 environ 500 et aucune pour le scénario 1. Dès lors, les scénarios tendanciel, 2 et 3 permettent d'absorber totalement le report de stationnement en cas de suppression des places boulevard Pachéco et rue Montagne de l'Oratoire. Cela permet d'envisager le réaménagement du boulevard avec cette contrainte en moins et donc offre davantage d'opportunités pour végétaliser, donner plus de place aux modes actifs…

Le scénario 1 ne proposant aucun potentiel de report de stationnement hors-voirie, son impact est négatif par rapport aux trois autres scénarios.

Stationnement autocars

Les emplacements pour autocars sur le boulevard Pachéco sont détaillés sur le plan ci-dessous :



Zones de stationnement autocars sur le boulevard Pachéco

Une cohabitation harmonieuse entre les nouveaux espaces publics, les commerces/équipements du boulevard Pachéco et les autocars semble dérisoire. Il serait alors préférable de les supprimer. En effet, cela permettrait de ne plus bloquer les façades qui donnent sur le boulevard et donc d'envisager de les redynamiser, de favoriser la réappropriation par les usagers et de rendre les cheminements piétons plus agréables. De plus, il pourrait être envisagé d'intégrer des emplacements pour les autocars dans les parkings dans le cadre du scénario 2, mais aussi dans une moindre mesure les scénarios tendanciel et 3. Pour rappel, le scénario 1 induit une saturation des parkings alentours.

L'abrogation ou non du PPAS sur cette question n'a aucune incidence.

MOBILITE		PPAS modif	ABRO
Stationnement automobile	La promotion d'une politique volontariste de stationnement pourra contribuer à minimiser le nombre de places de stationnement en voirie et encourager le report modal.	**Equivalent** Un PPAS modificatif peut permettre de limiter davantage le nombre de stationnement voiture.	**Equivalent** LE RRU et le PRM s'appliquent au site.

Les conclusions concernant **la demande induite et l'impact sur le quartier** peuvent être résumées comme suit :

3	MOBILITE	PPAS modif	ABRO
3.3	**Demande induite et impact sur le quartier**	Equivalent	Equivalent
	Piétons	**Le cadre du PPAS permet plus de précision et donc de pousser vers une connexion haut-bas de qualité et accessible. Il est à noter que dans le scenario tendanciel, c'est le projet qui a été le principal vecteur de la qualité de la connexion.**	**Sans contrainte réglementaire, la qualité de la connexion haut-bas n'est plus garantie. Des documents d'orientation font tout de même mention de cette connexion (PCD, 2005 et PCDD, 2024)**
	Vélos	Equivalent	Equivalent
	Transport en commun	Equivalent	Equivalent
	Trafic automobile	Equivalent	Equivalent
	Stationnement automobile	**Equivalent** Un PPAS modificatif peut permettre de limiter davantage le nombre de stationnement voiture.	**Equivalent** LE RRU et le PRM s'appliquent au site.

4 CONCLUSIONS

4.1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES POUR CE THEME

Modes actifs

Le redéveloppement du site induit l'augmentation de la fréquentation cycliste. Ceci renforce le besoin de continuer à développer et améliorer (qualité, confort et sécurité) et développer les infrastructures cyclables. Cela implique :

- Une réelle continuité des cheminements ;
- Une offre en stationnement vélo pour les occupants du site ;
- Une offre en stationnement vélo pour les visiteurs.

La réglementation RRU en vigueur impose des seuils de stationnement vélo par logement, l'impact de l'abrogation du PPAS est donc nulle.

En ce qui concerne les connexions piétonnes, une connexion haut-bas facilitée et accessible aux PMR est une nécessité : elle permettra de mieux activer le cœur du site et les différents espaces publics de la CAE. Cette connexion doit être apportée de manière lisible et efficace quel que soit le futur scénario de développement. La connexion nord-sud entre l'esplanade et l'intérieur d'îlot A3, entre les bâtiments H et G, n'a pas d'utilité majeure, voir contredit l'ambition d'avoir un intérieur d'îlot calme et résidentiel, et non de passage.

Transports en commun

L'offre en transport en commun pour le site est multiple et dense avec plusieurs arrêts de bus ou de tram à proximité directe du site, une gare régionale et un arrêt de métro. Le site dispose donc d'une offre qui permet d'absorber la demande supplémentaire. De plus, l'arrivée du tram 15 et une intensification de l'offre à la gare du Congrès permettront encore de renforcer l'offre. L'offre devra anticiper et répondre à l'augmentation de la demande, générée par les futurs habitants de la Cité, les nouveaux équipements et les commerces. Les aménagements devront être adaptés pour favoriser le confort et la sécurité des usagers des transports en commun. L'abrogation n'a pas d'impact.

Trafic routier

Au vu de la situation dans le quartier en matière de trafic routier, l'augmentation des flux liés au développement du site restent relativement limités pour tous les scénarios. Par rapport au scénario tendanciel, les différences sont minimes, seul le scénario 2 se distingue légèrement. Ces chiffres restent à nuancer car ils reposent sur des données issues de l'ensemble de la région, or le PPAS Pachéco se situant en centre-ville et étant très bien desservi par les transports, l'utilisation de la voiture par les futurs habitants et usagers sera probablement moindre. Malgré cela, une politique de déplacements durables reste à affirmer et à promouvoir davantage pour les entreprises existantes et les futurs logements et commerces du site. L'abrogation n'a pas d'impact.

Stationnement

Les besoins en matière de stationnement nécessitent la mise en place d'une politique volontariste qui était partiellement portée par le PPAS. Il y a en effet lieu de minimiser le nombre de places de parking par rapport aux standards actuels en RBC pour ne pas stimuler la demande en voiture, mais bien inciter les futurs habitants et usagers

à utiliser les transports et/ou les modes actifs pour se déplacer. Sans PPAS, avec le Plan régional de Mobilité et le futur RRU en cours de conception, le seuil de stationnement minimum par logement devrait être moindre pour mieux correspondre aux pratiques d'aujourd'hui. L'abrogation aura alors un impact limité puisque les orientations vont aussi vers une limitation du stationnement voiture.

De plus, pour tous les scénarios sauf le 1, la surcapacité actuelle des parkings permet d'envisager la suppression de places de stationnement sur le boulevard Pachéco. Ceci laisserait davantage de marge de manœuvre pour le réaménagement du boulevard et intégrer d'autres usages (modes actifs, déminéralisation, végétalisation, espaces de convivialité…)

Ces conclusions et leur impact en cas de PPAS modificatif ou d'abrogation peuvent être résumées comme suit :

3	MOBILITE	PPAS modif	ABRO
3.2	**Contexte réglementaire**	**Plus de finesse dans le cadre donné**	**Le dialogue durant l'instruction des PU doit veiller à au confort et à la fonctionnalité du site, dans le cadre de documents urbanistiques stratégiques, d'orientation et le PRM**
3.3	**Demande induite et impact sur le quartier**	Equivalent	Equivalent
	Piétons	**Le cadre du PPAS permet plus de précision et donc de pousser vers une connexion haut-bas de qualité et accessible. Il est à noter que dans le scenario tendanciel, c'est le projet qui a été le principal vecteur de la qualité de la connexion.**	**Sans contrainte réglementaire, la qualité de la connexion haut-bas n'est plus garantie. Des documents d'orientation font tout de même mention de cette connexion (PCD, 2005 et PCDD, 2024)**
	Vélos	Equivalent	Equivalent
	Transport en commun	Equivalent	Equivalent
	Trafic automobile	Equivalent	Equivalent
	Stationnement automobile	**Equivalent** Un PPAS modificatif peut permettre de limiter davantage le nombre de stationnement voiture.	**Equivalent** LE RRU et le PRM s'appliquent au site.

4.2 RECOMMANDATIONS

Les analyses en matière de mobilité pour les différentes alternatives permettent de formuler les recommandations suivantes :

Aménagements

- Sécuriser les traversées du boulevard Pachéco vu la grande largeur de cette chaussée. Par les futurs aménagements, viser la diminution de sa partie carrossable ;
- Adapter les aménagements au pied de l'Esplanade, sur le boulevard Pachéco, lieu de convergence des flux de mobilité ;
- Prévoir des liaisons sécurisées et confortables vers les arrêts de transports publics, porter une attention particulière aux lieux de croisements des flux ;
- Aménager la place du Congrès et les rues de Ligne et Vandermeulen pour assurer la fluidité des circulations piétonnes et cyclistes entre l'Esplanade, la rue Royale et le quartier Notre-Dame-aux-Neiges de manière générale ;

- Maintenir le passage souterrain entre la gare Congrès et la CAE et le rendre convivial. Saisir l'opportunité pour renforcer un lien haut-bas partiellement existant via la halte Bruxelles-Congrès : le lien existe lors des heures d'ouverture de la gare mais pas 24h/24, et ce lien n'est qu'un escalier;
- Eviter les détours et les culs-de-sac dans les cheminements piétons ;
- Assurer une accessibilité à tout le site, y compris pour les PMR.

Evolution de la part modale

- Mettre en œuvre les possibilités d'amélioration de la part modale pour une politique volontariste en matière de mobilité : qualité de l'offre alternative et des aménagements, offre pour la mutualisation des véhicules et des deux roues…)
- Mettre en œuvre des plans de déplacement d'entreprise ambitieux pour les bureaux présents sur le site ;
- Prévoir des locaux fermés pour vélos aménagés à proximité des accès des divers bâtiments de bureaux et de logements ;
- Prévoir des emplacements de stationnement pour les deux-roues (motorisés) dans l'espace public ;
- Prévoir des bornes de recharge pour les vélos, pour les deux-roues et pour les automobiles et véhicules de petite logistique ;

Transports en commun

- Renforcer l'offre de RER à la gare Congrès ;
- Mettre en œuvre la futur ligne de tram sur le boulevard Pacheco et rendre l'accès aux futurs arrêts aisés ;
- Veiller au confort des arrêts : accessibilité, présence d'abribus, visibilité, affichage dynamique…

Stationnement et parkings

- Dissuader le stationnement de longue durée en voirie pour les véhicules particuliers et viser à le supprimer partiellement sur le long terme. Réserver des aires de stationnement pour voitures partagées, taxis et vélos en voirie, visibles de loin et facilement accessibles. Aménager des emplacements de stationnement pour vélos en zone de passage public sur sol privé, essentiellement pour les non-résidents ;
- Optimiser et signaler les parkings de manière à faciliter leur utilisation quotidienne (stationnement le jour pour les employés de bureau, stationnement le soir pour les visiteurs du quartier, spectacles, stationnement longue durée pour les riverains…). Soigner l'aménagement et l'entretien pour y améliorer le sentiment de sécurité ;
- Améliorer la signalisation et l'affichage dynamiques des autres parkings publics à proximité et leur taux d'occupation (Parking 44...) ;
- Prévoir des accès piétons aux parkings accessibles au public depuis la rue Royale et/ou la place du Congrès afin de le rendre facilement accessible pour les habitants et visiteurs du quartier Notre-Dame-aux-Neiges, et notamment pour les activités du Cirque Royal ;
- Etudier les potentialités d'adaptation du parking afin de prévoir quelques emplacements pour autocars.

Chantier, Urgences, Livraisons

- Optimiser l'organisation du charroi des chantiers à venir : prendre en compte la présence des institutions publiques d'urgence (pompiers, police), l'école et les futurs habitants ;
- Prévoir des zones accessibles aux véhicules d'urgence/d'entretien/de déménagement depuis l'extérieur de la CAE et devant les bâtiments avec un recul suffisant pour la manœuvre et le déploiement des véhicules et équipement d'intervention ;
- Prévoir des zones de livraison dans les parkings, de préférence internalisées aux bâtiments.