3.

MOBILITÉ

Version pour finalisation – Janvier 2025

BU UR
Part of Sweco

Table des matières

1 INTRODUCTION 3

1.1 Sources consultées 3

1.2 Méthode d'évaluation 4

1.3 Difficultés rencontrées / renseignements non obtenus 7

2 ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT 8

2.1 Contexte règlementaire 8

2.2 Documents d'orientation 12

2.3 Conclusions de la situation existante de droit 26

3 ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT 27

3.1 Automobile 27

3.2 Transports en commun 32

3.3 Stationnement 41

3.4 Vélos et Micromobilités 47

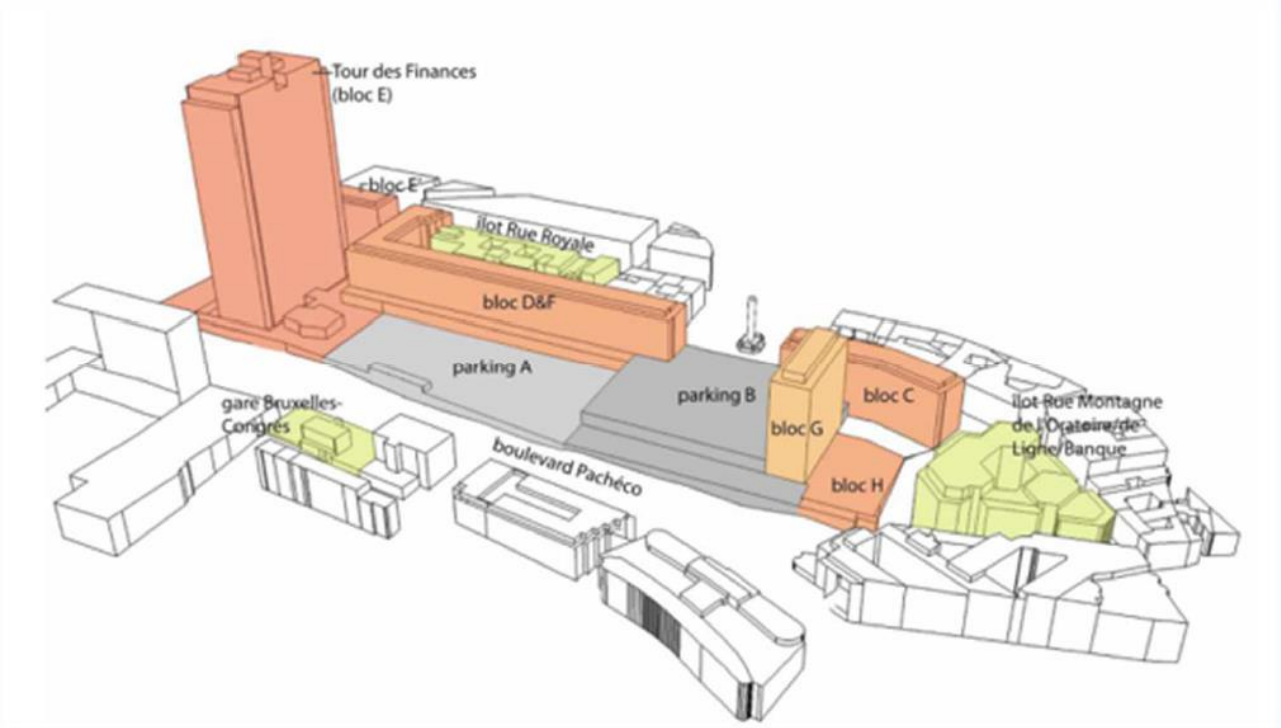
3.5 Piétons 52

3.6 Projets en cours 55

3.7 Conclusion de la situation existante de fait 55

1 INTRODUCTION

Pour rappel, ci-dessous une vue du site avant le PPAS qui reprend la dénomination des espaces et bâtiments :



CAE avant le PPAS Pacheco

1.1 SOURCES CONSULTEES

1.1.1 Bibliographie

AMENAGEMENT sc (2005), *Etude d'incidences du PPAS Gaucheret*

AGORA (ed.) (2007), Rapport du *Plan directeur couvrant la mise en œuvre des zones 30 dans le quartier Royal- Centre-Martyrs*

ARIES Consultants - SSA/XX (2008), *Effectenstudie: Renovatie en uitbreiding gebouwen D & F - site voormalig Rijksadministratief Centrum*

ATELIERS LION + MSA (ed.) (2006), 'Note Mobilité' dans *Projet de Schéma Directeur de la Zone Levier n°6 "Botanique"*

ATELIERS LION + MSA (ed.) (2008), 'Note Mobilité' dans le Rapport provisoire du *Schéma Directeur de la Zone Levier n°6 « Botanique »*

Bruxelles Environnement (IBGE) (2008), 'État des lieux de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises - Analyse des plans de déplacements', [en ligne] consulté le 27/02/2009, disponible sur : http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/Bilan_PDE_2008_FR.PDF?langtype=2060

Bruxelles Environnement (IBGE) (2008), 'Plan de déplacements d'entreprises – Transmission du rapport de la Phase 1- DEXIA BANQUE, boulevard Pachéco 44, 1000 Bruxelles, 30/07/2008

DEMANET, M. & MAJOT, J. P. (1995), *Région de Bruxelles-Capitale - Manuel des Espaces publics Bruxellois,*

Editions Iris, Bruxelles

OMGEVING/ARCADIS/IDEA consult/Tritel/o2 consult (tijdelijke vereniging) (2008), *Het ruime zaventemse - Vlaams stedelijk gebied rond Brussel*, wo afdeling ruimtelijke planning, vierde tussentijdse nota (versie mei 2008)

Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Michel Hubert, Kevin Lebrun et Florentine Sieux, « Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises », Brussels Studies [En ligne], Notes de synthèse, n° 125, mis en ligne le 02 juillet 2018, consulté le 22 avril 2024. URL : http://journals.openedition.org/brussels/1680 ; DOI : https://doi.org/10.4000/brussels.1680

http://www.cambio.be/c

De Lijn, http://www.delijn.be

STIB-MIVB, stib-mivb.be

Rapport d'incidences environnementales pour le PPAS Pachéco, Aries, Ville de Bruxelles, 2010-2012.

Rapport d'incidences environnementales pour le Permis d'urbanisme P396/2017, Aries, Ville de Bruxelles, 2017.

Masterplan « De la ville haute à la ville basse », Bureau Bas Smets - Grau - Prof. Dr. Eric Corijn - Espaces Mobilités - Atelier Ruimtelijk Advies - Util - Plant En Houtgoed - Rotor - Up&Cie, 2021.

Nombre de voyageurs montés par gare en 2023, SNCB.

1.2 METHODE D'EVALUATION

1.2.1 Aire géographique considérée

L'aire géographique sera constituée du périmètre du PPAS et de la zone délimitée par les rues Treurenberg, du Bois Sauvage, de la Collégiale, des Comédiens, Saint-Laurent, du Meiboom, de l'Ommegang, du Marais, les boulevards du Jardin Botanique et Saint-Lazare, le square Victoria-Regina, les rues du Botanique et Royale.

1.2.2 Grandes lignes du raisonnement utilisé

La description de la situation existante se basera sur le Plan Good Move, le Plan de Mobilité du Pentagone de même que sur le PCM de la commune de Saint-Josse-ten-Noode ainsi que sur le PCD (finalisé en date du 02/12/2004) et sur le plan de la zone confort du quartier « Notre-Dame aux Neiges ».

Description de l'offre et de la demande en transports en commun

L'offre en transports en commun actuelle et projetée à l'horizon 2020 sera décrite en reprenant le type de transport, la localisation de leurs arrêts, leur destination et leur fréquence. Un document cartographique reprendra la localisation des arrêts, le tracé des lignes ainsi qu'une indication de la capacité de transport totale aux heures de pointe.

Sur base des informations disponibles auprès de la STIB, de la SNCB et de Bruxelles Mobilité, l'auteur de projet estimera la capacité résiduelle actuelle et future, en tenant compte des développements des infrastructures et de l'augmentation de la demande sans mise en œuvre de la ZIR.

Description de l'offre en trafic routier et de son utilisation

Le rapport fondera son analyse sur base de la demande en matière de stationnement, de déplacement, de taux de motorisation et de la répartition modale.

Le rapport recensera dès lors :

- La capacité des voiries de l'aire géographique et la spécialisation des voiries définie par le PCD et le PCM ;
- Les sens de circulation, le nombre de bandes de circulation et la spécialisation seront repris sur un document cartographique ;
- Volume et type de véhicules estimés au départ ou à destination des entrées et sorties du site (avec indication claire des hypothèses prises pour ces estimations) ;
- Description des flux (observés ou estimés par modélisation) et répartition de ces flux sur les divers axes routiers que l'on rencontre aux limites de l'aire géographique sur base des origines et destinations des usagers circulant dans l'aire et des itinéraires les plus empruntés par ces usagers ;
- Analyse des situations conflictuelles potentielles : importance des files observées dans l'aire géographique (une claire définition de cette notion de file sera fournie dans l'étude), situations potentiellement dangereuses, fréquence et gravité des accidents de circulation ;
- Accessibilité du site pour les véhicules prioritaires (en collaboration avec les services de police concernés et le SIAMU) et de manière générale la gestion des véhicules de services d'urgence dans l'aire géographique (itinéraires, accès). Une attention particulière sera portée à l'accessibilité au poste du SIAMU, en considérant la zone à desservir ;
- Dispositifs permettant de réaliser, sans problème pour la fluidité de la circulation, les différentes opérations en matière de livraisons et enlèvement des déchets ;

Les caractéristiques du trafic routier actuel seront également décrites et reprises sur un document cartographique avec pour objectif de déterminer la réserve de capacité des voiries avoisinantes ainsi que des grands axes donnant accès au site.

Une attention particulière sera apportée à la circulation et au stationnement des autocars.

Par ailleurs, le RIE reprendra les données mises à disposition par Bruxelles Mobilité concernant l'opportunité de mise à niveau du carrefour Saint-Lazare/Victoria Regina.

Description de l'offre et de la demande en stationnement pour véhicules

Les caractéristiques de l'offre de stationnement dans l'aire géographique, en voirie et hors voirie (nature, volume et fonction des diverses zones de parking, adéquation du nombre de places de chacun des parkings prévus sur le site avec les prescriptions du RRU) ainsi que le taux d'occupation aux moments opportuns (heures de pointe du matin et du soir) seront décrits sur base des données disponibles au sein des différentes études de mobilité, complétées si nécessaire par un relevé de terrain.

Les caractéristiques de la demande de stationnement dans l'aire géographique (sur base des taux de motorisation estimés des résidents et utilisateurs) seront également abordées.

Description de l'offre pour les circulations cyclistes

La place accordée aux deux-roues (stationnement et circulation) sera décrite sur base d'un recensement des infrastructures existantes et des projets de développement, en localisant notamment les Itinéraires Cyclables communaux et Régionaux situés à proximité du périmètre du PPAS.

Description de l'offre pour les circulations piétonnes

L'offre en circulation piétonne sera analysée afin de mettre en évidence la rapidité, la sécurité et le confort des parcours entre les différents pôles d'attrait actuels (écoles, parcs, arrêt de transport en commun, commerces, etc.).

Une attention toute particulière sera portée à la qualité des parcours de circulation des PMR.

Evaluation des incidences

- Demande : la demande totale en transport dans l'aire géographique sans mise en œuvre du PPAS (situation de référence). La demande totale en transport spécifique de la part des futurs usagers et habitants du site à l'horizon 2030 ;
- Part modale : la répartition estimée entre les divers modes de transport pour la nouvelle population du site, en fonction du type de population qui est susceptible de répondre à l'offre en logements, bureaux et/ou équipements et du taux de motorisation lié à ces catégories de population. Par déduction de la demande, la contribution spécifique des futurs usagers et habitants du site dans les flux, en particulier :
    - une estimation grossière de répartition des flux de véhicules générés sur les diverses voiries de l'aire géographique, la détection des zones de conflit éventuelles et une première analyse des situations potentiellement dangereuses ;
    - une estimation des usagers des transports en commun supplémentaires (avec indication des hypothèses prises pour ces estimations).
    - l'identification des taux résultants de saturation des voiries aux heures de pointe ;
    - l'adéquation de l'offre en transport en commun avec les besoins estimés pour le nouveau site (taux de saturation) ;
    - Une évaluation globale de la demande de stationnement ;
- Organisation des flux : en réponse à la répartition modale attendue, la détermination de la manière dont on souhaite y répondre (hors voirie et en voirie), les déplacements au sein du PPAS, les liaisons entre le PPAS et les îlots voisins ;
- Organisation de l'espace public : le partage de l'espace public réservé à la circulation, l'emprise de l'espace public par les voies de communication, les aménagements, l'articulation des voiries existantes et projetées entre elles. La place accordée aux deux-roues (stationnement et circulation) ;
- Accessibilité du site : pour les automobiles, les piétons, les personnes à mobilité réduite, les services d'urgence et les services de déménagement, les cyclistes. L'implantation optimale des accès au parking ;
- Stationnement : l'offre en stationnement projetée au sein du périmètre du PPAS (en voirie et hors voirie) en conformité avec les prescriptions du RRU. L'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement. L'emprise du stationnement automobile à l'air libre, les accès au(x) parking(s) souterrain(s) prévu(s) dans le périmètre pour l'accès aux immeubles ;
- 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 ;

- Cycliste et Deux roues : 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… ;
- Livraisons : Analyse des dispositions prises pour optimiser les livraisons (particulièrement pour les implantations commerciales), stockage, enlèvement de déchets, services d'urgence et de déménagement...

1.3 DIFFICULTES RENCONTREES / RENSEIGNEMENTS NON OBTENUS

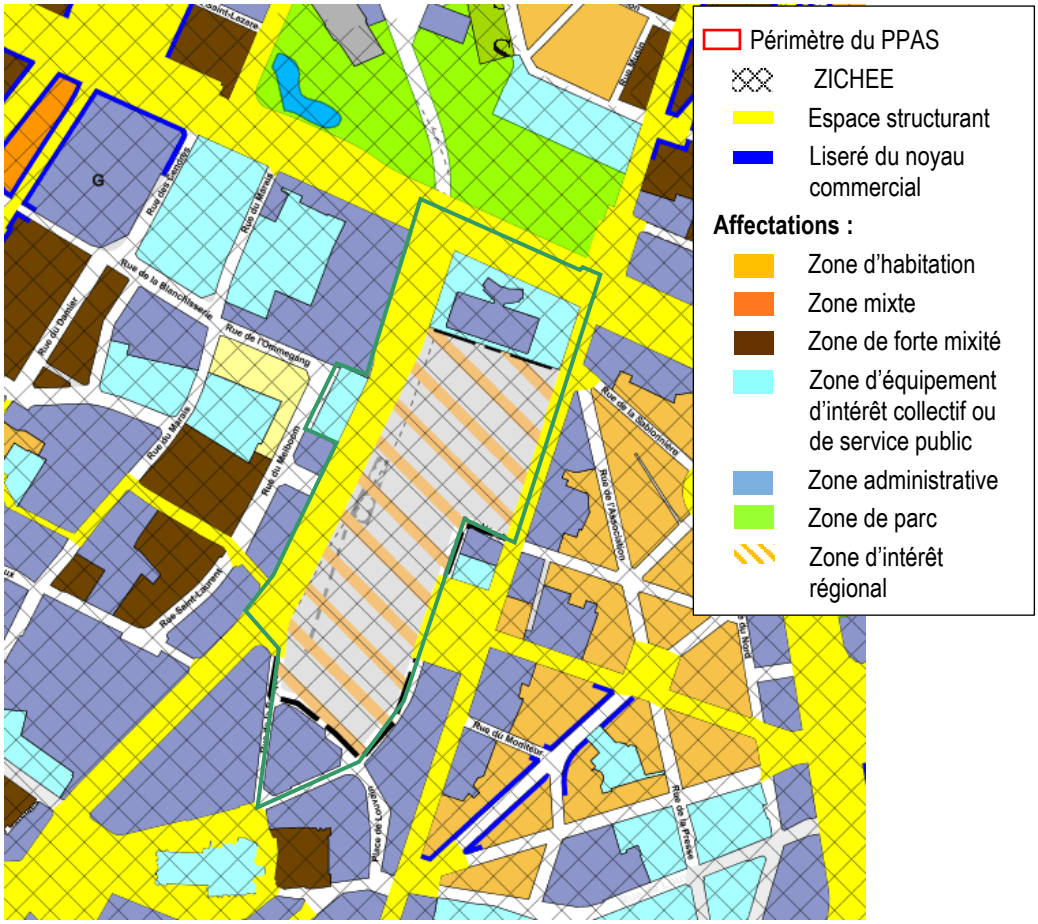
Les données de fréquentation des lignes et arrêts des réseaux STIB n'ont pas été obtenues.

2 ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

2.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

2.1.1 Plan Régional d'Affectation du Sol – AG 05.03.01

Les boulevards Pachéco, du Jardin Botanique, les rues Royale et du Congrès ainsi que la place du Congrès sont repris en espaces structurants.

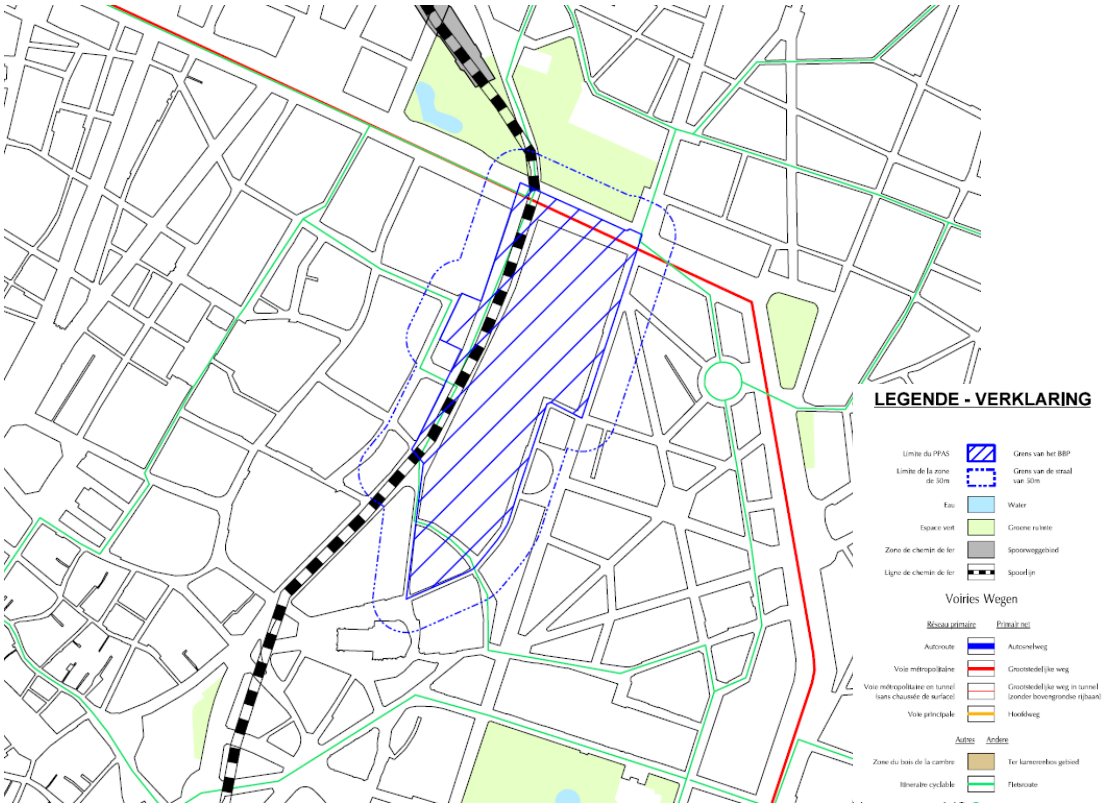


Extrait de la carte du PRAS « Affectation du sol » (BruGIS, 2024)

La hiérarchisation des voiries subdivise les voiries en réseaux primaire, interquartier et de quartier (le PRAS ne reprend que le réseau primaire) :

Réseau primaire	*Autoroutes* (liaisons entre villes ou contournements de la Région	Néant
	Voies métropolitaines (accès aux grands équipements métropolitains)	Boulevard du Jardin Botanique Boulevard Bischoffsheim
	Voies principales	Néant
Réseau interquartier (circulation urbaine à courte et moyenne distance)	Voies interquartier	Cf. PRDD
Réseau de quartier (toutes les autres voiries)	*Collecteurs de quartier* (rabattent vers le réseau interquartier ou régional)	Cf. PRDD
	Rues locales (simple desserte des riverains)	Cf. PRDD

Hiérarchisation des voiries (PRAS)



Extrait de la carte du PRAS « Voiries » (BruGIS, 2024)

Dans la prescription relative à la ZIR n° 11 Cité Administrative, notons ce qui concerne la voirie: "*La composition urbaine de l'ensemble vise à l'amélioration de la perméabilité piétonne et cyclable du site et à l'aménagement du bouvard Pachéco entraînant la réduction de sa largeur carrossable. L'accès vers le boulevard Saint-Lazare sera maintenu.*"

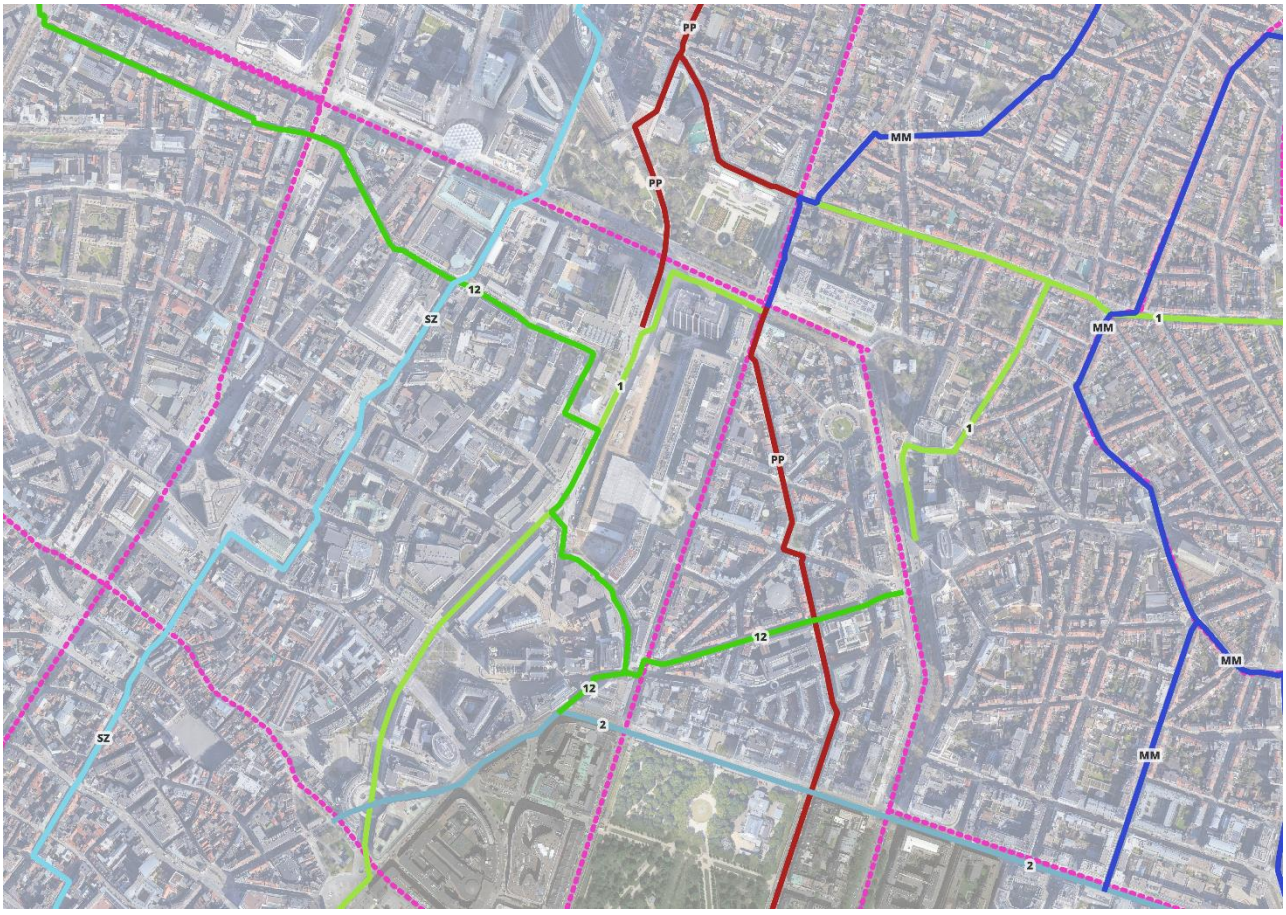
Le Plan de Régional de Mobilité a intégré le réseau ICR dans le maillage du réseau CONFORT de Good Move. Réalisé à

hauteur de 50% en 2020, le réseau ICR bénéficie d'une mise jour et d'une extension étant donné la réduction de la circulation automobile sur certaines voiries.

Le périmètre d'étude est parcouru par 3 ICR :

- Itinéraire 1 vers Evere et Haren : Cet itinéraire emprunte le boulevard Pachéco. Il traverse le Pentagone jusqu'à la Porte de Hal. Vers la périphérie, l'itinéraire se subdivise en deux branches en raison de la présence de la gare Josaphat et du boulevard Léopold III qui forment une barrière pour les cyclistes.
- Itinéraire 12 vers Jette : Passage par la rue de Brouchoven de Bergeyck. Cet itinéraire relie le centre-ville et les hautes densités de population et de déplacements de Jette tout en traversant les zones de hautes densités de population du nord de Molenbeek.
- Itinéraire de la route des Palais (PP) : Cet itinéraire relie le Palais de Justice au Palais des expositions sur le plateau du Heysel tout en traversant le Pentagone à l'est, Schaerbeek et Bockstael.

Le réseau de RER Vélo passe aussi à proximité sur la petite ceinture (en rose pointillé sur la carte ci-dessous).



Itinéraires cyclables régionaux et RER Vélos (BruGIS, 2024)

Notons qu'il n'y a pas d'itinéraires cyclables communaux dans la zone d'étude.

Les sens uniques ont été convertis en SUL.

2.1.2 Règlement Régional d'Urbanisme – AG 21.11.06

Le titre VII concerne en particulier le traitement des voiries et de leurs abords et le titre VIII les normes de stationnement en-dehors de la voie publique. Ils sont d'application strictement légale dans la Région. Il n'est possible d'y déroger qu'en

faisant une demande motivée de permis d'urbanisme.

La carte indicative de l'accessibilité mise à jour au 25.09.08 inscrit l'entièreté du périmètre du PPAS en zone A, comme d'ailleurs la majeure partie du Pentagone. Le zonage du territoire régional est basé sur l'accessibilité par les transports en commun. La Région est divisée en trois zones:

- la zone A : très bien desservie en transports en commun;
- la zone B : bien desservie en transports en commun;
- la zone C : moyennement desservie en transports en commun.

L'accessibilité en transports en commun dépendant de l'évolution de l'offre, la définition des zones A, B et C reprise à l'article 10 du titre VIII est évolutive. Le zonage est défini sur la base des critères objectifs précisés à cet article, dans la détermination d'une distance pédestre par rapport à une offre de transports en commun (gares, stations de métro, stations de prémétro et arrêts de tram). Ce critère est le mieux à même de rencontrer les caractéristiques concrètes d'une localisation du territoire régional. Cette solution garantit également une mise à jour permanente des zones d'accessibilité en fonction de l'évolution du réseau des transports en commun et de son exploitation.

L'offre structurelle de transports en commun des lignes de train, de métro et de tram à forte exploitation détermine les zones A et B, soit les zones très bien et bien desservies en transports en commun.

Les fréquences mentionnées sont: au moins 10 trains/heure ou 35 passages de métro/heure ou 35 passages de tram/heure entre la station de prémétro de la gare du Nord et celle de la gare du Midi en zone A et au moins 6 trains/heure ou 15 passages/heure de tram en zone B au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour, les deux sens confondus. Ces fréquences donnent en outre une indication de la bonne desserte tout au long de la journée. Le texte tient compte des déplacements dans les deux sens, et donc pas uniquement des déplacements direction ville le matin et l'inverse le soir.

2.1.3 Règlements Communaux d'Urbanisme

Pour mémoire :

- Règlement Communal sur les Bâtisses de la Ville de Bruxelles - 03.02.36 ;
- Règlement sur les trottoirs - 25.05.64

2.1.4 Servitude publique de passage sur sol privé

Le site de la CAE est soumis à des servitudes publiques de passage sur sol privé qui confèrent un caractère d'espace public à la rue de Rivoli, à l'Esplanade et au jardin Pechère.

Le jardin qui entoure la gare Bruxelles-Congrès s'apparente également à une servitude publique de passage car un alignement est défini autour du jardin mais cette zone n'est pas cadastrée et ne peut donc être considérée comme du domaine privé.

L'espace situé autour de l'îlot triangulaire Montagne de l'Oratoire/Banque/de Ligne de même que la zone de recul du bâtiment Dexia le long du boulevard Pachéco sont également grevés d'une servitude de passage public sur sol privé.

2.1.5 Statut des voiries

Le boulevard du Jardin Botanique est une voirie régionale ; il est d'usage que la Région possède le pouvoir de gérer, sur une distance de 30 mètres, les morceaux de voiries communales qui croisent les voiries régionales. Dans notre cas, il

s'agit de la rue Royale et du boulevard Pachéco.

2.1.6 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site – AG 05.02.04

En conséquence de cet arrêté d'exécution (de l'Ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant (AG 25.03.99), et ce depuis le 01.07.04, tous les organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cents personnes sur un même site ont l'obligation de réaliser un plan de déplacement d'entreprise. L'évaluation des PDE est réalisé conjointement par Bruxelles Environnement/ULB/IGEAT, elle fournit de nouvelles informations sur la mobilité en Région bruxelloise (***voir pt. 2.2.12: L'état des lieux de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises***).

2.1.7 Autres documents réglementaires

Ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale - AG 22.01.09.

Ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile – 04.12.18

2.2 DOCUMENTS D'ORIENTATION

2.2.1 Plan Régional de Développement Durable et Plan Régional de Mobilité Good Move

Les figures suivantes illustrent les éléments indiqués dans le cadre du Plan Régional de Mobilité (PRM) Good Move et du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), repris à proximité du site.

Le Plan Régional de Développement Durable, approuvé en 2018, est une actualisation du Plan Régional de Développement (2002) et trace la vision territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2040.

Le Plan Régional de Mobilité Good Move a été approuvé en troisième lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 25 mars 2021. Le PRM Good Move s'articule autour de six ambitions majeures :

- Influer sur la demande globale de déplacements ;
- Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle ;
- Assurer un développement de services intégrés pour l'usager ;
- Garantir des réseaux de transports bien structurés et efficaces ;
- Optimiser la logistique urbaine.
- Mener une politique volontariste de stationnement.

Avec ce plan, le gouvernement bruxellois veut réduire l'utilisation générale de la voiture personnelle de 24 % d'ici 2030, diminuer de 34 % le trafic de transit, quadrupler l'utilisation du vélo, rendre aux Bruxellois 130.000 m² d'espace public et mettre en place une cinquantaine de quartiers apaisés.

Les réseaux définis dans le PRM Good Move s'appuient sur une spécialisation en trois catégories pour les piétons, vélos, transports publics (TC), automobiles, chaque niveau assurant une fonction déterminée :

- **Plus** : les grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer.

- **Confort** : les axes de liaison qui complètent le maillage des différents réseaux.
- **Quartier** : des « mailles » apaisées où les fonctions de séjour prennent le pas sur les fonctions de déplacement qui doivent se limiter aux accès locaux.

La figure ci-dessous reprend une synthèse de la spécialisation des voiries présentes au sein du périmètre du PPAS pour les différents modes :

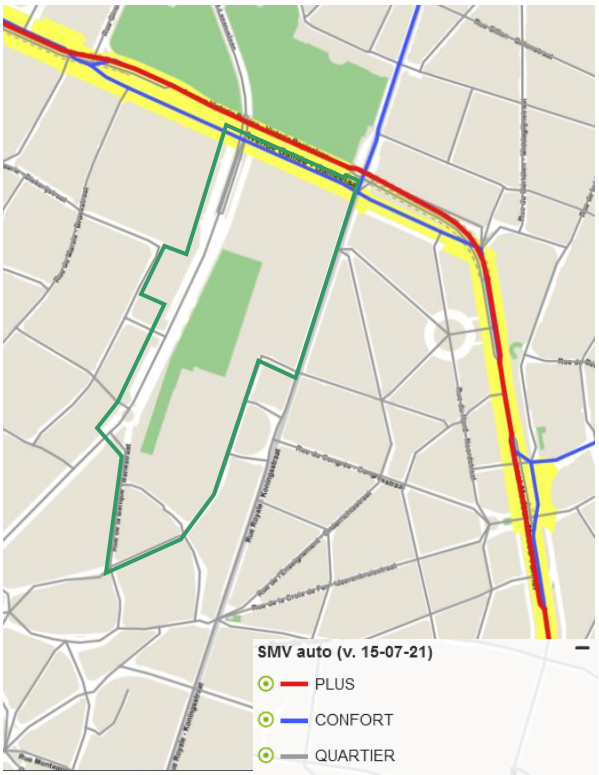
	Réseau Piétons	Réseau Vélos	Réseau transports en commun	Réseau auto	Réseau Poids lourd
Boulevard du Jardin Botanique	CONFORT	PLUS	CONFORT	CONFORT	CONFORT
Boulevard Pachéco	CONFORT	CONFORT	CONFORT	QUARTIER	QUARTIER
Rue de la Banque	QUARTIER	CONFORT/QUARTIER	-	QUARTIER	QUARTIER
Rue Montagne de l'Oratoire	QUARTIER	CONFORT	-	QUARTIER	QUARTIER
Rue de la Ligne	QUARTIER	QUARTIER	-	QUARTIER	QUARTIER
Rue Vandermeulen	CONFERT	QUARTIER	-	QUARTIER	QUARTIER
Rue Vésale	CONFORT	QUARTIER	-	QUARTIER	QUARTIER
Rue Royale	CONFORT	PLUS	CONFORT	QUARTIER	QUARTIER

Spécialisation des voiries situées au sein du périmètre du PPAS Pachéco suivant le Plan Régional de Mobilité (Mobigis, 2024)

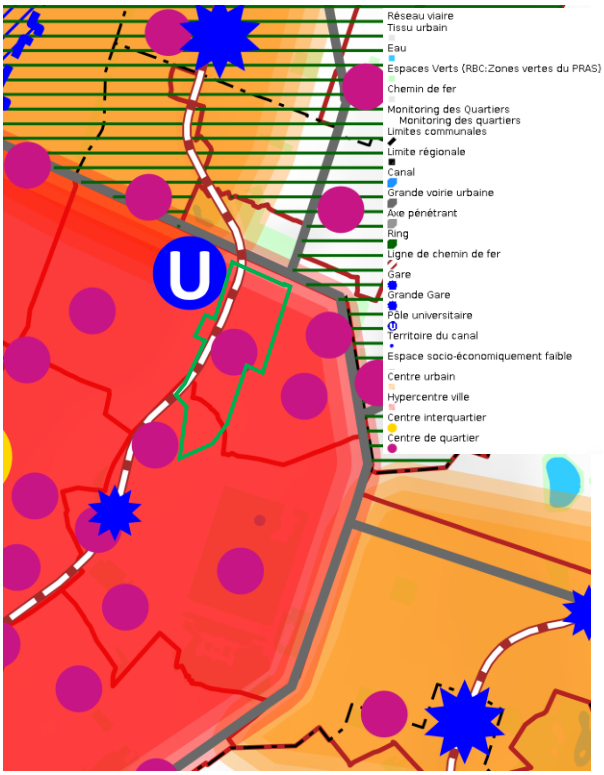
Automobile

En ce qui concerne le trafic automobile (hiérarchisation des voiries), les différents plans spécifient les éléments suivants :

- Au Plan Régional de Mobilité : La Petite Ceinture (l'avenue Victoria Régina) est identifiée comme voirie de type « PLUS ». Au sein du périmètre du PPAS, le Boulevard du Jardin Botanique est repris en tant qu'axe Confort. L'ensemble des autres axes au sein du périmètre du PPAS sont repris comme voirie de type « Quartier ».
- Au PRDD : La Petite Ceinture est reprise comme grande voirie urbaine. Le site est repris comme un centre de quartier dans l'hypercentre.



PRM - Carte de spécialisation modale des voiries – trafic routier (Mobigis, 2024)

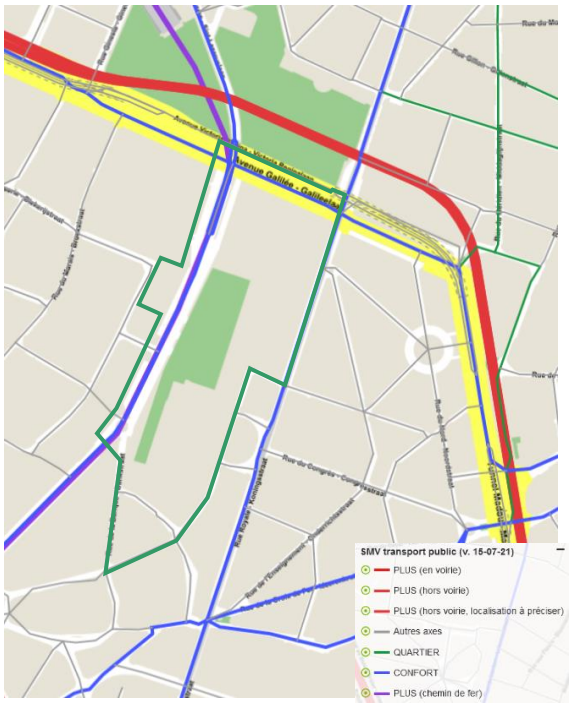


Au PRDD – Carte n°1 « Armature spatiale et vision pour Bruxelles » (PRDD, 2018)

Transports en commun

En ce qui concerne les transports en commun, les différents plans spécifies les éléments suivants :

- Le Boulevard du Jardin Botanique, le Boulevard Pachéco et la rue Royale sont repris en tant qu'axe Confort dans le réseau transport public. Le Boulevard Pachéco est également repris en tant qu'axe PLUS dans le réseau de chemin de fer.
- Au PRDD : Au sein du périmètre du PPAS, la rue Royale et la jonction Nord-Midi sont repris comme ligne de TC de haute capacité existante. Le PRDD spécifie également la présence d'une gare existante au sein du périmètre (Gare de Bruxelles-Congrès). A l'extérieur du périmètre du PPAS, le PRDD reprend le projet de création d'une ligne de transport à haute fréquence complémentaire qui lie Tour et Taxis à la Gare Centrale. Cela sera concrétisé par le projet de Tram 15 qui passera par le boulevard Pachéco. La Petite Ceinture comme corridor de Mobilité.



PRM - Carte de spécialisation modale des voiries – transport public (Mobigis, 2024)

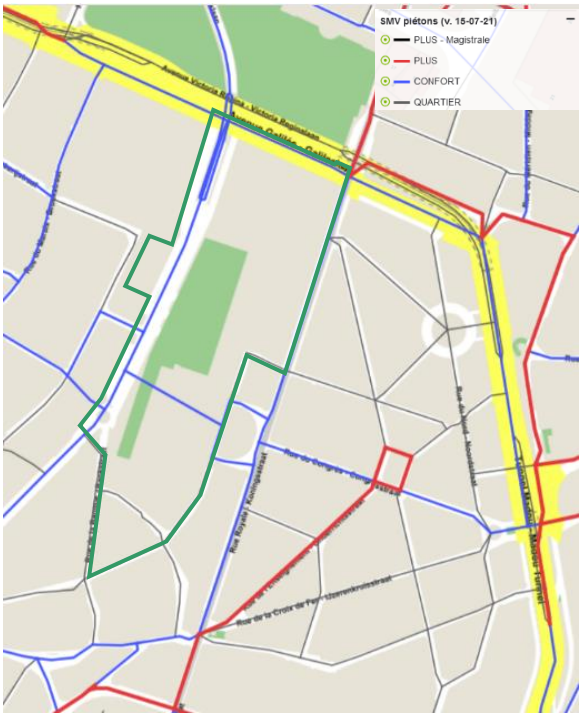


Au PRDD – Carte des transports en commun (PRDD, 2018)

Modes actifs

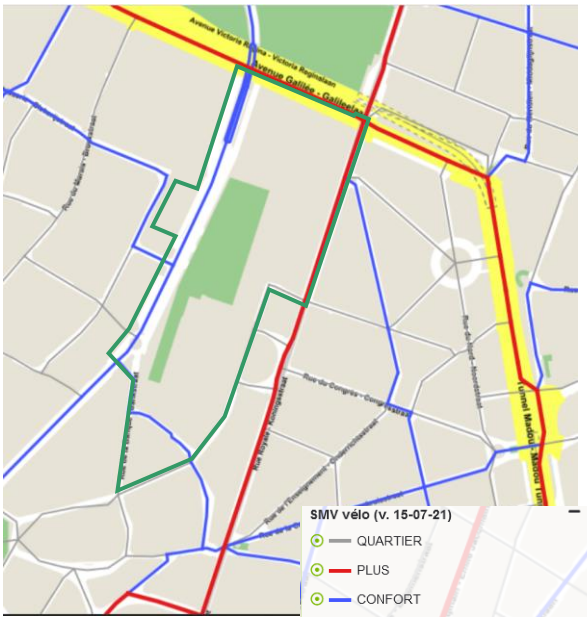
En ce qui concerne les modes actifs, les différents plans spécifies les éléments suivants :

- Pour les piétons : Le Boulevard du Jardin Botanique, la rue Royale, le Boulevard Pachéco et la place du Congrès sont repris en tant qu'axe Confort. Un passage traversant la cité administrative est également repris en tant qu'axe Confort. Les autres axes repris au sein du périmètre du PPAS sont identifiés comme voirie de type « Quartier ».
- Pour les cyclistes : Le Boulevard du Jardin Botanique et la rue Royale sont repris en tant qu'axe « PLUS » au PRM tandis que le Boulevard Pachéco et la rue de la Montagne de l'Oratoire sont repris en tant qu'axe Confort. Les autres axes repris au sein du périmètre du PPAS sont identifiés comme voirie de type « Quartier ». Le PRDD rappelle la présence d'itinéraires cyclable sur le Boulevard Pachéco et sur la rue de la Montagne de l'Oratoire. Il rappelle également le passage du RER vélos sur la rue Royale et le Boulevard du Jardin Botanique.

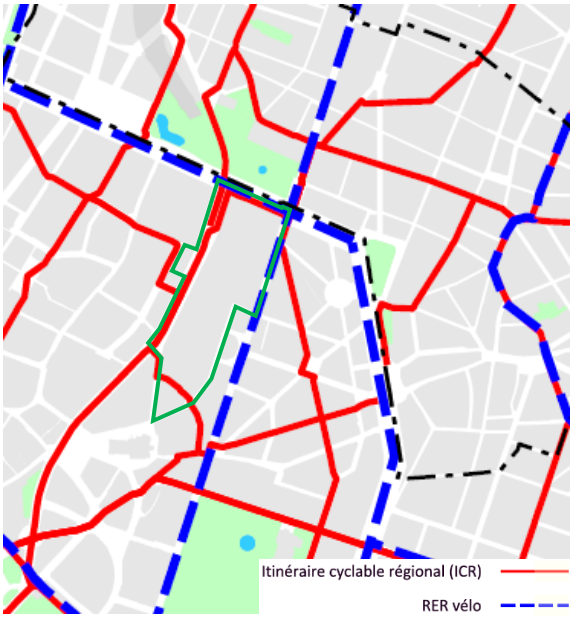


PRM - Carte de spécialisation modale des voiries – Piétons (Mobigis, 2024)

Rien n'est spécifié au PRDD concernant le réseau piéton.



PRM - Carte de spécialisation modale des voiries – Vélos (Mobigis, 2024)



Au PRDD – Carte du réseau cyclable (PRDD, 2018)

Poids lourd

Au PRM, le boulevard du Jardin Botanique est identifié comme voirie de type « Confort » dans le réseau. L'ensemble des autres voiries du PPAS sont identifiés comme axe quartier. Cela suppose que les poids-lourds ne devraient pas passer régulièrement par les voiries de quartiers.

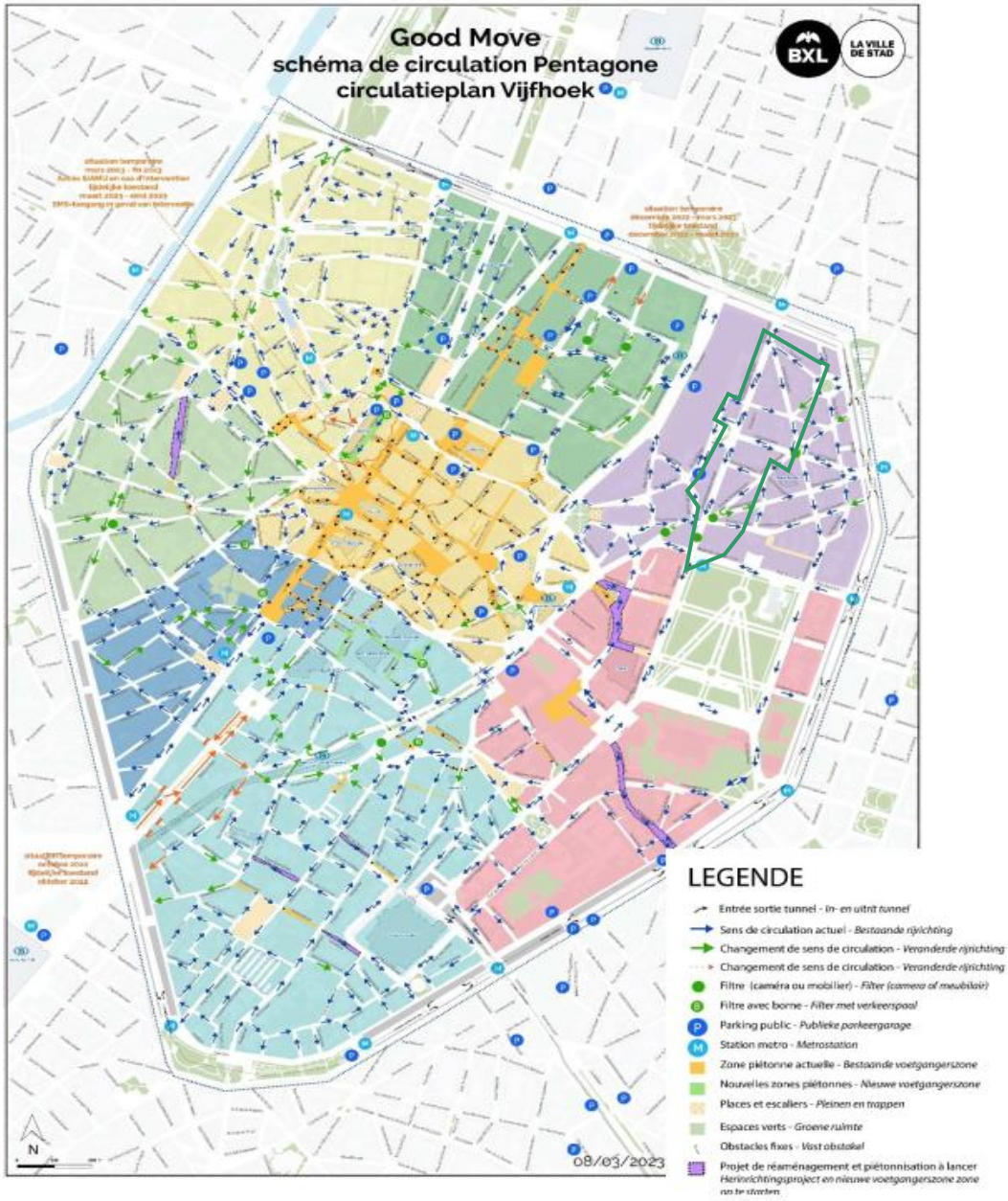
2.2.2 Schéma de circulation de la Ville de Bruxelles

Le 16 aout 2022, le nouveau schéma de circulation de la Ville de Bruxelles est entré en vigueur dans le Pentagone. Ce nouveau schéma de circulation correspond à la mise en œuvre locale de Good Move, le plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale.

La Ville de Bruxelles souhaite rendre les quartiers plus accessibles, agréables et sûrs grâce au schéma de circulation, peu importe le mode de déplacement (à pied, à vélo, en transports en commun ou en voiture).

L'autre objectif est de réduire le trafic de transit, entre autres par des zones d'accès limité via l'adaptation des sens de circulation et sens uniques, la Ville rend les rues plus agréables et plus sûres pour les visiteurs, écoliers, riverains et usagers des transports en commun. Les changements ont permis d'apaiser grandement la rue Royale et la rue du Congrès. Cela a pour conséquence de limiter fortement les transit et aussi l'accessibilité en voiture par le haut du site.

Le Boulevard Pachéco est repris comme un axe principal.



Plan de circulation du Pentagone (aout 2022)

2.2.3 Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE)

La première mission a consisté à hiérarchiser, avec l'aide des communes et des habitants, le réseau piéton en trois niveaux selon l'importance et l'intensité d'usage des axes considérés (Itinéraire principal, Itinéraire de liaison, Itinéraire de base).

Cette hiérarchisation, reprise dans la spécialisation des voiries du Plan Good Move (cf. Réseaux Piéton PLUS, CONFORT et QUARTIER), permet de prioriser les interventions et de moduler les exigences de qualité et de services à prévoir sur le réseau piéton en fonction de l'importance des cheminements considérés.

C'est le cas, par exemple, pour ce qui concerne la qualité d'usage des revêtements piétons. Le volet réglementaire du Plan Good Move stipule en l'occurrence : « Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons des voiries des réseaux PLUS et CONFORT sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum huit sur dix […]. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix. » (Prescription particulière 25).

La deuxième mission a consisté à dresser un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics. Des auditeurs ont arpenté l'intégralité des trottoirs bruxellois (à la fois sur voirie régionale et communale) et identifié, sur base du Cahier de l'accessibilité piétonne, l'ensemble des gênes et entraves aux déplacements des piétons, en général, et des personnes à mobilité réduite, en particulier. Parmi les principaux enjeux analysés, citons la largeur des cheminements, la présence d'obstacles, la qualité des revêtements, l'absence d'abaissement de bordure au droit des traversées piétonnes, etc. Ce travail – qui a duré près de trois années et a été réalisé commune par commune – a permis de recenser et de géo-référencer 163.400 non-conformités sur 3700 km de trottoirs. Aucune non-conformité n'est présente sur le site du PPAS Pachéco ni à ses abords directs.

2.2.4 Schéma Directeur « Botanique » – 30.11.06

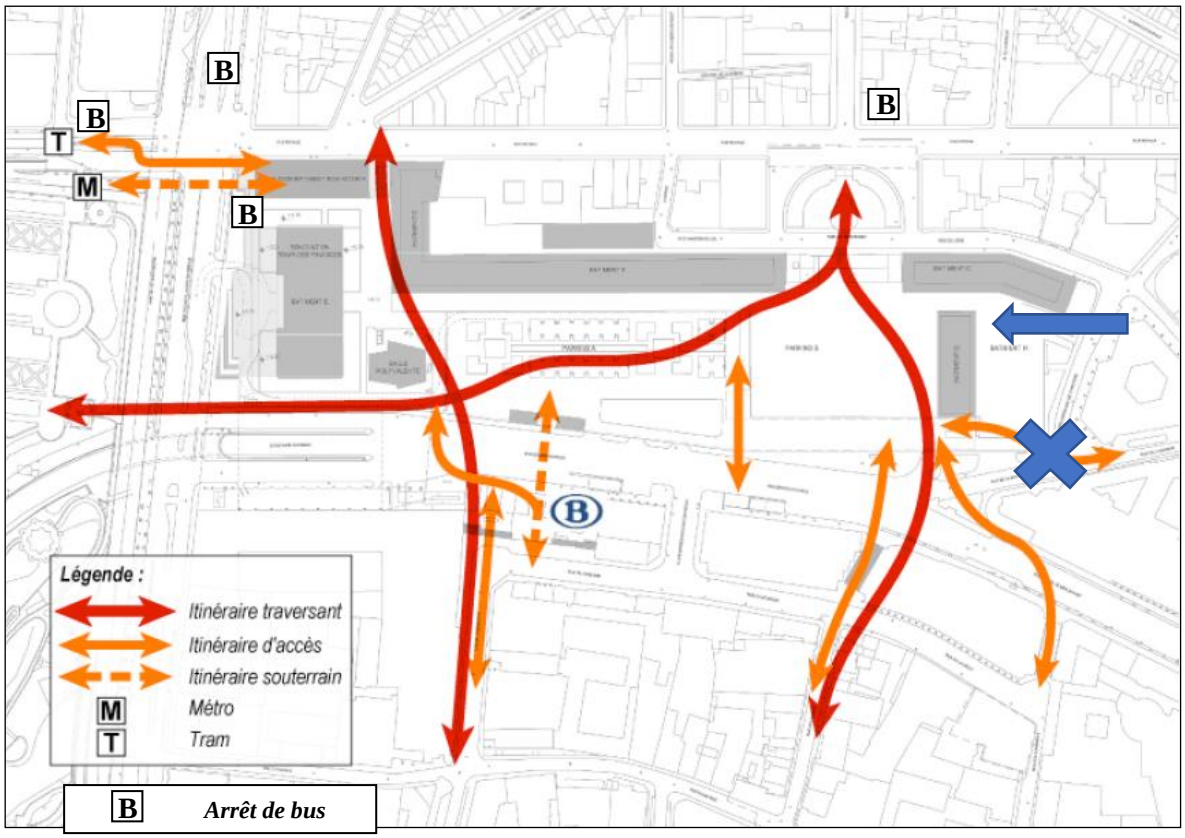
Le Schéma Directeur[1] de la zone levier Botanique formule des recommandations en matière d'amélioration des conditions de circulations et d'accessibilité sur et aux abords du site de la Cité Administrative. Ces recommandations ont été suivies dans l'élaboration des étapes ultérieures (l'AG de 2007 et le PPAS). Ces recommandations sont les suivantes :

- La mise à niveau du carrefour Pacheco/Botanique via la surélévation partielle du boulevard Saint-Lazare et la suppression du tunnel Pachéco, l'abaissement du niveau et le recouvrement de l'avenue Victoria Régina (avec maintien de la bretelle de sortie vers le carrefour Rogier).
- La couverture de l'avenue Victoria Régina afin de réduire les nuisances acoustiques engendrées par le trafic automobile.
- La création de trois nouvelles entrées au niveau du Jardin Botanique, une entrée sur le nouveau carrefour Saint-Lazare/Pacheco, une entrée côté porte de Schaerbeek et une entrée située au carrefour Gineste/Botanique.
- Le réaménagement des Boulevards Pachéco et Berlaimont en faveur d'un meilleur partage de l'espace public. Au niveau du Boulevard Pachéco, il est prévu la création de deux liaisons transversales piétonnes entre les deux rives du Boulevard.
- Le réaménagement du Boulevard Botanique en tenant compte de la nouvelle configuration du carrefour Pacheco/Botanique, de l'intégration d'un site propre bus double sens entre la Porte de Schaerbeek et la Place

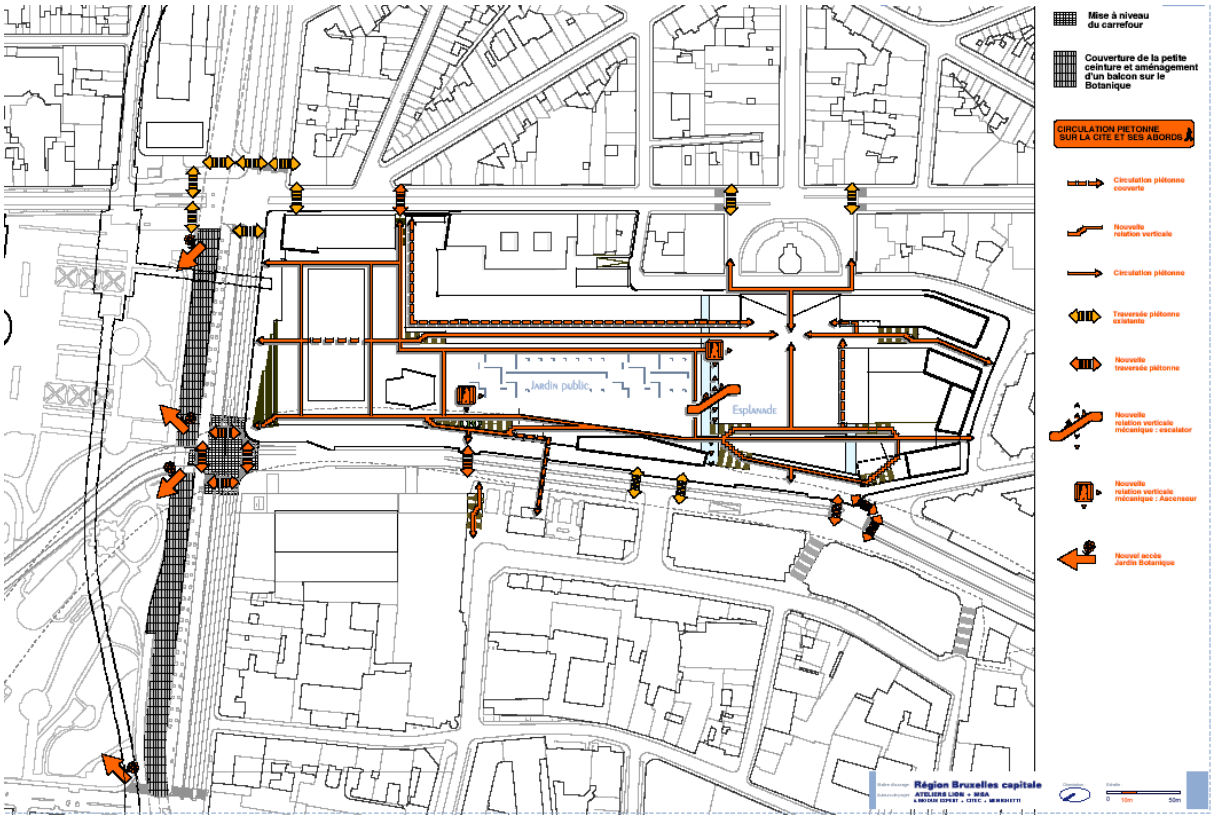
[1] Pour rappel : il n'a pas de valeur réglementaire en témoigne la jurisprudence sur la ZIR 1 du Conseil d'Etat. Les documents décrits dans ce sous-chapitre sont bien des documents d'orientation, et non-réglementaires.

Rogier et de l'ICR n°10.

- La rénovation de la halte Bruxelles-Congrès (et son intégration au système de déplacement piéton) et l'ouverture de la station de métro Botanique vers le Jardin.
- Au niveau de la cité administrative : l'intégration de nouveaux escaliers favorisant l'accessibilité et le franchissement entre le niveau Pacheco, et les niveaux de la dalle.
- Enfin le schéma directeur identifie les itinéraires privilégiés de circulation au sein et au travers du site de la Cité Administrative suivants :



Itinéraire et accès piéton principaux (Source : MSA + Ateliers Lion / Schéma Directeur zone levier « Botanique »)



Circulations piétonnes sur et aux abords de la Cité administrative – situation avant rénovation (Source : MSA + Ateliers Lion / Schéma Directeur ZL « Botanique »)

2.2.5 Plan Communal de Développement de la Ville de Bruxelles – AG 02.12.04[2]

La Ville de Bruxelles intègre les enjeux de mobilité dans la promotion d'un environnement durable.

La politique de mobilité a pour objectif d'améliorer l'accessibilité et de réduire progressivement la part de la voiture particulière, surtout pour les navettes quotidiennes. La Ville ambitionne d'accorder une priorité aux transports publics et autres usagers non-motorisés par rapport à la circulation automobile, de moduler l'accessibilité routière des zones centrales, en fonction de la desserte en transports publics. Les pôles d'échange intermodaux présents sur le territoire de la Ville (ou à la limite de celui-ci) doivent jouer de plus en plus un rôle important, en fonction de leur importance mais aussi leurs différentes fonctions (existantes ou potentielles). Les réseaux majeurs de transports motorisés à l'horizon 2010 que le PCD identifie proche du site, concernent la jonction ferroviaire Nord-Midi (RER, IC/IR, relations internationales), la ligne 2 de métro, et les boulevards de ceinture (voiries métropolitaines).

Par ailleurs, la Ville poursuit activement un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers.

Espaces publics

Les boulevards Pachéco et Botanique sont définis comme étant des "coupures urbaines à atténuer et des "axes structurants prioritaires". Les rues du Congrès et des Sables sont également définies comme des axes structurants principaux. Ces derniers doivent selon la même carte faire l'objet d'une liaison à améliorer ou à créer de part et d'autre du boulevard Pachéco. Il est à noter que la rue Montagne de l'Oratoire longeait la muraille, à l'extérieur de la première

[2] L'analyse du présent RIE se déroulant pendant le processus d'adoption du PCDD, l'analyse du PCD est donnée ici à titre d'information

enceinte. Cette trace historique n'est pas à négliger dans le cadre des cheminements à maintenir ou améliorer.

Automobile

Les artères qui supportent un trafic important, connaissent une réduction importante de leur qualité résidentielle et urbaine. La pollution qui y est produite porte atteinte à la santé publique, de même que le niveau élevé de bruit, source de fatigue nerveuse. Pour ces raisons, le PCD envisage :

- à l'échelle du Pentagone, d'élaborer le plan des déplacements du Pentagone, avec le réaménagement du boulevard de l'Impératrice et la mise en zone 30 des 7 quartiers délimités par les voiries principales ; d'implanter une zone principalement piétonne, limitrophe au périmètre d'étude ;
- de reconditionner de façon importante le boulevard Pachéco et d'atténuer l'effet de coupure urbaine que provoque cet axe structurant prioritaire, qui est un lieu d'embouteillages chronique où la vitesse commerciale des transports publics est insuffisante, conséquence de son utilisation pour dédoubler la petit Ceinture congestionnée aux heures de pointe ;
- de créer une nouvelle infrastructure et un site propre pour les transports en commun sur le boulevard du Jardin Botanique, que le PCD identifie comme axe accidentogène, d'atténuer son effet de coupure urbaine, et de le spécialiser en voirie métropolitaine ;
- d'aménager un site propre pour les transports en commun sur la rue Royale, axe structurant principal, et de la spécialiser en collecteur de quartier.
- La Ville encourage l'amélioration des transports en commun, notamment pour ce qui concerne:
- le métro, (station concernée: Botanique), pour lequel il s'agit de mieux répartir sa fréquentation dans l'espace et dans le temps, à la faveur de l'organisation du réseau ferroviaire axé (…) sur la jonction Nord-Midi (…). Il s'agit aussi de rendre les stations plus visibles/attrayantes dans l'espace urbain;
- la ligne de tram de surface, sur l'axe Régence-Royale, qui ne bénéficie que de très peu de mesures de priorités, pour laquelle la Ville de Bruxelles souhaite que soit renforcée la priorité, et que l'heure de pointe du soir soit étendue au-delà de 18h00, comme sur le métro ;
- le réseau de bus (lignes concernées: STIB et De Lijn), fragilisé par la congestion croissante de nombreux axes, et pour lesquels la Ville souhaite que soient améliorées les conditions d'accès et d'attente des arrêts, et que soient intégrés certains services STIB avec les services TEC-De Lijn ;
- la gare Bruxelles-Congrès, sur le maillon central du réseau ferroviaire belge, qui offre une desserte ferroviaire relativement forte aux heures de pointe et plus faible en dehors ; la Ville souhaite une optimalisation de cette accessibilité ferroviaire ;
- les taxis, pour lesquels la Ville souhaite que soient établies des stations appropriées.

Modes actifs

La Ville souhaite accorder une place de choix aux usagers non-motorisés sur toutes les voiries, leur assurer la sécurité, rendre leurs déplacements agréables.

Constatant notamment que:

- les feux sont essentiellement réglés pour fluidifier le trafic;
- les boulevards de la Jonction connaissent un trafic trop rapide et génèrent un sentiment d'insécurité ou forment une barrière;
- le confort du piéton dans le Pentagone est très insuffisant en dehors de l'îlot sacré, le Pentagone est peu équipé

en bancs ou en aires de repos, qu'il n'existe pas d'aménagement spécifique pour régler le conflit de flux piétons générés par les gares et stations de métro,

- la Ville souhaite notamment:
- rechercher systématiquement la qualité des aménagements d'espaces publics, avec une attention spéciale pour l'ensemble des usagers non-motorisés, tout particulièrement les personnes à mobilité réduite ;
- inciter les usagers non motorisés à la promenade notamment en prévoyant des installations invitant à la détente (bancs, terrasses, ...) et à la découverte ;
- assurer le confort partout, organiser une plus grande perméabilité piétonne de tous les quartiers du centre, poursuivre et accélérer la rénovation des trottoirs, dans le respect du RRU;
- supprimer ou à tout le moins atténuer, les grandes barrières urbaines (traversées piétonnes et cyclistes,…);
- protéger les aménagements cyclables existants et en créer de nouveaux ;
- multiplier les parkings vélos, en voirie, dans les parkings publics, dans les immeubles privés (via l'attribution de permis d'urbanisme ou d'environnement), dans les gares, etc.

Stationnement

Relevant la sous-utilisation des parkings liés aux surfaces de bureaux, et des parkings publics, avec les conséquences sur le stationnement en voirie, la Ville constate que c'est moins l'offre totale en parking qui pose problème que la gestion globale de cette offre. Pour ces raisons, elle souhaite mener une gestion globale et efficiente du stationnement automobile. Par ailleurs, il s'agit aussi d'adapter l'offre à l'usage qu'elle désire favoriser et pour cela, obtenir une marge de manœuvre en réduisant le stationnement de voitures ventouses.

Cette politique se manifeste tant au niveau de la révision des normes de construction de nouveaux parkings privés qu'au niveau de la gestion du stationnement en voirie (en favorisant certaines catégories d'usagers ou au détriment d'autres) ou encore en établissant, chaque fois que cela s'avère possible, des partenariats avec l'exploitant de parkings publics.

La Ville s'engage à poursuivre les investigations se rapportant spécifiquement à la gestion de la circulation et du stationnement des autocars, spécialement par rapport aux pôles touristiques sis dans le Pentagone et le Quartier Nord-Est.

2.2.6 Plan Communal de Développement Durable de la Ville de Bruxelles – AG 07/11/24

Ce plan donne pour la ville une orientation aussi bien spatiale que stratégique. Le plan s'articule autour de **7 ambitions majeures** et propose des principes, des cartes de vision de développement et assigne à la Ville des objectifs transversaux aux horizons 2030 et 2050. Le concept de "**Ville à 10 minutes**" est au centre de ce plan, avec l'objectif de rendre les équipements essentiels à la vie urbaine accessibles à chaque Bruxellois et Bruxelloise en moins de 10 minutes.

Les 7 ambitions structurantes du PCDD de la Ville de Bruxelles sont :

- Une ville qui respire ;
- Une Ville évolutive ;
- Une Ville ouverte et solidaire ;
- Une Ville qui bouge ;
- Une Ville dynamique et intelligente ;
- Une Ville exemplaire et participative ;
- Une Ville de proximité.

En termes spatiales, l'ancrage territorial des stratégies et actions du PCDD varie grandement : les échelles d'intervention proposées vont du bâtiment isolé ou de la rue à l'ensemble du territoire communal. Mais le PCDD est avant tout spatialement structuré sur base des **7 grands quartiers de la Ville** à savoir : le Pentagone, le quartier Nord, le quartier européen, Laeken, Neder-Over-Heembeek, Haren et le quartier Louise. La spatialisation des projets et des actions étant au cœur des objectifs du PCDD, **7 zones d'intervention prioritaire** ou Nexus ont par ailleurs été identifiées, programmées et spécifiquement cartographiées.

Au niveau de la mobilité, les principales ambitions du PCDD sont :

- **La création de quartier apaisés** via les actions suivantes : (1) Prioriser et réaménager les voiries en tenant compte de la spécialisation des voiries et de la Ville 30, (2) Mettre en place des quartiers apaisés tenant compte du principe STOP, (3) Augmenter le nombre et l'ambition des quartiers scolaires apaisés sur le territoire de la Ville, (4) Etendre les zones d'accès limité ou interdites aux véhicules motorisés, (5) : Doter la Ville d'un outil de monitoring à l'échelle du territoire.
- **Une politique volontariste en matière de stationnement, axée sur la mutualisation des emplacements** via les actions suivantes : (1) Réguler la pression automobile via une politique ambitieuse de stationnement en voirie et hors voirie, (2) Collaborer avec la Région de Bruxelles- Capitale afin d'établir des plans de stationnement pour les cars de tourisme et les poids-lourds, (3) Collaborer avec la Région pour répondre aux besoins liés à la sortie des véhicules thermiques d'ici 2035.
- **La réduction du nombre d'accidents de la route** via les actions suivantes : (1) Sécuriser les zones accidentogènes (ZACA) et les zones de chantier (2) Favoriser les traversées des grandes barrières urbaines.
- **Des déplacements faisant la part belle aux modes actifs** via les actions suivantes : (1) Saisir l'opportunité des réaménagements de voirie pour tester de nouveaux usages dans l'espace public via la mise en œuvre de Living Labs, (2) Assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents modes actifs, notamment au sein du Pentagone (3) Accélérer le développement d'un maillage cyclable sûr, cohérent, rapide, confortable et agréable, (4) Fournir une offre adaptée et sécurisée en parkings pour vélos, (5) Valoriser et compléter le réseau de chemins et sentiers communaux.
- **La mobilité pour tous** via les actions suivantes : (1) Mettre en œuvre le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), (2) Assurer une accessibilité à tous les modes de déplacement pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- **Une meilleure attractivité des réseaux de transports collectifs et de l'offre d'autopartage** via les actions suivantes : (1) Sensibiliser la Région de Bruxelles-Capitale aux carences du réseau de transports en commun sur le territoire de la Ville, (2) Anticiper l'intégration urbaine des nouveaux dépôts/terminus de transports en commun, (3) Sensibiliser les usagers de la ville à l'utilisation du réseau S et à la multimodalité, (4) Créer des « Mobility Hubs » visibles et connectés, (5) Soutenir le développement de stations de carsharing.

Plus spécifiquement, au niveau du périmètre du PPAS, le projet de PCDD reprend sur ces cartes Vision 2050 :

- Sur la carte « Logistique urbaine et parkings » : L'ensemble du Pentagone est repris en Ecozone logistique et en zone prioritaire de projets de mutualisation des parkings. La rue Royale et le Boulevard Pachéco sont repris dans le réseau mobilité logistique douce.
- Sur la carte « Mailles apaisées » : Le Pentagone est repris comme une Maille apaisée déjà mise en œuvre ;
- Sur la carte « Réseau Cyclable » : Le Boulevard Pachéco, la rue Royale, la rue Montagne de l'Oratoire, la section sud de la rue de la Banque (entre la rue de la Ligne et le Boulevard Pachéco) et la rue de la Ligne sont repris comme axes à mettre en œuvre à moyen ou long terme dans le Plan Vélo Communal.
- Sur la carte du « Réseau Piéton » : Une magistrale piétonne est reprise comme traversant le périmètre du PPAS suivant l'axe de la rue du Congrès ;
- Sur la carte « Transport en commun » : Le Boulevard Pachéco est repris comme zone de réduction de la pression des cars touristiques et une connexion transport en commun à renforcer.



Carte Vision 2050 Transports en commun (Ville de Bruxelles)

Le projet de PCDD soumis à enquête publique ne prévoyait pas de hub mobilité à la gare du Congrès. Néanmoins, suite aux remarques émises lors de cette enquête publique, la Ville de Bruxelles va adopter la carte en incluant un hub de mobilité à cet endroit, avant adoption définitive du PCDD par le Conseil communale prévue en mai 2024.

2.2.7 Plan d'actions communal de stationnement de la Ville de Bruxelles

La Ville de Bruxelles ne dispose pas d'un plan d'action communal pour le stationnement.

Le stationnement au sein de la commune est règlementé par un plan de stationnement entré en vigueur le 1er mai 2022. Ce plan fixe le régime tarifaire sur le territoire de la Ville de Bruxelles.

Toute la zone du Pentagone, et donc la zone du PPAS incluse, est en zone grise. Le stationnement y est autorisé pour un maximum de 4h30 pendant la durée du règlement de stationnement (9h00 à 21h00). Les tarifs sont les suivants : 0,50€ pour la première demi-heure, 1,50€ pour la deuxième demi-heure, 3,00€ pour la deuxième heure, 3,00€ pour chaque heure supplémentaire. Toutes les cartes de stationnement sont valides.

2.2.8 Plan Communal de Développement de Saint-Josse-ten-Noode – AG 03.02.05

En termes de mobilité, les objectifs du PCD sont en accord avec le PRD. Le PCD vise à favoriser, protéger et développer les déplacements non motorisés, contenir ou diminuer la circulation automobile et réduire l'impact environnemental de la circulation. En parallèle, la mise en place de liaisons et promenades pour les piétons et un réseau d'itinéraires cyclables sont assurés par le PCD. Ces objectifs généraux seront précisés dans le Plan Communal de Mobilité.

Automobile

Le PCD envisage de réduire la percolation du trafic dans les quartiers en assurant la fluidité sur les axes principaux (chaussées de Louvain et de Haecht – rue du Méridien – Boulevard St-Lazare), notamment grâce à une structure de réseau plus claire. En exprimant le statut des voiries par une signalisation adéquate, par l'aménagement des tracés et des carrefours ; les itinéraires interquartier seront soulignés, ce qui réduira le passage dans les collecteurs de quartier. Dans les mailles délimitées par les voies interquartier, l'aménagement des voiries sera de type zone 30, sauf sur les collecteurs empruntés par les lignes de transport public.

Les objectifs de la commune visent à maintenir ou améliorer la fréquence, la vitesse commerciale et la desserte générale du réseau des transports en commun, et à améliorer les nœuds de transfert, notamment l'arrêt Botanique.

Le PCD fait référence au PCM pour ce qui concerne la nécessaire amélioration des arrêts de trams et bus, précisant que les mesures à mettre en œuvre relèvent d'une meilleure coordination des feux, et d'une réduction de la congestion automobile et de la densité du trafic. La commune précise que les trams de la rue Royale ne disposent pas de télécommandes de feux et que la STIB a lancé un contrat d'axe pour cette ligne.

La commune intervient dans le fonctionnement des transports en commun via la convention de mobilité, qui pourrait permettre d'aménager les voiries près des arrêts et aux carrefours, de gérer les signaux lumineux, de contrôler le stationnement gênant, d'améliorer le confort des haltes, d'organiser la complémentarité avec les taxis et les vélos.

Modes actifs

La commune de Saint-Josse Ten Noode estime que les piétons doivent pouvoir circuler partout, en sécurité et confortablement. Les politiques visent à:

- améliorer la qualité des trottoirs, notamment en garantissant une largeur minimale de 1,5 m. et en y installant des dispositifs anti-stationnement;
- sécuriser les traversées, généraliser le principe des extensions de trottoir aux carrefours, généraliser le trottoir traversant au droit des voies métropolitaines et principales, pour exprimer la différence de statut des voiries adjacentes ;
- rendre confortables, sûres et continues les promenades longeant le boulevard du Jardin Botanique et la rue Royale, et les traversées du carrefour entre le boulevard du Jardin Botanique et la rue Royale.

La commune souhaite favoriser l'usage quotidien du vélo auprès des habitants, et la combinaison de ce mode avec les transports publics. Il s'agit entre autres de compléter le réseau des ICR par des itinéraires attractifs et sécurisants pour les cyclistes, par des aménagements légers mais bien réfléchis localisés principalement aux carrefours, reliant les pôles d'activité, de déplacement et de loisirs. Ces pôles seraient équipés par des dispositifs pour le parcage des vélos.

Stationnement

Des pistes sont à explorer, et des efforts de gestion à poursuivre, pour permettre aux riverains, ou aux visiteurs lors de spectacles, d'utiliser les parkings de bureaux la nuit. Leur nombre étant élevé (1 place/100 m²), ces derniers rendent l'usage de la voiture attractif pour les employés, qui participent de ce fait à la congestion chronique des rues.

2.2.9 Plan Communal de Mobilité de St-Josse-ten-Noode – 2001

Ce plan est repris en tant que documents d'orientation car il n'a pas de valeur contraignante pour notre site.

En 2001, la commune de Saint-Josse-Ten-Noode était une des premières à Bruxelles à lancer un plan communal de mobilité.

Le diagnostic (phase 1) a montré à quel point la problématique était complexe dans cette petite commune, densément habitée, et où la moitié des ménages ne possède pas de voiture privée. Elle est bordée de grands pôles d'emploi (Quartier Nord, Petite Ceinture, Quartier Européen) qui génèrent un trafic de transit important quittant les grands axes pour s'infiltrer dans les rues locales. D'autre part, elle est bien desservie par métro et bus, mais la vitesse commerciale en surface est souvent très mauvaise.

Le projet (phase 2) a orienté les objectifs sur 3 grandes priorités:

- Améliorer la qualité de l'espace public
- Optimaliser la vitesse commerciale des bus
- Réduire le transit sur les voiries locales

Cette vision a permis à la commune de prendre une position cohérente dans plusieurs projets et chantiers sur son territoire, notamment les contrats de quartier Houwaert et Square Delhaye, la bande bus à contresens avenue de l'Astronomie et la réflexion sur la chaussée de Louvain et la place Saint-Josse.

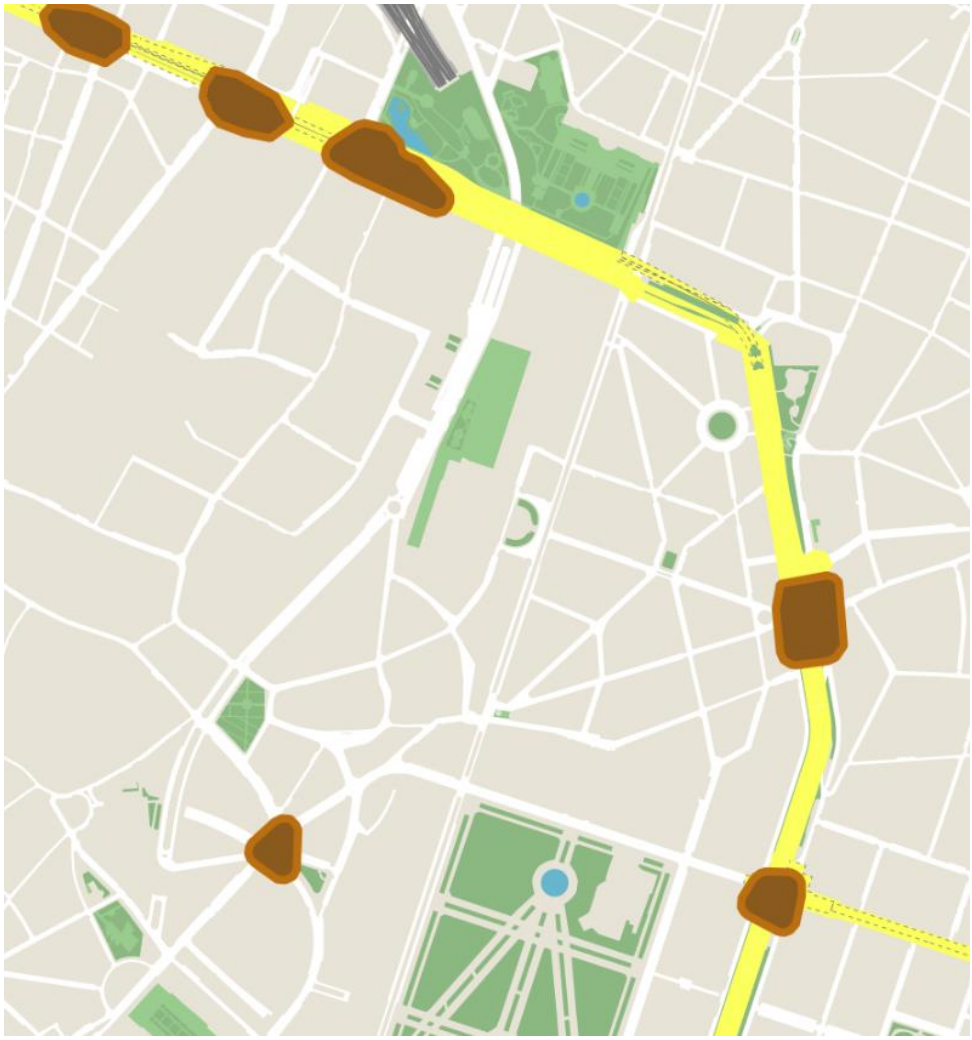
2.3 CONCLUSIONS DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

Les réglementations en vigueur et les documents d'orientation témoignent tous d'une volonté générale 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. Point important : le Plan Communal de Développement Durable de la Ville de Bruxelles prévoit le développement d'un « réseau piéton » qui traverse le site d'Ouest en Est.

3 ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

3.1 AUTOMOBILE

L'accessibilité en voiture au périmètre d'étude est aisée vu la proximité de la petite ceinture. Le flux de véhicules à moteur est en baisse, entre 2022 et 2023, l'heure de pointe du soir au carrefour Bd Pacheco/Bd du Jardin Botanique et au carrefour Rue Royale/Bd du jardin Botanique ainsi qu'à l'heure de pointe du matin au carrefour Rue Royale/Bd du Jardin Botanique. Le carrefour Bd Pacheco/ Bd du Jardin Botanique a, néanmoins, vu le flux de véhicule augmenter à l'heure de pointe du matin.



Carte des Zones à concentration d'accident (ZACA, Mobigis, 2024)

Les voiries et intersections aux abords du site ne sont pas catégorisées comme des zones accidentogènes.

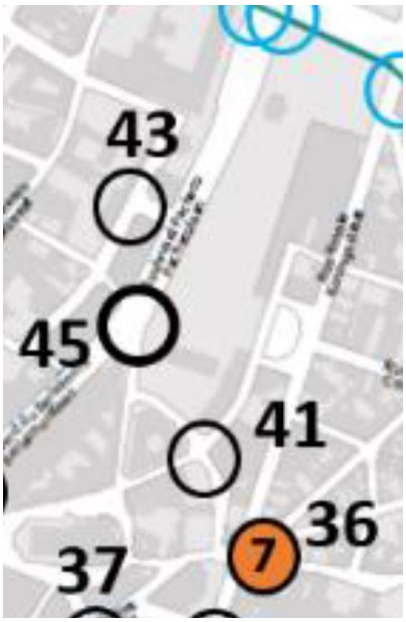
Les morphologies des voiries du site ou à ses abords sont détaillées ci-dessous :

Voies régionales		
Petite ceinture (souterraine)	2x2 voies	
Petite ceinture Boulevard du Jardin Botanique	2x2 voies	+ bande virage en montée + bande bus en descente
Voies communales à double sens		
Rue Royale	2x1 voie	+ bande virage au carrefour Botanique + voies de tram en site propre franchissable
Boulevard Pachéco (tunnel)	2x1 voie	+ 2 pistes cyclables unidirectionnelles séparées
Boulevard Pachéco (surface)	2x1 voie	+ 2 bandes virage aux carrefours + piste cyclable marquée
Boulevard de Berlaimont	2x1 voie	+ piste cyclable marquée
Boulevard Saint-Lazare	2x1 voie	+ 2 pistes cyclables unidirectionnelles séparées
Rue du Congrès	2x1 voie	
Rue Jean de Brouchoven de Bergeyck	2x1 voie	
Rue du Meiboom	2x1 voie	
Rue de l'Ommegang	2x1 voie	
Voies communales à sens unique		
Rue Montagne de l'Oratoire	1x1 voie	
Rue de la Banque	1x1 voie	
rue Montagne de l'Oratoire	1x1 voie	
rue de Ligne	1x1 voie	
Rue Vandermeulen	1x1 voie	
Rue Vésale	1x1 voie	
Rue Saint Laurent	1x1 voie	
Place de Louvain	1x1 voie	
Place du Congrès	1x1 voie	
Rue Vésale	1x1 voie	

Caractéristiques des voiries du périmètre du PPAS

Un nouveau schéma de circulation est entré en vigueur en 2023, dans le Pentagone de la ville de Bruxelles. Ce nouveau schéma correspond à la mise en œuvre locale du plan Région de mobilité « Good Move »[3]. Ce schéma n'apporte pas de modification du plan de circulation pour le périmètre du projet à l'exception de la mise en sens unique de la rue Saint Laurent et de la rue du Meiboom. En termes d'impact, ce schéma a permis d'apaiser fortement les rues Royale et du Congrès. En supplément, le réaménagement des espaces publics et du plan de circulation autour du futur Commissariat devrait avoir un impact sur le site Pacheco, notamment au niveau de la rue de la Banque et de son intersection avec la rue Montagne de l'Oratoire.

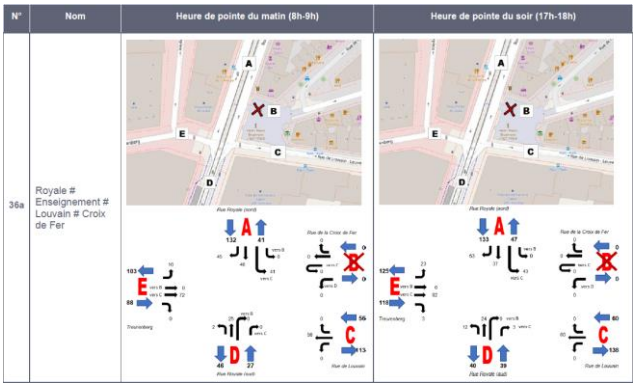
D'après les données de comptages effectués le 30 juin 2023 par Stratec à la demande de la Ville de Bruxelles, même en heure de pointe **la rue Royale connait une fréquentation relativement calme** avec 132 véhicules depuis Congrès/Botanique vers le Parc Royal au niveau du carrefour avec la rue de Louvain[4] et une quarantaine de véhicules dans l'autre sens.



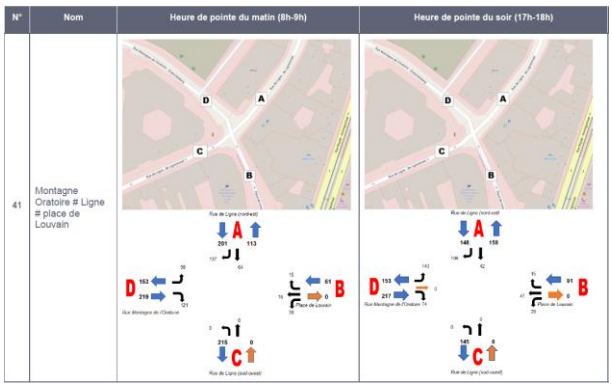
Carte des carrefours concernés par les comptages (Stratec, 2023)

Un autre carrefour proche analysé par cette étude est le carrefour entre la rue Montagne de l'Oratoire, la rue de Ligne et la Place de Louvain. **Ce carrefour est davantage emprunté et semble servir de bypass pour se rendre dans le centre depuis Botanique**. En heure de pointe, 200 véhicules viennent de la Place du Congrès par la rue de Ligne, la plupart tournent vers le boulevard Pachéco en descendant la rue Montagne de l'Oratoire. Depuis la rue Montagne de l'Oratoire, le trafic se répartit sur la rue de Ligne vers la Place du Congrès (1/3 le matin, 2/3 le soir) et vers la Cathédrale (2/3 le matin, 1/3 le soir).

Enfin, le **carrefour entre le boulevard Pachéco et la rue de la Banque est le plus fréquenté** des trois carrefours analysés à proximité du site. L'essentiel des flux depuis le boulevard Pachéco continuent sur le boulevard Berlaimont vers le centre, mais tout de même 190 véhicules tournent vers la rue de la Banque. La rue de la Banque est assez fréquentée avec environ 150 véhicules descendant et environ 200 montants.



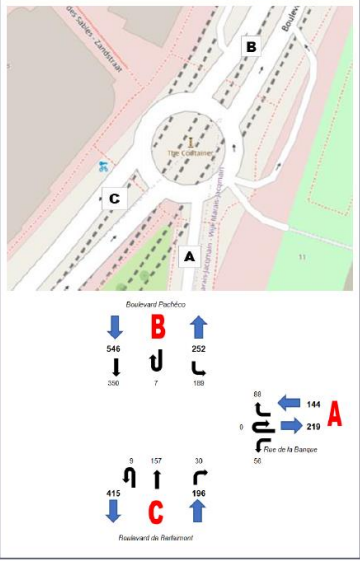
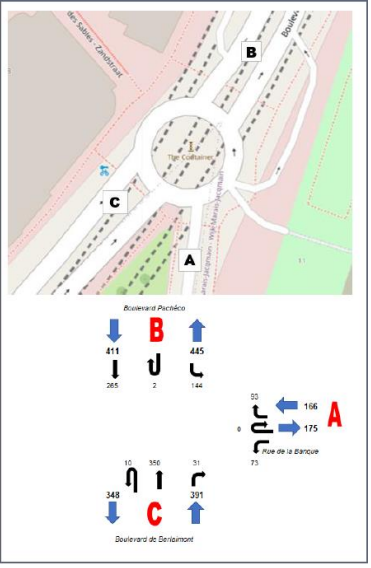
Carrefour Rue Royale / Rue de Louvain



Carrefour Rue de Ligne / Rue Montagne de l'Oratoire / Place de Louvain

[3] Voir paragraphe dédié dans la situation existante de droit.

[4] Le carrefour entre la rue Royale et la rue de Louvain (carrefour 36) est le plus proche du site sur la rue Royale. Il n'y a aucune intersection entre la place du Congrès et ce carrefour, dès lors, tous les véhicules empruntant le tronçon de la rue Royale entre le carrefour avec la rue de Louvain et la place du Congrès passent aussi par la place du Congrès. En revanche il n'est pas possible de savoir, uniquement sur base de ces comptages, si ces véhicules continuent jusqu'à Botanique.

N°	Nom	Heure de pointe du matin (8h-9h)	Heure de pointe du soir (17h-18h)
45	Pacheco # Berlaimont # Banque		

Carrefour Boulevard Pachéco / Rue de la Banque

Taxis et véhicules partagés

En Région de Bruxelles-Capitale, les taxis sont généralement mis à disposition aux abords des gares, aux différentes aires de stationnements, près des points névralgiques du centre-ville ou à la demande. La Gare de Bruxelles-Congrès n'est toutefois pas pourvue d'une telle aire de stationnement de taxis.

Les stations de taxis les plus proches :

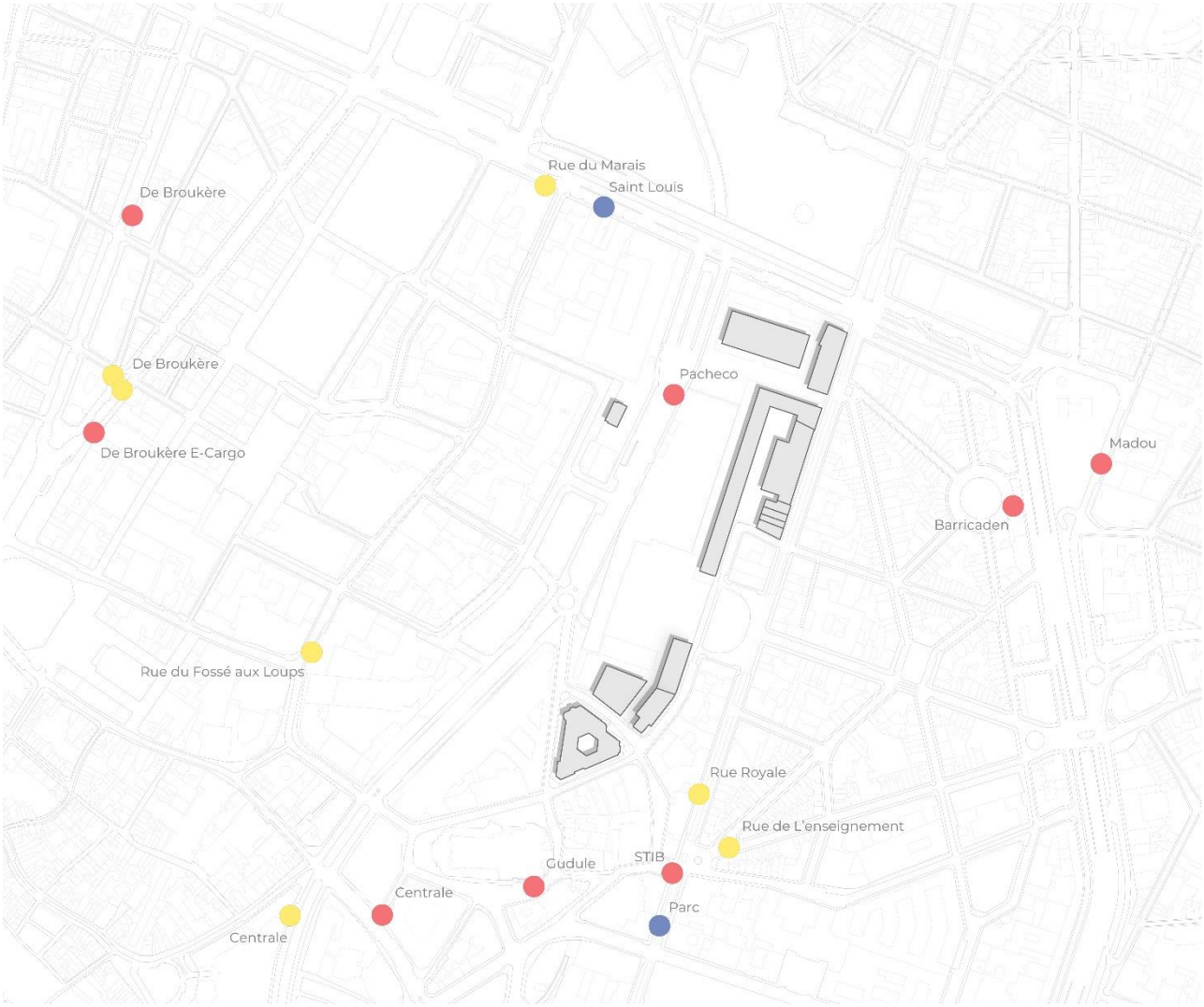
- Rue de l'Enseignement - 4 véhicules;
- Boulevard du Jardin Botanique (City 2) - 2 véhicules;
- Rue Royale, 250 - 5 véhicules

Le service de **taxi collectif** « Collecto » est un service disponible 7 jours sur 7 entre 23 heures et 6 heures du matin sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le service Collecto propose 200 points de départ (situés à des arrêts de la STIB). Un arrêt est situé à proximité du périmètre d'étude, Porte de Schaerbeek (151 rue Royale).

Le service **Cambio** est un service de véhicules partagés en libre-service. Les usagers doivent rendre le véhicule au même endroit qu'ils l'ont emprunté. Chaque voiture Cambio possède un emplacement de parking réservé.

Aux abords du périmètre, les stations Cambio les plus proches sont les suivantes :

- Boulevard Pacheco
- Barricades
- Treurenberg
- Place Sainte-Gudule

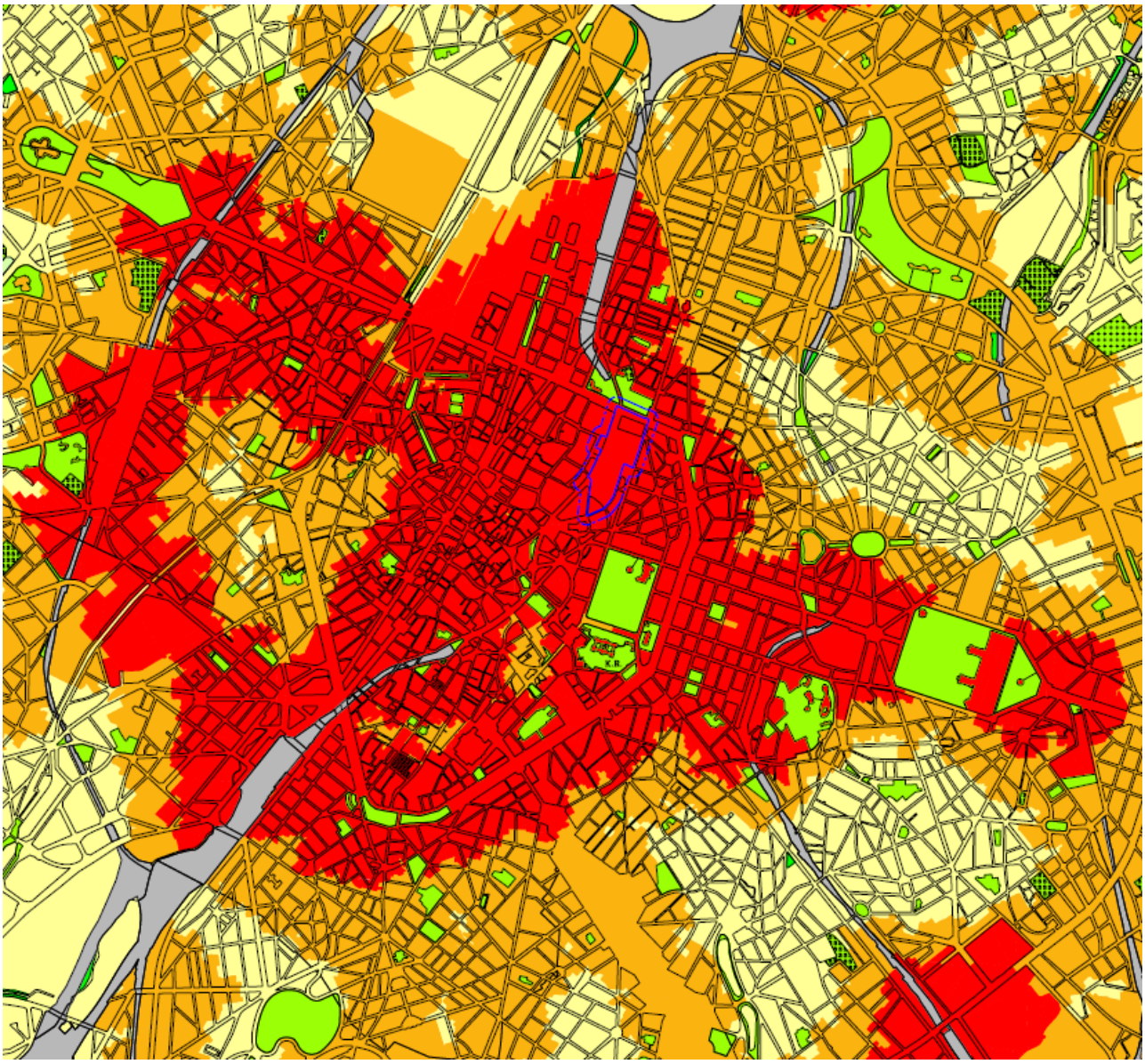


Localisation des arrêts de taxis, Collecto et Cambio (Bruxelles Mobilité, 2024)

Située en bordure du Pentagone, la Cité Administrative jouxte des voies métropolitaines (petite ceinture, rue Royale) qui permettent un accès routier facile, et ce aussi pour les Cambio et les taxis.

3.2 TRANSPORTS EN COMMUN

La carte indicative de l'accessibilité du RRU illustre la qualité de la desserte en transport en commun au sein du site : celui-ci se retrouve entièrement repris en zone A.



Carte d'accessibilité du RRU (BruGis, 2024)

La carte ci-dessous confirme cette très bonne accessibilité du site. En revanche, la zone à l'ouest du site est beaucoup moins bien desservie. Les zones d'accessibilité sont fixées à 150 mètres autour des arrêts de bus, 300 mètres autour des arrêts de tram et de métro, et à 500 mètres autour des gares.

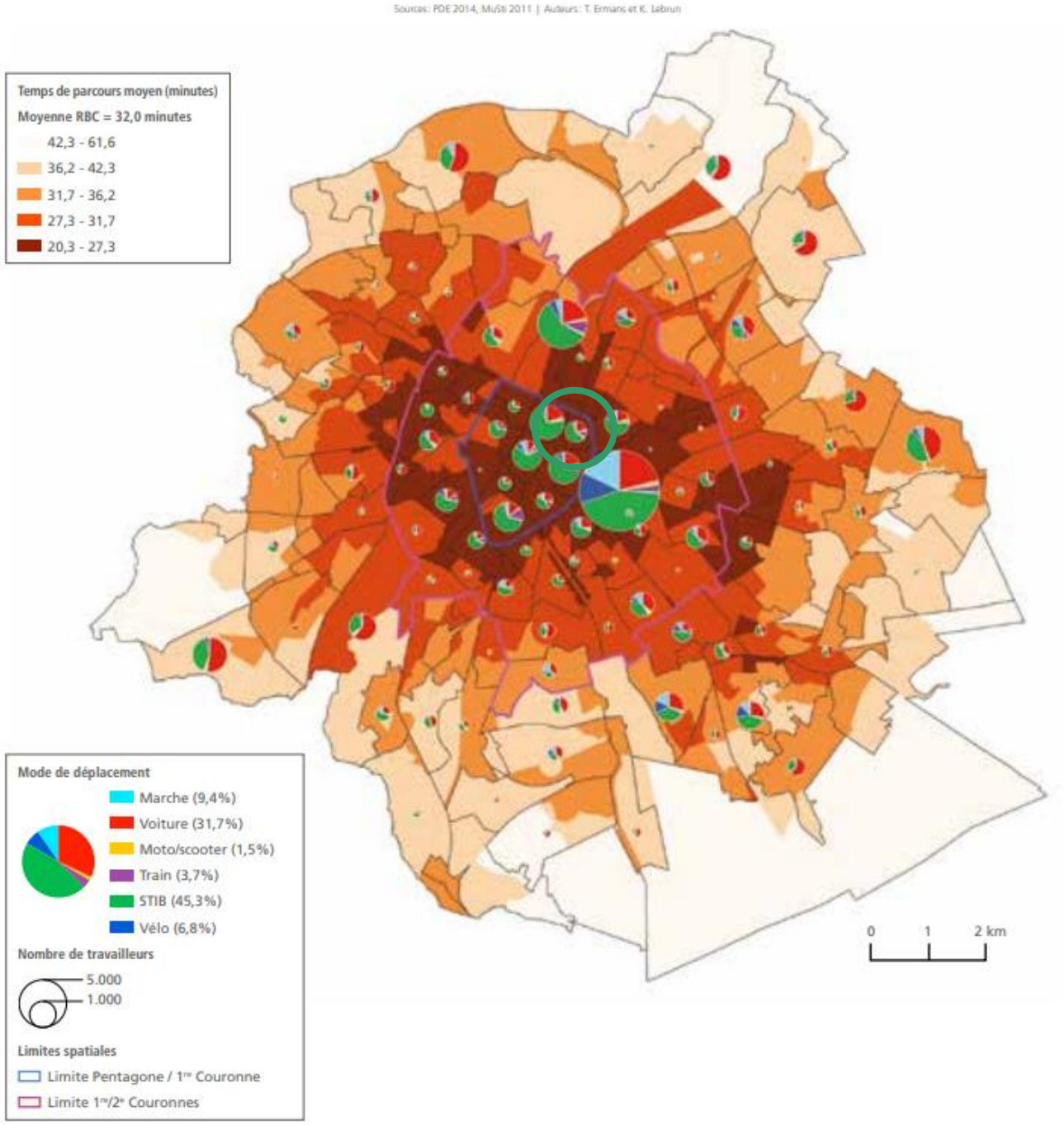


Carte d'accessibilité (BUUR PoS, 2024)

Cette desserte est bien exploitée par les travailleurs. Etant donné la forte proportion de la fonction bureau au sein du site, les comportements de mobilité au sein de la zone sont en effet fortement déterminés par les habitudes des travailleurs. L'analyse des données issues de la note de synthèse « Déplacements domicile-travail : état des lieux et perspectives d'action pour les entreprises » réalisée en collaboration entre les universités Saint-Louis et Libre de Bruxelles et Bruxelles-Mobilité, révèle que :

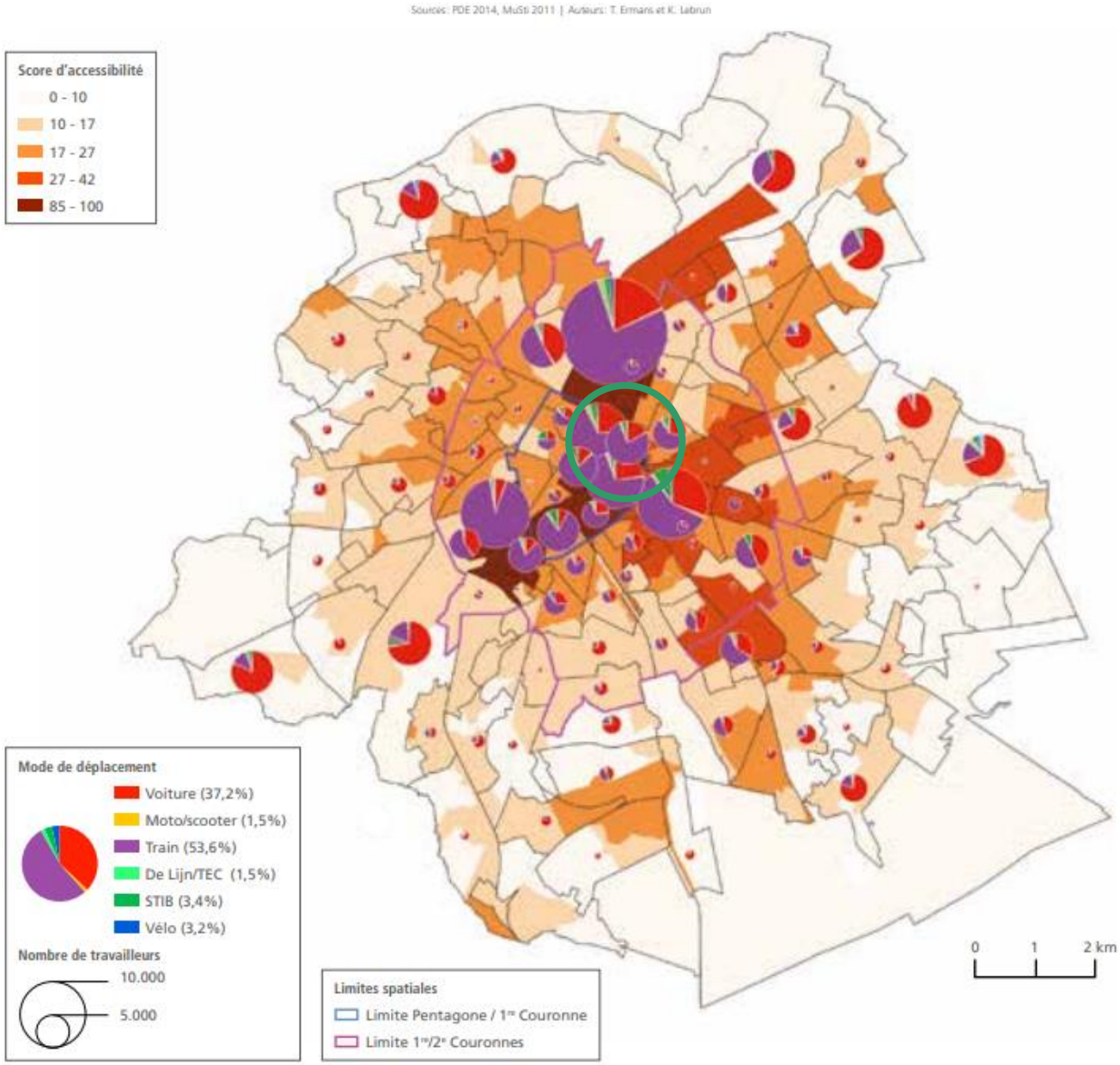
- Les travailleurs internes à la Région de Bruxelles-Capitale se rendent à la Cité Administrative d'Etat pour deux tiers par transport en commun STIB, environ 20 % par voiture, 10 % par train, et moins de 5 % pour les autres modes de transport. Cela confirme la très bonne desserte en transport en commun (tram, bus et lignes de métro 2 et 6) du site. Le temps de trajet moyen ne dépasse pas les 27 minutes.
- Les travailleurs externes à la Région de Bruxelles-Capitale se rendent à la Cité Administrative d'Etat pour trois quarts en train, confirmant le positionnement ultra-régional de la gare du Nord et l'efficacité de l'intermodalité pour arriver jusqu'au site. Le secteur fait partie de ceux avec le meilleur score d'accessibilité (entre 85 et 100) toujours grâce à la gare et à la bonne desserte en transport en commun (tram, bus et métro).

Notons que d'après cette étude de 2018[5] environ 7.000 travailleurs de la CAE vivent hors RBC, et environ 1.000 vivent en RBC. Ces chiffres prouvent l'importance des transports en commun dans le fonctionnement du site. Ils doivent également attirer notre attention sur l'importance de la qualité des aménagements entre les pôles de transport et la CAE.



Modes de déplacement et temps de parcours au lieu de travail au niveau des secteurs statistiques pour les travailleurs internes à la RBC (Université Saint-Louis, Université Libre de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, 2018)[6]

[5] L'étude ne tient donc pas compte des changements liés aux nouveaux comportements post-covid.
[6] Le secteur statistique de la CAE est entouré en jaune.



Modes de déplacement et accessibilité au lieu de travail au niveau des secteurs statistiques pour les travailleurs entrant en RBC (Université Saint-Louis, Université Libre de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, 2019)[7]

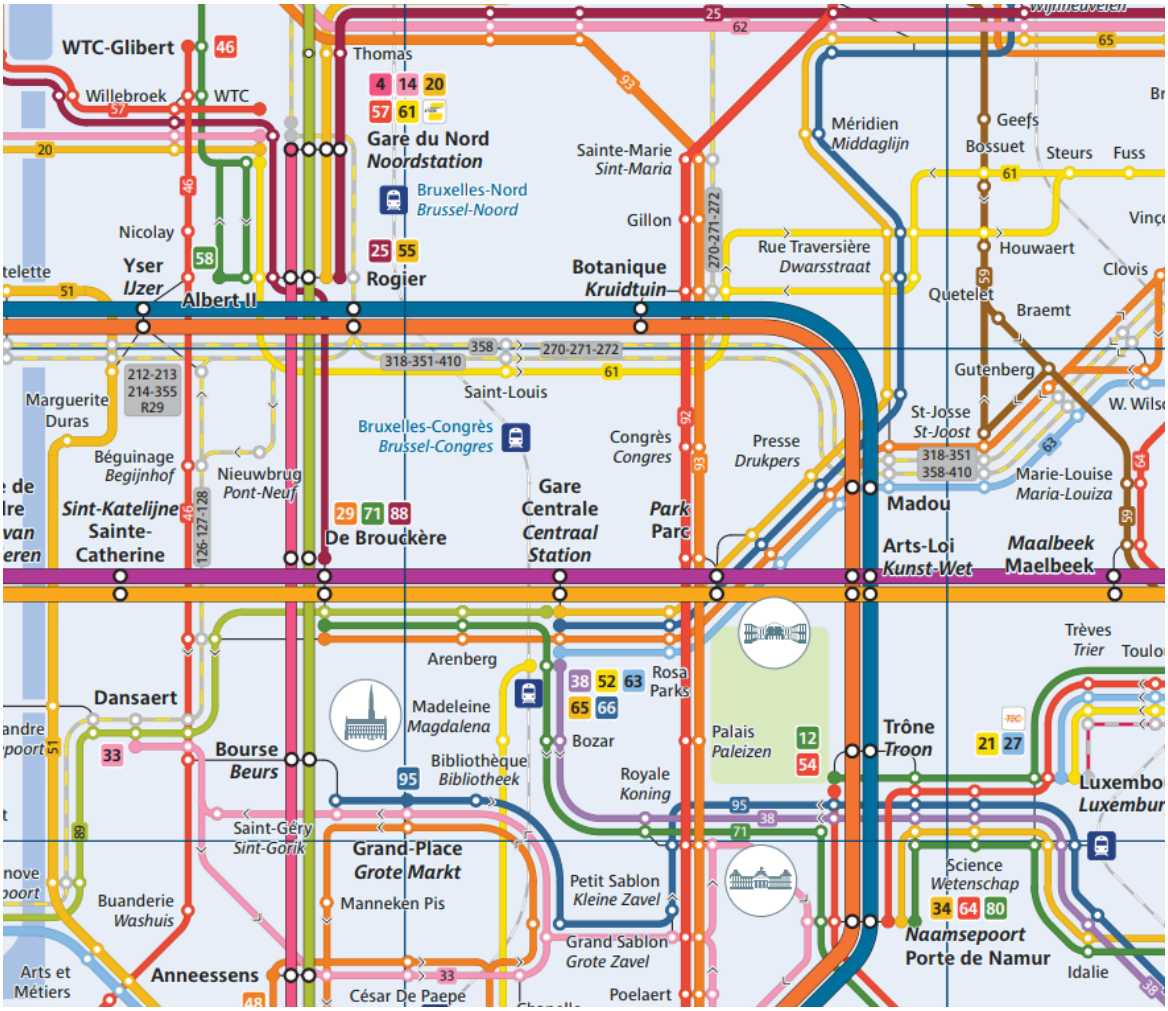
Cette desserte est assurée par les réseaux STIB, de LIJN et SNCB. Le réseau de la TEC n'a pas de desserte à proximité du périmètre. Les paragraphes suivants détaillent l'offre pour les trois réseaux en question.

Ces tendances sont confirmées par les habitudes de mobilité observées au sein de l'école GO ! Pacheco : tant les élèves que le personnel se rendent majoritairement sur le site grâce aux transports en commun. Train, tram et bus sont les modes de déplacement privilégiés pour les personnes extérieures à Bruxelles ou vivant en dehors du quartier. Beaucoup de déplacements se font également à pied ou à vélo. L'école encourage d'ailleurs ces pratiques et dissuade l'usage de la mobilité automobile.

[7] Le secteur statistique de la CAE est entouré en noir.

3.2.1 STIB

Le réseau de la STIB est particulièrement dense aux abords du périmètre. Il offre une desserte en métro, tram, bus ainsi que bus noctis.



Réseau de la STIB (2024)

Pour spécifier la qualité de cette desserte il y a lieu de considérer la zone influence propre à chaque mode de transport autour de ses points d'arrêts :

- En considérant qu'une station de **métro** dessert une zone d'un rayon de 500m, on relève les stations Parc et Gare Centrale sur les lignes 1 (Gare de l'Ouest/Stockel) et 5 (Erasme/Herrmann Debroux) ainsi que les stations Rogier, Botanique, Madou sur les lignes 2 (Simonis (Elisabeth)/Simonis /Léopold II) et 6 Simonis (Elisabeth)/Roi Baudouin). La Station Rogier dessert en outre les lignes de prémétro 3 (Esplanade /Churchill) et 4 (Gare du Nord/Stalle) qui sont en cours de transformation en un métro 3, entrée en service prévu du premier tronçon en 2030.Le relief réduit l'attractivité de la station Rogier.
- En considérant qu'un arrêt de **tram** dessert une zone d'un rayon de 300 m, on relève les arrêts Botanique, Congrès et Parc sur les lignes 92 (Fort Jaco/Schaerbeek Gare) et 93 (Stade/Legrand).
- En considérant qu'un arrêt de **bus** dessert une zone d'un rayon de 300 m, les lignes de bus suivantes desservent le site.

Ligne	Direction	Arrêts
29	De Brouckère/Hof ten Berg	Parc, Rosa Parks
29	Hof ten Berg/De Brouckère	Treurenberg, Gare Centrale, Rosa Parks
61	Gare du Nord/Montgomery	Botanique
61	Montgomery/Gare du Nord	Saint-Louis, Botanique
63	De Brouckère/Cimetière de Bruxelles	Parc, Rosa Parks
63	Cimetière de Bruxelles/De Brouckère	Rosa Parks, Treurenberg
66	De Brouckère/Péage	Parc

Ligne de bus (STIB)

- Du vendredi au samedi et du samedi au dimanche de minuit à 3h du matin, le réseau **Noctis** de la STIB dessert le périmètre d'étude (Passage toutes les 30 minutes sur chaque ligne).

Ligne	Direction	Arrêts
4	de Brouckère - Cimetière de Bruxelles	Gare Centrale, Rosa Parks, Congrès, Botanique
5	Gare Centrale – Kraainem	Gare Centrale, Parc, Treurenberg, Rosa Parks
18	Gare Centrale - Heysel	Treurenberg, Presse, Madou

Ligne du réseau Noctis

Fréquence

La fréquence de desserte des différents modes de transports au sein du périmètre peut être résumée selon le tableau suivant. Il fait ressortir une plus grande desserte en tram et métro. Le bus offre cependant plus de possibilités par rapport aux destinations. L'existence de différents modes, complémentaires, à proximité et autour du site est un élément fort et important.

STIB	Lignes	Semaine		Week-end	
		Heures de pointe	Heures creuses / soirées	Samedi	dimanche
Métro	1	12	8 et 6	6 à 8	6
	2	12	8 et 6	6 à 8	6
	3	10 à 12	8 et 6	5 à 8	6
	4	10 à 12	8 et 6	5 à 8	6
	5	12	8 et 6	6 à 8	6
	6	12	8 et 6	6 à 8	6
Tram	92	10	4 à 7	4 à 6	3 à 4
	93	10	4 à 7	4 à 6	4
Bus	29	6	5 à 6	3 à 6	3 à 5
	61	6	4 à 5	3 à 5	3 à 4
	63	10	3 à 6	4 à 6	4 à 6
	66	7 à 8	6	3 à 7	3 à 4

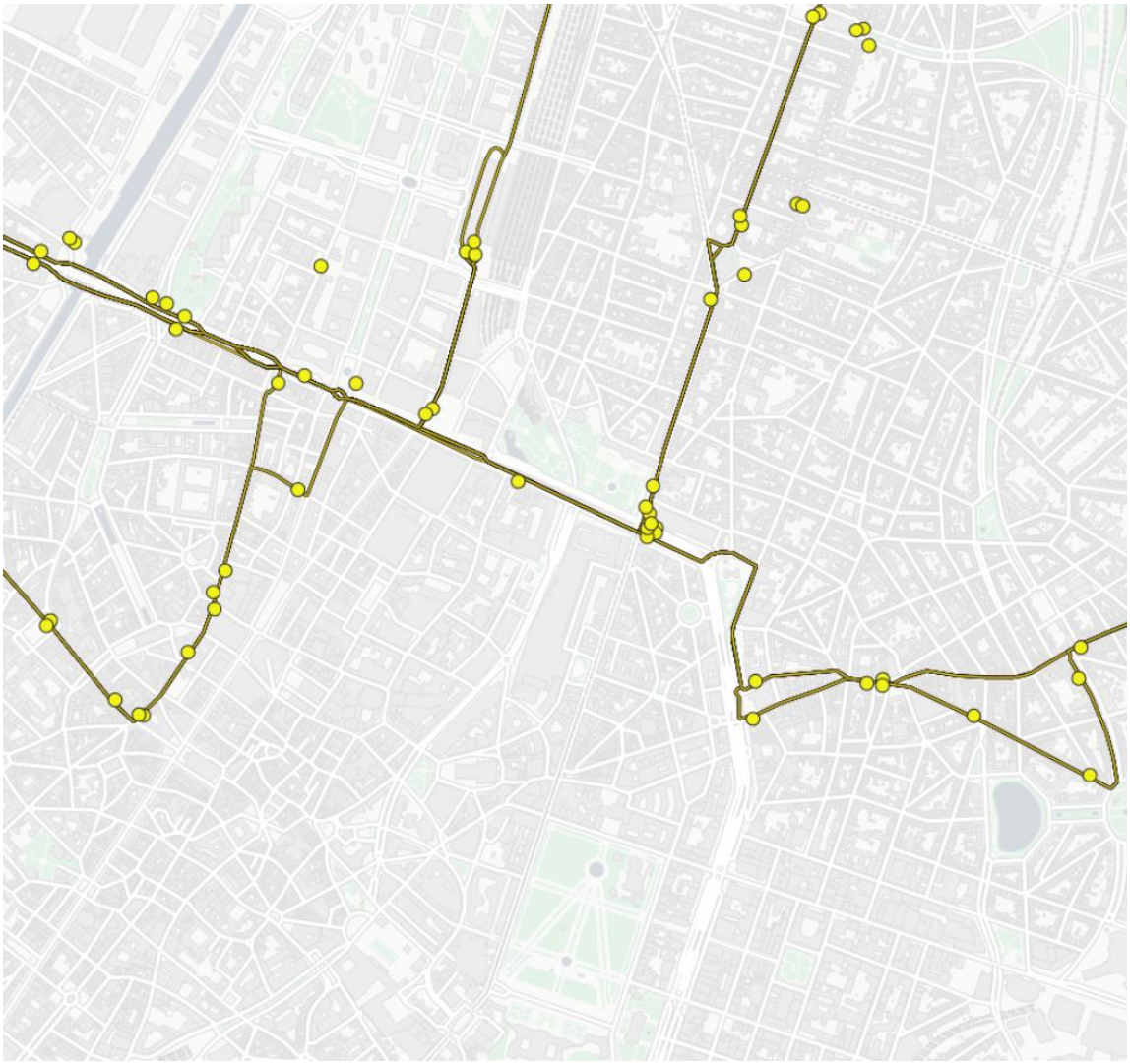
Fréquence des lignes STIB dans le périmètre (nombre de véhicules par sens)

De plus, le projet de ligne 15 du tramway de Bruxelles viendra s'ajouter au réseau actuel et le renforcer davantage. La ligne 15 est un projet de ligne de tramway qui traversera le quartier de Tour et Taxis et reliera la station de métro Belgica et la gare de Bruxelles-Nord, à partir de 2029. En 2032, la ligne sera prolongée afin de rejoindre la gare de Bruxelles-Central (via le boulevard Saint-Lazare et le boulevard Pachéco).

Cette nouvelle ligne de tram renforcera davantage la très bonne desserte en transports en commun du site du PPAS en le connectant directement aux gares du Nord et gare Centrale, mais aussi au nord-ouest bruxellois.

3.2.2 De Lijn

L'offre du réseau de Lijn est exclusivement une offre de bus. Il est à noter que les lignes de bus en question rejoignent la capitale avec d'autres villes situées en dehors de la Région. Il s'agit donc de ligne relativement étendue.



Réseau de bus De Lijn (De Lijn, 2024)

En considérant qu'un bus dessert une zone de 300 m autour de ses arrêts, les lieux suivants peuvent être pointés comme significatifs en bordure du site :

Au niveau du Boulevard du Jardin Botanique :

- ligne 270 (Brussel/Keerbergen)
- ligne 271 (Brussel/Kampenhout)

- ligne 272 (Brussel/Bonheiden)
- ligne 318 (Brussel/Vrebos)
- ligne 410 (Brussel/Leuven)

La fréquence des différentes lignes est résumée dans le tableau ci-dessous.

N° de bus	Direction	Nombre de véhicules	
		heures de pointe	heures creuses
ligne 270	Brussel/Keerbergen	2	2
ligne 271	Brussel/Kampenhout	2	1
ligne 272	Brussel/Bonheiden	3 à 5	2
ligne 318	Brussel/Vrebos	2	2
	Brussel/Leuven		
Ligne 410	Brussel/Leuven (Overijse-Hoeillart)	3	2

Fréquence des lignes De Lijn dans le périmètre (nombre de véhicules par sens)

Etant donné qu'il s'agit d'une desserte de longue distance, l'on peut considérer que les lignes desservant l'arrêt Rogier sont également intéressantes pour la distance au sein du périmètre :

- ligne 129 (Dilbeek - Brussel)
- ligne 212 (Aalst - Brussel)
- ligne 213 (Aalst - Brussel)
- ligne 214 (Aalst - Brussel)
- ligne 230 (Kapelle-op-den-bos - Brussel)
- ligne 231 (Beigem - Brussel)
- ligne 232 (Grimbergen Vaart - Brussel)
- ligne 233 (Humbeek - Brussel)
- ligne 235 (Het Voor - Brussel)
- ligne 240 (Wemmel - Brussel)
- ligne 241 (Strombeek-Bever - Brussel) ligne 242 (Asse - Brussel)
- ligne 243 (Zellik - Brussel) ligne 246 (Wemmel - Brussel)
- ligne 250 (Puurs - Liezele - Londerzeel - Brussel)
- ligne 251 (Malderen-Brussel)
- ligne 260 (Puurs - Brussel)
- ligne 355 (Liedekerke - Ternat - Brussel Noord)
- ligne 460 (Boom - Brussel)

Le tableau ci-dessous résume les fréquences des situation des transports en commun (hors train) tous types et opérateurs confondus afin de synthétiser les informations décrites ci-dessus. Les heures de points (7h-9h et 15h-19h) sont les heures avec le plus d'offre de transport. Le métro et le tramway sont les deux modes de transport qui offrent

le plus de régularité. Les bus De Lijn sont plus rares.

Ligne	Type	Sens	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	00h
STIB																						
2	Métro	Vers Elisabeth	1	10	9	9	10	7	7	8	8	8	9	8	10	9	10	6	6	6	6	4
2	Métro	Vers Simonis	4	8	9	10	9	8	8	8	8	8	10	9	9	9	9	6	6	6	6	2
6	Métro	Vers Elisabeth	2	8	10	9	10	9	9	8	8	8	8	10	9	10	9	6	6	6	6	5
6	Métro	Vers Roi Baudouin	4	8	10	9	9	9	8	8	8	8	9	10	9	10	8	6	6	6	6	4
2 & 6	*Métro*	*Vers Elisabeth*	*3*	*18*	*19*	*18*	*20*	*16*	*16*	*16*	*16*	*16*	*17*	*18*	*19*	*19*	*19*	*12*	*12*	*12*	*12*	*9*
2 & 6	*Métro*	*Vers Simonis/Roi B.*	*8*	*16*	*19*	*19*	*18*	*17*	*16*	*16*	*16*	*16*	*19*	*19*	*18*	*19*	*17*	*12*	*12*	*12*	*12*	*6*
92	Tramway	Vers Schaerbeek Gare	2	7	10	9	10	9	8	8	8	9	7	10	10	10	6	7	6	4	4	3
92	Tramway	Vers Fort-Jaco	2	5	10	10	9	9	8	8	8	8	8	9	10	11	9	4	5	4	5	2
93	Tramway	Vers Legrand	1	5	10	10	9	9	8	8	8	8	9	9	10	11	6	10	4	4	5	3
93	Tramway	Vers Stade	0	10	10	9	10	9	8	8	8	9	8	10	10	10	8	4	4	4	4	2
29	Bus	Vers Hof Ten Berg	2	4	10	10	8	6	5	5	5	5	9	10	10	10	12	5	7	4	4	4
29	Bus	Vers Brouckère	3	6	10	9	9	5	5	5	6	5	11	10	10	10	9	5	4	4	4	3
61	Bus	Vers Montgomery	0	5	6	6	6	6	5	5	5	5	5	6	6	5	5	4	4	4	4	0
61	Bus	Vers Gard du Nord	2	5	6	7	6	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	4	3	0
63	Bus	Vers Cimetière de Bruxelles	1	5	8	9	9	5	5	5	5	5	7	8	8	8	6	5	4	4	5	3
63	Bus	Vers Gare Centrale	3	6	9	10	6	5	5	5	5	5	9	8	8	7	5	5	4	4	4	2
66	Bus	Vers Tol	1	4	6	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	5	4	4	4	3
66	Bus	Vers Gare Centrale	2	5	6	6	6	4	6	5	5	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	2
De Lijn																						
270	Bus	Vers Brussel	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
270	Bus	Vers Keebergen	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
271	Bus	Vers Brussel	0	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
271	Bus	Vers Kampenhout	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	0	0	0
272	Bus	Vers Brussel	0	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	2	1	1	0	0
272	Bus	Vers Zaventem	2	2	3	3	1	2	2	2	2	1	2	3	2	3	2	1	1	0	0	0
318	Bus	Vers Brussel	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0
318	Bus	Vers Leuven	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0
410	Bus	Vers Brussel	0	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	0	0	0
410	Bus	Vers Leuven	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	0	0

Synthèse des fréquences des transports en commun à proximité du site (STIB, De Lijn, 2024)

3.2.3 SNCB

La consultation des horaires en décembre 2023 renseigne que seul la ligne S1 s'arrête à Bruxelles-Congrès, connectant Nivelles à Anvers Central.

Destination	N° de trains	Horaire
Anvers	2	h:10 et h:44
Nivelles	2	h:15 et h:49

Destination et fréquence des trains à la gare Bruxelles-Congrès

Ces trains font arrêt entre 4h44 et 00:15, les heures d'ouverture de la gare Bruxelles-Congrès. Par contre, aucun train ne s'arrête à la halte Bruxelles-Congrès les samedis et dimanches.

En considérant que la Gare du Nord et la Gare Centrale sont également situées à une distance raisonnable du périmètre d'étude, la plupart des destinations en Belgique et à l'étranger sont bien accessibles.

Compte tenu de sa situation, l'accessibilité à la Cité Administrative de l'Etat est extrêmement avantageuse. Sa position au centre-ville lui permet de profiter pleinement du réseau de transport public (train, métro, tram, bus). Le métro à Botanique et le tram de la Rue Royale sont les principaux hubs de transport dans la zone. La Gare Congrès connait une faible fréquentation avec en moyenne 541 montées en semaine[8].

[8] *Nombre de voyageurs montés par gare en 2023*, SNCB.

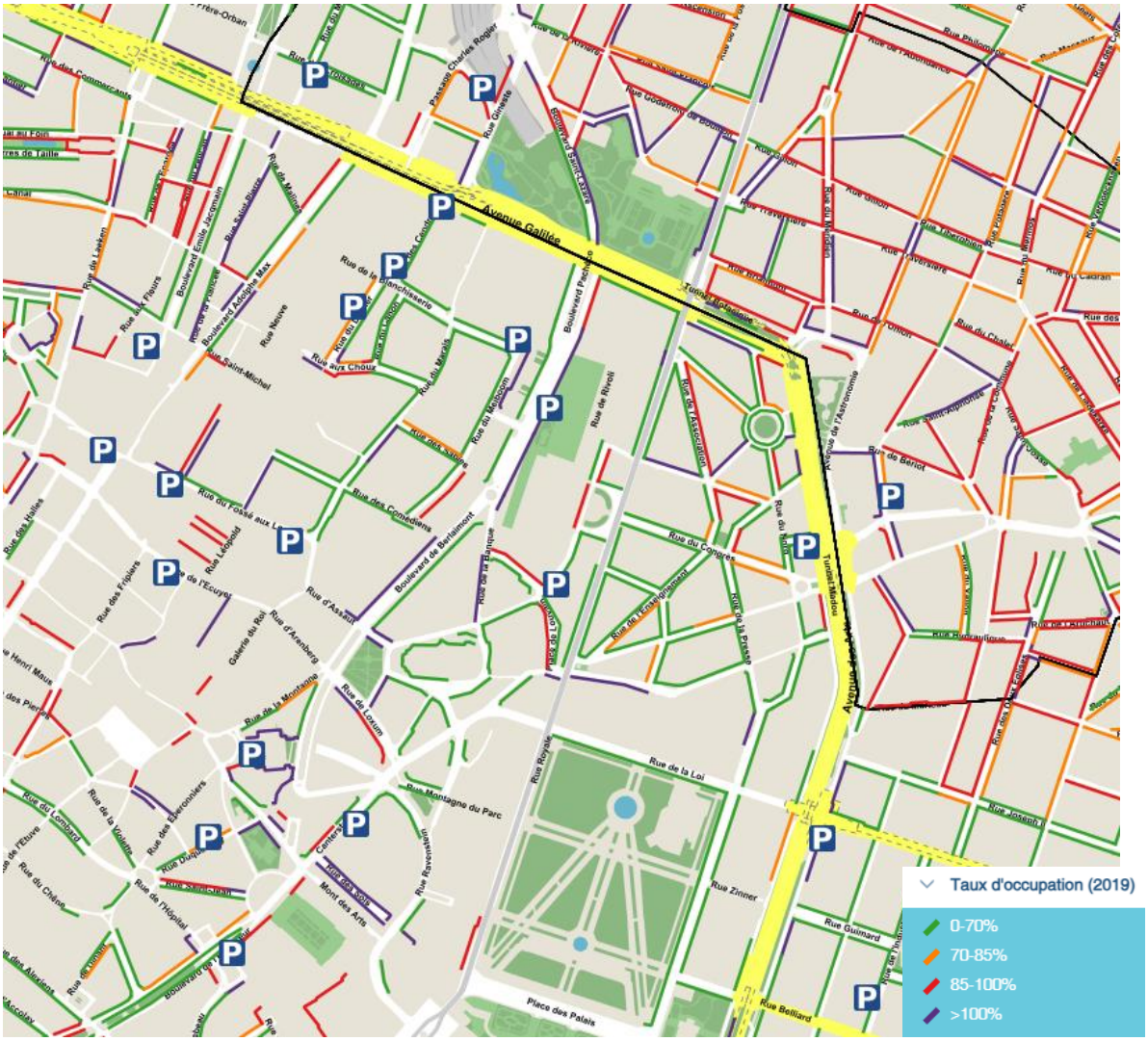
3.3 STATIONNEMENT

3.3.1 Stationnement en voirie

La majorité des voiries carrossables au sein du périmètre compte du stationnement longitudinal de part et d'autre de la voirie. Cette offre de stationnement est payante (horodateurs) dans l'ensemble de la zone d'étude.

Le taux d'occupation du stationnement reste sous les 70% dans la majeur partie des voiries du périmètre. La pression sur le stationnement est néanmoins plus marquée au niveau de la rue de la Banque et du bd Pacheco côté impair avec des taux d'occupation qui dépassent les 100%.

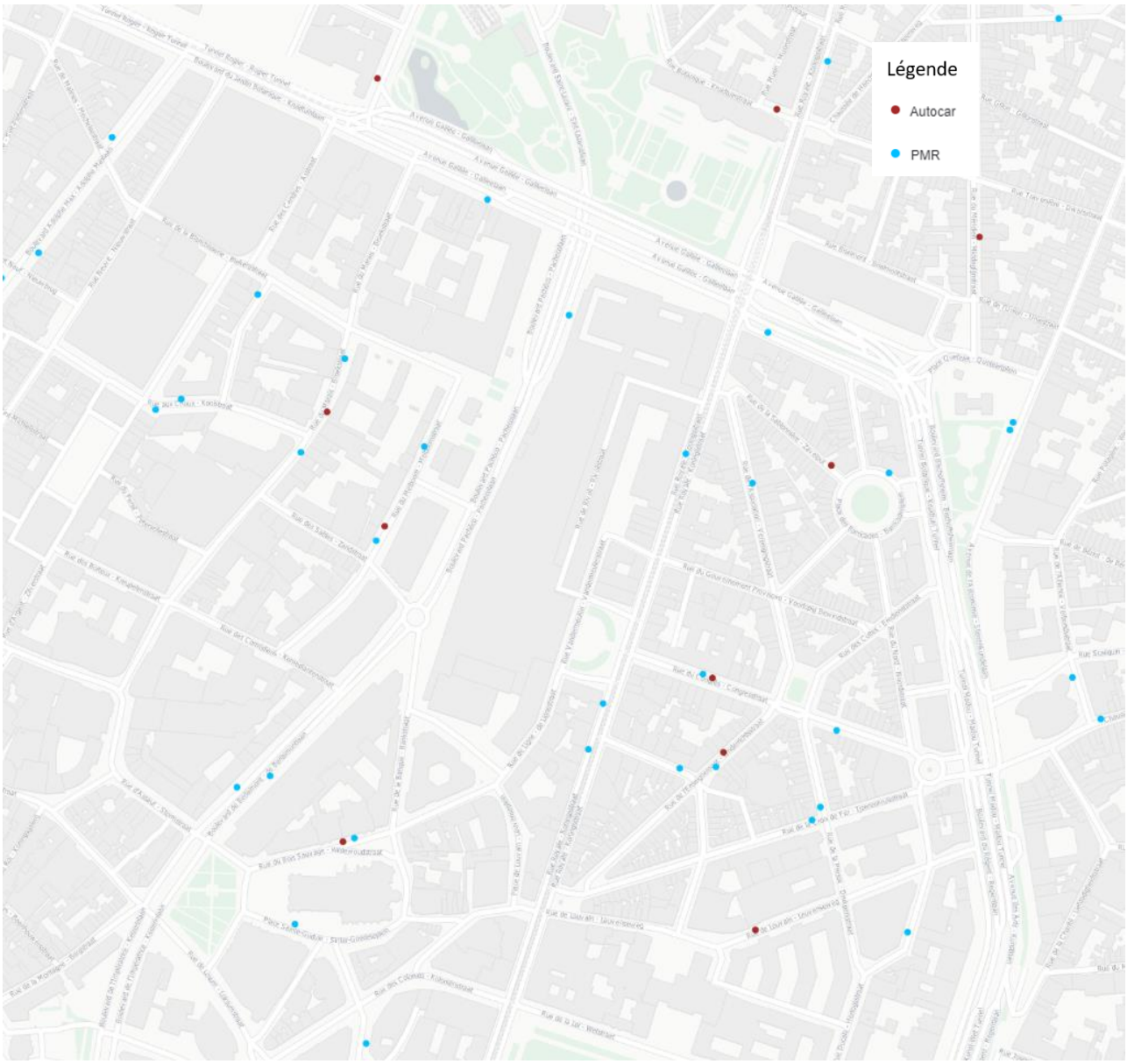
Il est à noter que, lors des spectacles, les emplacements sis du côté des numéros impairs de la rue de la Presse sont réservés pour le Cirque Royal.



Taux d'occupation du stationnement entre 5h et 7h (Parking.brussels, 2019)

Autour du site, les emplacements **PMR** les plus proches sont au nombre de 22 places.

Les emplacements réservés au stationnement des autocars de **tourisme** (17 emplacements de stationnement de moyenne durée le long du boulevard Pachéco - décision du Collège du 10.07.08) sont également régulièrement utilisés par les automobilistes, particulièrement en dehors de la haute saison touristique.



Places de stationnement PMR et autocar (Mobigis, 2024)

3.3.2 Stationnement hors-voirie

Plusieurs parkings publics sont disponibles dans et autour du périmètre du PPAS.

	Parking Pachéco		Royal	Parking Passage 44	Botanique	City 2	Centre	Gare Centrale
Exploité par	Q-Park	Bepark	Parking Royal	Interparking	Interparking	Interparking	Q-Park	Interparking
Places	354	1.538**	159	526	369	380	780	1.013
Semaine	6:30 à 23:00	05:45 à 23:00	24h/24	07:00 à 21:00	07:00 à 00:30	07:00 à 21:30	07:00 à 23:00	24h/24
Samedi	7:00 à 23:00	07:00 à 23:00		07:00 à 21:00				
Dimanche	Fermé	Fermé		Fermé	12:00 à 22:00	fermé	fermé	

** Source Aries, Permis d'environnement

Parkings dans le périmètre (Parking.brussels, 2024)



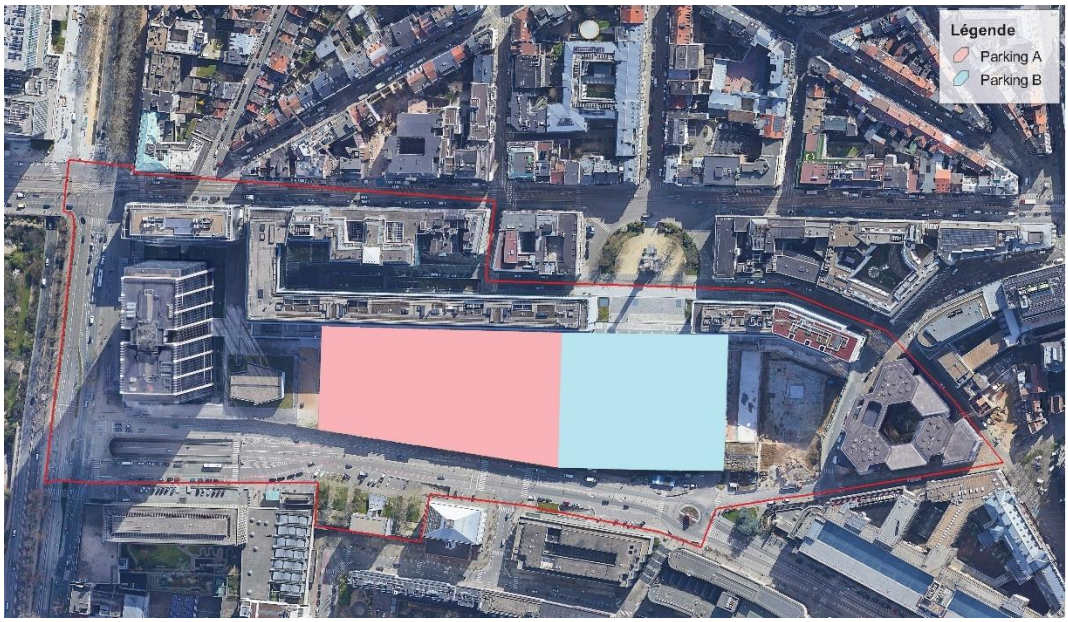
Taux d'occupation des parkings dans et autour du site et en voirie de 10h à 12h (Masterplan Haut-Bas, 2019)

La carte ci-dessus montre le taux d'occupation du stationnement en voirie entre 10h et 12h et vient donc compléter les informations déjà analysés ci-dessus, en plus de détaillé l'occupation des parkings dans et autour du site.

En pleine journée, le stationnement en voirie est davantage occupé dans le quartier Notre-Dame-aux-Neiges que la nuit. En revanche, l'occupation des parkings publics hors-voirie est très faible. Les parkings publics alentours ont tous une occupation inférieure à 50% à l'exception des parkings Royal, Pachéco et City 2. Cela est important à noter car ce sont les plus proches du site. Ces parkings sont bien remplis en journée probablement en raison du nombre de travailleurs venant en voiture.

Au vu de ces constats, un report des places en voirie pourrait être envisagé pour limiter la place de la voiture dans l'espace public.

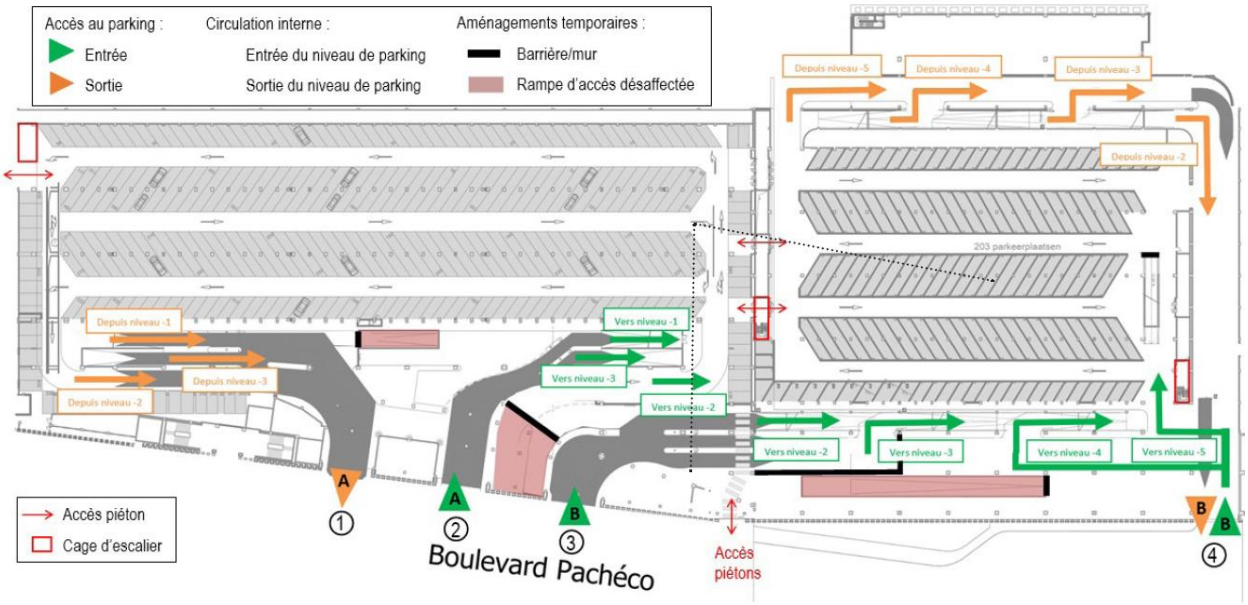
Le site du PPAS contient deux parkings souterrains sous le Jardin Péchère et sous l'esplanade. La majorité du site est en fait des parkings souterrains. Ces parkings sont dénommés parkings A et B et sont localisés selon le plan ci-dessous :



Localisation des parkings A et B (Ville de Bruxelles, 2024)

Le parking A a ses accès sur le Boulevard Pachéco, au sud de la station Congrès, et est connecté à la rue de Rivoli. Le parking B a ses accès uniquement sur le Boulevard Pachéco.

Les usagers du quartiers confessent cependant que ces parkings n'ont pas leur prédilection : leur réputation veut que ces parkings sont sales, mal éclairés, gigantesques, vides… autant de facteurs qui ne les rendent pas très sécurisant, d'autant plus qu'ils sont régulièrement occupés par des personnes sans-abris. Les riverains utilisent plus volontiers le parking Royale, à la rue de Ligne que les parkings de la Cité Administrative.



Accès aux parkings A et B (ARIES, 2023)

Ces parkings sont sous la propriété de plusieurs acteurs :

- RAC 1 : Parking B – Niveaux +7,10 ; +9,80 ; +12,50 (Police fédérale)
- RAC 2 : Parking B – Partie du niveau +1,70
- RAC 4 : Parking A – Niveau -0,90 (QPark)

Parking B – Niveaux -0,90 ; +1,70 ; +4,40

- Tour des Finances : Parking A – Niveaux +4,40 et +7,10 (Tour des finances)

Niveau Parking B	Propriétaire
-1	RAC 1
-2	RAC 1
-3	RAC 1
-4	RAC 4
-5	RAC 4 (80%) ; RAC 2 (20%)

Niveau Parking A	Propriétaire
-1	Financietoren
-2	Financietoren
-3	RAC 4

Propriétaires actuels des parkings A et B (Aries, 2018)

Le bâtiment de logements C2 contient aussi 74 places de stationnement en sous-sol, le bâtiment D contient 6 places pour les pompiers et un accès au parking B vers 142 places supplémentaires.

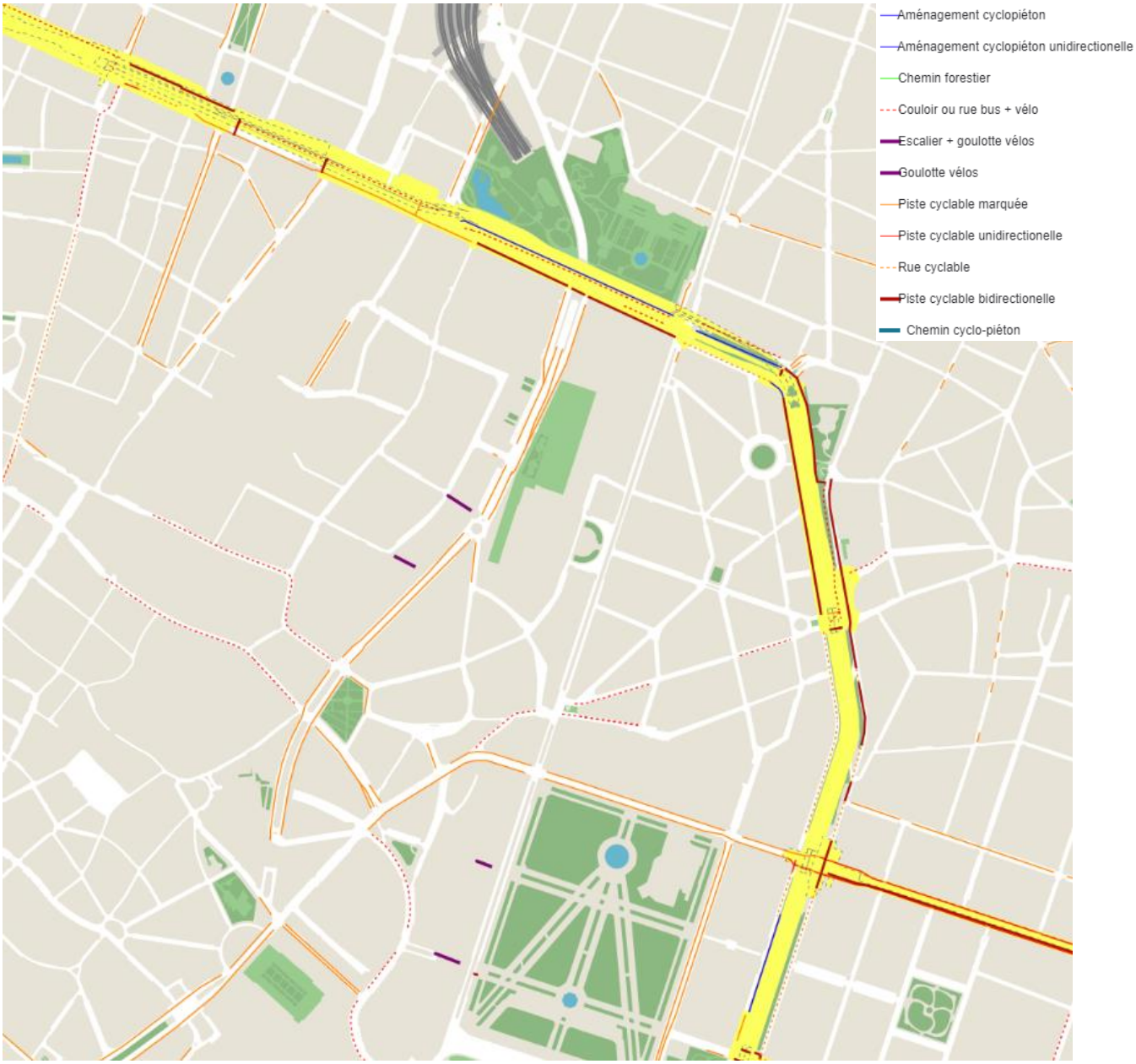
Ces parkings sont notamment utilisés à la fois par les travailleurs et utilisateurs de la CAE (dont Police fédérale pour une partie) et à la vue de leur proximité du centre (à moins de 10 minutes à pied de la Grand Place) par les visiteurs du Pentagone.

Avec les évolutions des habitudes de mobilités, les plans de mobilités et stratégies régionales et communales et les futurs projets de transports en commun, il est envisageable que sur le long terme ces parkings soient sous-exploités. Dès lors, une reconversion des parkings peut être étudiée.

Le site est donc très bien pourvu en possibilités de stationnement. En revanche, il est à noter que les parkings les plus proches (parking A et B et le parking Royal) sont rapidement saturés, tout comme quelques voiries aux abords du site. Une large offre de stationnement est également disponible et non saturée dans un rayon de moins de 500m du site.

3.4 VELOS ET MICROMOBILITES

3.4.1 Aménagements cyclables



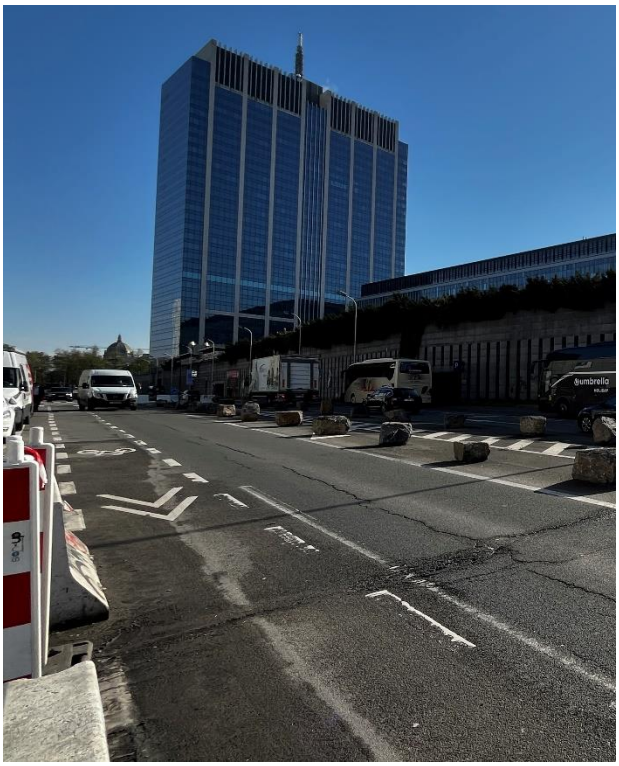
Aménagements cyclables aux alentours du site (Mobigis, 2024)

La plupart des aménagements cyclables aux alentours du site sont des pistes cyclables marquées. Une piste cyclable bidirectionnelle séparée longe la petite ceinture sur une portion qui passe devant la Tour des Finances.

Des pistes cyclables unidirectionnelles marquées (avec et sans ligne Sauwens) au sol sont présentes tout le long du Bd Pacheco, pour les deux sens de circulation.

Le Boulevard du Jardin Botanique est quant à lui équipé d'une piste cyclable séparée pour le tronçon montant et d'une bande « Bus Taxi Vélo » pour le tronçon descendant.

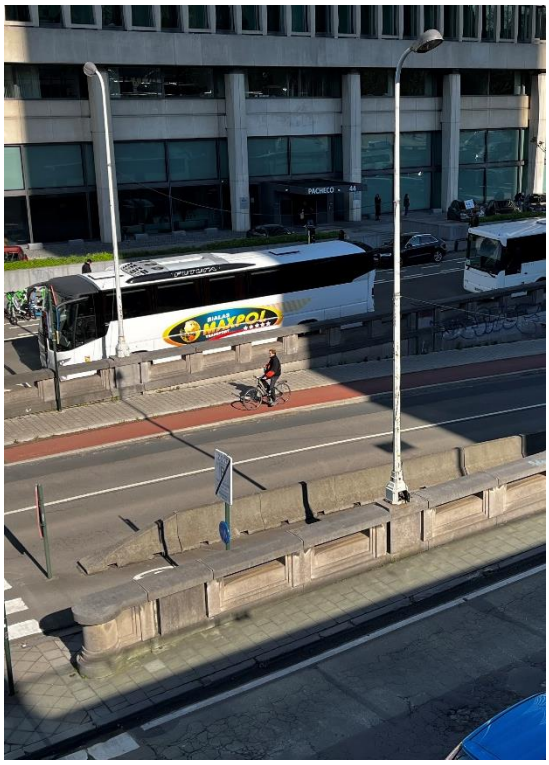
La rue Royale ne dispose pas d'infrastructure sécurisant le cheminement des cyclistes.



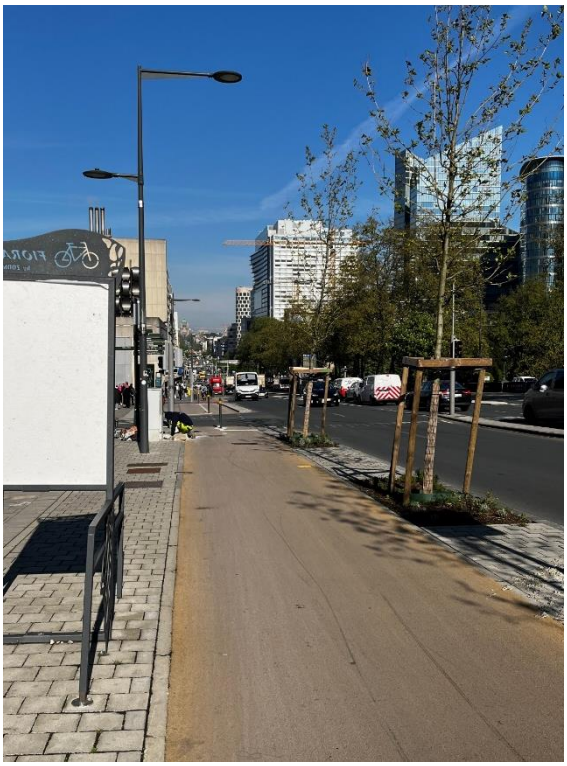
Aménagement cyclable marqué et dégradé – Boulevard Pachéco (BUUR PoS, 2024)



Un autocar stationne sur la bande cyclable marquée – Boulevard Pachéco (BUUR PoS, 2024)



Un cycliste sur la piste cyclable séparée passant sous le Boulevard Botanique – Boulevard Pachéco (BUUR PoS, 2024)



Piste cyclable séparée – Boulevard Botanique (BUUR PoS, 2024)



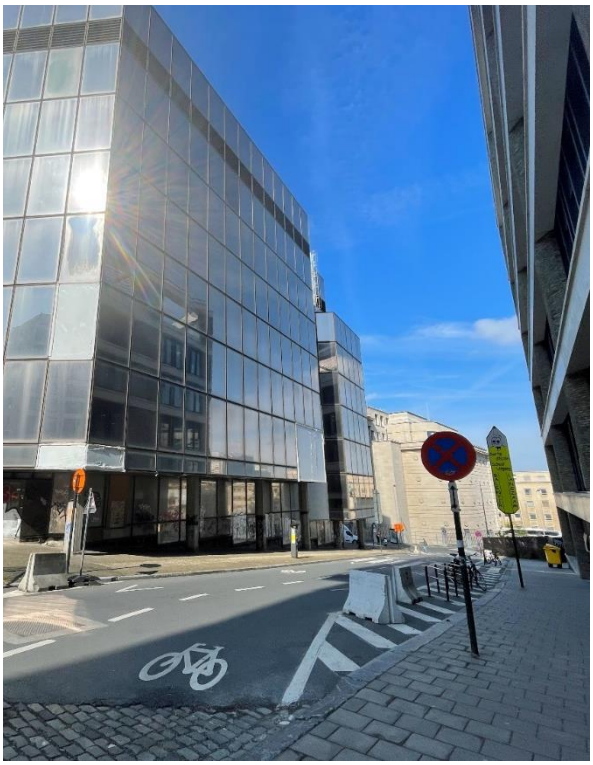
Piste cyclable séparée – Boulevard Botanique (BUUR PoS, 2024)



Rue Royale, aucun aménagement cyclable. Les cyclistes sont particulièrement en danger lors du passage du tram car se retrouvent coincés entre le tram et la bande de stationnement. (BUUR PoS, 2024)

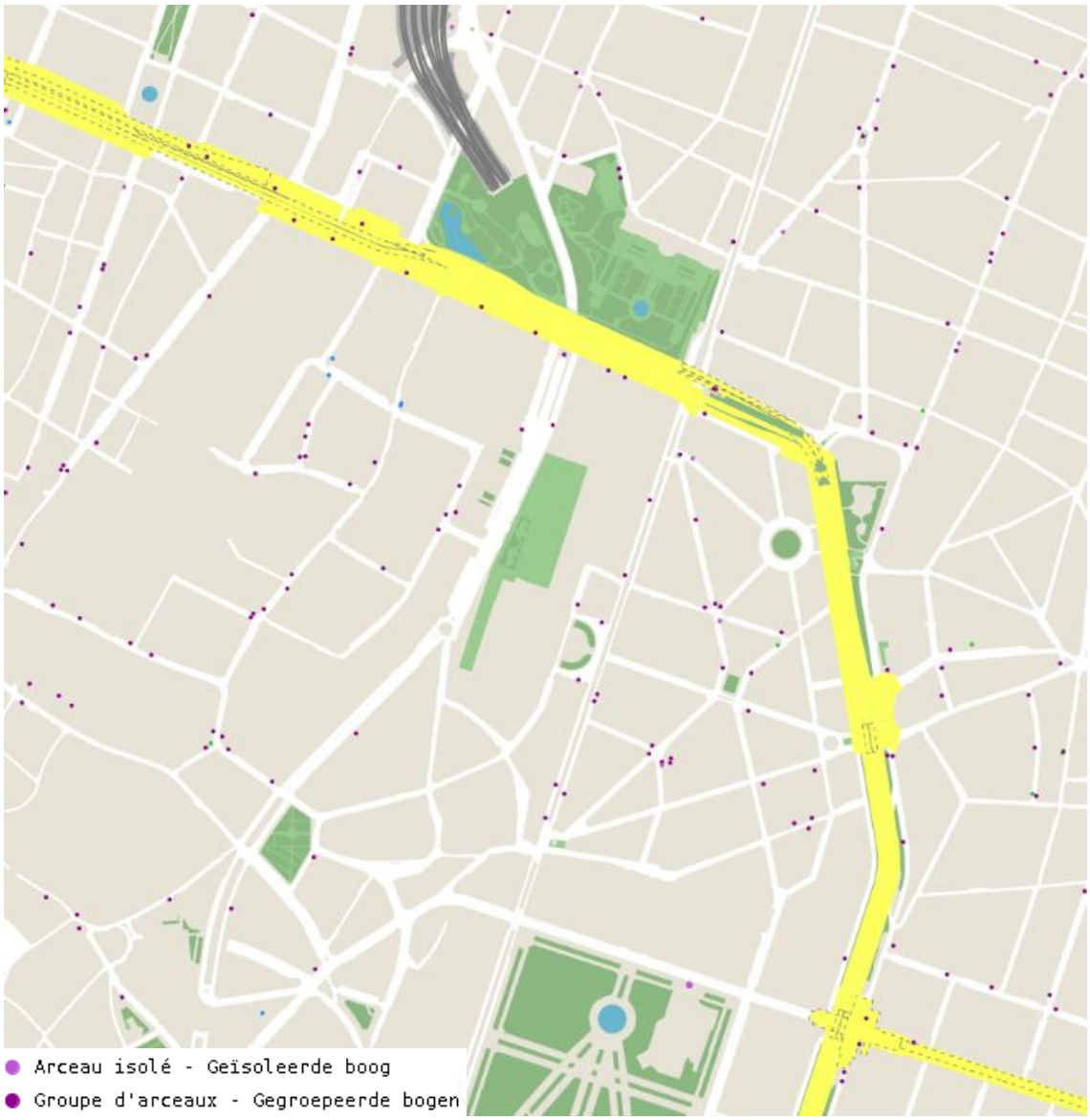


Rue de Ligne avec un revêtement en pavés irréguliers (BUUR PoS, 2024)



Rue Montagne de l'Oratoire, aménagement cyclable marqué devant l'école (BUUR PoS, 2024)

3.4.2 Stationnement cyclable



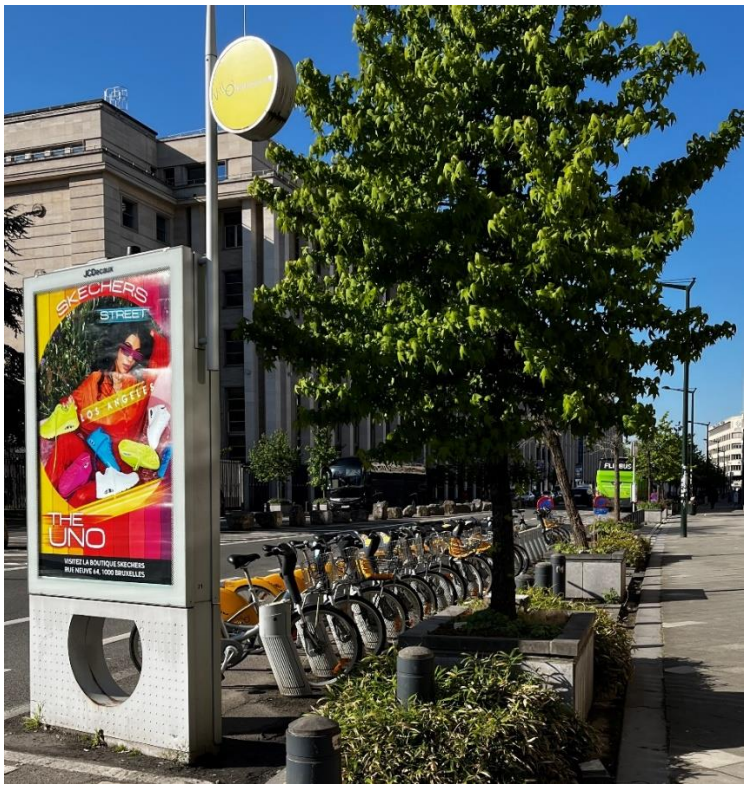
Stationnements vélos aux alentours du site (Mobigis, 2024)

L'offre de stationnement vélo en voirie s'est accrue via l'aménagement d'arceaux vélo aux abords des traversées piétonnes.

3.4.3 Vélos partagés (Villo)

Actuellement, l'implantation de stations régionales de vélos partagés est en projet. Les stations les plus proches du site sont les suivantes :

- Station musée de la BD : Angle Pachéco/de Berlaimont - 25 vélos;
- Station Congrès : Rue Royale, 144-146-148 - 25 vélos ;
- Station Parc : Rue Royale, 66-68 - 25 vélos ;
- Station Botanique : avenue Galilée - 25 vélos.

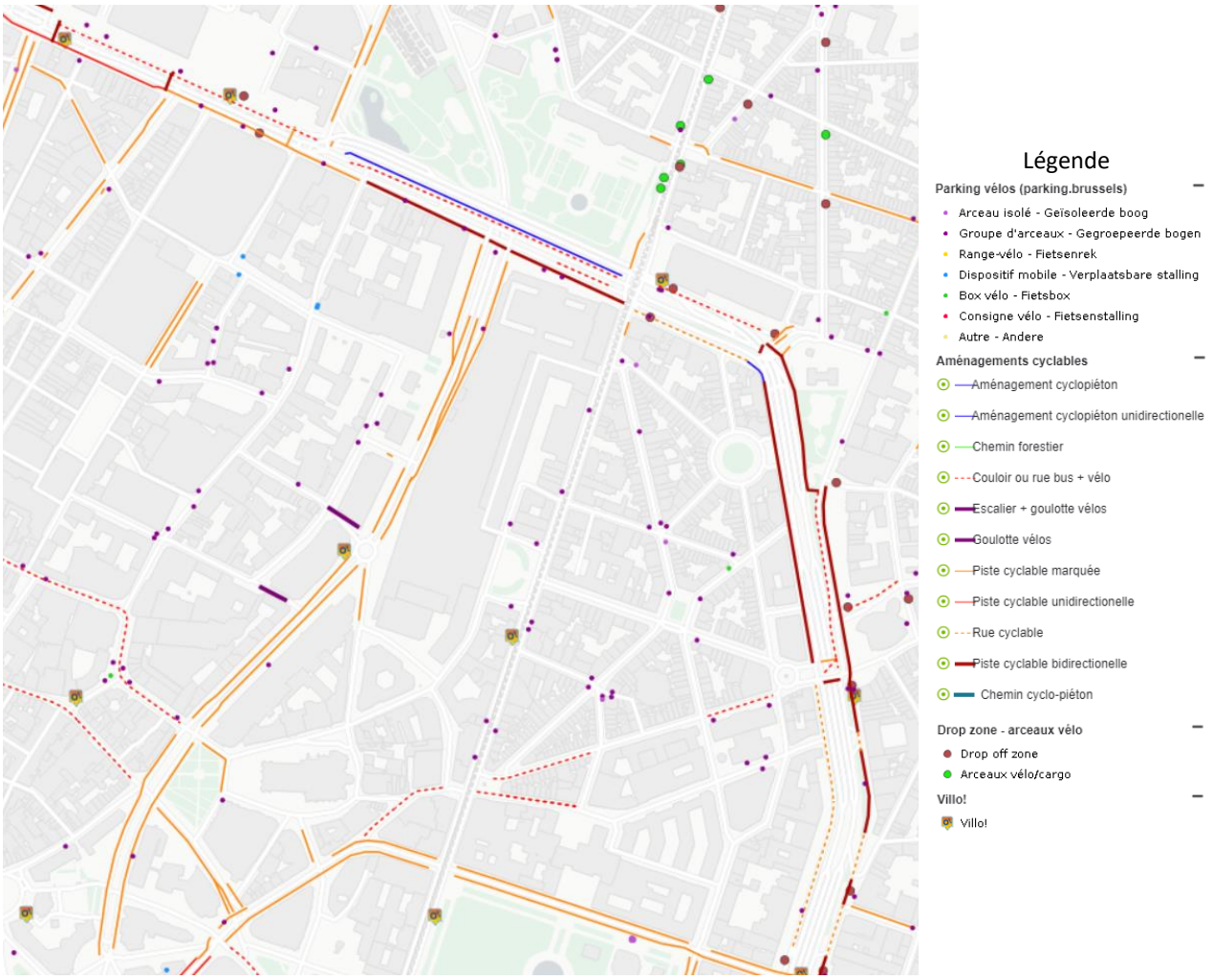


Station Villo « musée de la BD »

3.4.4 Drop-off zones

Le périmètre du site est sujet à l'ajout progressif de drop zone pour les véhicules en libre-service. Les trottinettes sont concentrées sur ces zones de stationnement mais il est également observable que des trottinettes sont stationnées au niveau d'arceaux à vélo bloquant par la même occasion l'accès au vélo.

3.4.5 Conclusions



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

Les aménagements cyclables dans et autour de la zone sont de qualité insuffisante, souvent dégradés et insuffisamment protégés, en plus d'être peu nombreux (seuls les boulevard Pachéco et Botanique possèdent des aménagements autour du site). Les conflits d'usage entre automobilistes et cyclistes et entre autocar et vélos sont réguliers. En revanche, l'offre en stationnement vélo est assez dense (mais complétement absente au sein du site, seulement à ses abords, malgré un vaste espace public). Les liens hauts-bas en vélos doivent absolument être réfléchis car actuellement impossibles sans contourner le site.

3.5 PIETONS

3.5.1 Cheminements aux abords du site

Les sections précédentes – à la vue de l'utilisation actuelle du site par la fonction bureau et l'origine des travailleurs des arrêts de transports – démontre l'importance des connexions piétonnes entre les pôles de transport en commun et la CAE. La qualité des aménagements doit prendre en compte cette forte fréquentation sur les parcours vers la CAE depuis Botanique, la place du Congrès et la Gare Centrale.

Le confort et la sécurité du piéton autour du site sont fortement influencés par les **barrières** que constituent les boulevards du Jardin Botanique et Pachéco quand il s'agit de les traverser, vu la grande largeur des chaussées.

Deux infrastructures publiques en sous-sol leur sont destinées :

- Un passage souterrain à partir de l'entrée de la gare de Bruxelles- Congrès permet au piéton de traverser le boulevard Pachéco aux heures d'ouverture de la gare. Cet endroit isolé est, aujourd'hui, relativement peu fréquenté.
- Le tunnel carrossable qui offre une trajectoire continue sous le boulevard du Jardin Botanique aux véhicules et cyclistes qui le traversent, est accosté d'un trottoir de part et d'autre, permettant au piéton de l'emprunter, séparé du trafic routier par la piste cyclable.

Aucune de ces infrastructures n'est accessible aux moins valides, vu l'usage nécessaire des escaliers, l'encombrement des trottoirs ou l'importance des dénivelés dans le tunnel carrossable.

Seul un endroit existe qui permet aux piétons de traverser la chaussée hors carrefour. Il s'agit de l'entrée du tunnel sur le boulevard Pachéco.

Les traversées piétonnes sur les axes périphériques du périmètre (Rue Royale, Bd du Jardin Botanique et Bd Pacheco) ne sont pas adaptées aux besoins des PMR étant donné l'absence de dalles podotactiles ainsi que l'absence d'abaissement des bordures.

Les trottoirs longeant le site n'offrent pas tous le même confort :

- Sur le boulevard Pachéco, la conjugaison de plusieurs éléments tels qu'une façade fermée sur le site, le franchissement d'entrées de parking qui interrompent le trottoir, et la proximité d'un boulevard à plusieurs bandes rendent le cheminement insécurisant et ennuyeux. La qualité des trottoirs n'est pas optimale sur l'ensemble de l'axe. On y récence des pavés cassés, de la végétation envahissant le cheminement et des détours engendrés par des travaux.
- Les dénivelés importants, qui sont impraticables par les personnes en chaise roulante sans assistance sont:
    - Boulevard du Jardin Botanique: la largeur du trottoir et les matériaux sont confortables. Le côté longeant le Parc du jardin Botanique est arboré, et large. Il est emprunté par les piétons qui souhaitent rejoindre le haut et le bas du boulevard.
    - Rue Montagne de l'Oratoire: le côté longeant le site est étroit et peu entretenu, interrompu par une entrée carrossable. Il longe le bord du périmètre actuellement sujet à des travaux, réduisant encore sa praticabilité. Le trottoir le long de l'îlot triangulaire est plus large, et sa mise en œuvre de bonne qualité
- La rue J. De Broeckoven, qui remonte depuis la rue du Meiboom est courte et très pentue. Les trottoirs y sont larges et confortables.
- Le trottoir de la rue Royale ne présente pas de particularités différentes le long du site. Il est peu large, mais aisément praticable.
- Les deux tronçons de la rue de Ligne (Banque/Montagne de l'Oratoire/place du Congrès) présentent une typologie différente: La partie qui longe l'îlot Montagne de l'Oratoire/de Ligne/Banque est large, plane et confortable. Des véhicules y sont stationnés. La rive opposée est étroite. Le long du bloc C, le trottoir reste praticable.
- La rue Vandermeulen.
- La rue Vésale dessine un coude, entre deux façades dans lesquelles une seule ouverture est percée, qui donne accès à un parking.
- La place du Congrès.
- La rue de la Banque présente deux typologies différentes: le premier tronçon entre le boulevard Pachéco et la

rue Montagne de l'Oratoire reste non aménagé. Les dalles sont déchaussées, la largeur inégale. Le tronçon longe l'îlot Montagne de l'Oratoire/de Ligne/Banque et la Banque Nationale est entretenu, la surface est plane et la largeur relativement étroite, sauf au droit des entrées de parking, qui sont implantées de chaque côté.

3.5.2 Les cheminements vers et depuis le site

Vu le dénivelé naturel du terrain, et le type de construction (sur dalle), le piéton qui veut «franchir» le site doit utiliser les dispositifs de circulation verticale. Aujourd'hui, ces circulations ne sont pas mécanisées, et ne permettent pas au moins valides de les emprunter. Seul l'escalier reliant la rue Royale à la dalle entourant le Tour des Finances offre un accès vers le bas, les autres obligent le piéton à monter sur le site:

- Le nouvel escalier aménagé devant la Tour des Finances est l'accès principal vers la Tour ;
- L'escalier à l'angle des boulevards Pachéco et du Jardin Botanique permet au piéton d'accéder au niveau des Jardins ;
- Un accès vers le site est aménagé via l'escalier partant du parking B, accessible aux piétons depuis le boulevard Pachéco. Il aboutit à l'extérieur, à mi-hauteur entre l'Esplanade et les jardins, deux zones directement accessibles ;
- L'escalier provisoire, installé durant le chantier d'étanchéité de la dalle, permettant de rejoindre la promenade, partant du boulevard Pachéco. Un second escalier du même type permet de poursuivre l'escalade vers l'Esplanade ;
- L'escalier menant de la rue de la Montage de l'Oratoire menant derrière la colonne du Congrès ;
- L'accès à l'Esplanade est implanté derrière la colonne du Congrès par deux volées de trois escaliers, très larges, qui offrent une large perspective vers le bas de la ville. Un plan incliné est également aménagé, dont la pente est difficilement accessible aux moins valides ;
- L'escalier entre la rue Royale et la zone entourant la Tour des Finances, longeant une entrée de garage au niveau de la chaussée, et un espace «oublié» le long du bloc D. Il est le seul escalier qui descend sur le site ;
- L'entrée vers le bloc E', à l'angle de la rue Royale et du boulevard du Jardin Botanique aménagée sur le même principe que celui vers la Tour des Finances (plan incliné + escalier).

accès souterrains vers les haltes de transport en commun :

- Un accès à la station de métro botanique se trouve sur le trottoir du boulevard du Jardin Botanique, côté Tour des Finances.
- Un passage souterrain et un escalier relient l'entrée piétonne du parking A et l'Esplanade, à la gare Bruxelles-Congrès aux heures d'ouverture.

3.5.3 Les cheminements publics internes au site

La circulation entre les niveaux de la dalle est organisée suivant 5 escaliers aériens.

Les **circulations verticales** couvertes concernent les accès aux parkings et aux transports publics souterrains (SNCB, Métro).

Les **cheminements horizontaux** sont aménagés sur chaque dalle, organisés suivant les entités qui sont distinguées ci-dessous:

- Les abords de la Tour des Finances ;
- Les jardins Pechère, avec la plaine de jeux et la promenade longeant le site, permettant de rejoindre le bloc H ;

- La rue de Rivoli, bordée de surfaces commerciales, et l'Esplanade ;
- La dalle bordant le bloc H.

PMR

La configuration du site en terrasse ne satisfait pas les besoins des personnes à mobilité réduite. Au sein du site, seuls des escaliers sont installés et la traversée de la place du Congrès jusqu'au boulevard Pachéco doit se faire en contournant entièrement le site.

3.6 PROJETS EN COURS

La ligne 15 du tramway de Bruxelles est un projet de ligne de tramway à Bruxelles, qui traversera le quartier de Tour et Taxis et reliera la station de métro Belgica et la gare de Bruxelles-Nord, à partir de 2029. En 2032, la ligne sera étendue afin de rejoindre la gare de Bruxelles-Central (via le boulevard Saint-Lazare et le boulevard Pachéco). Enfin, la STIB envisage pour la suite une extension de la ligne vers le Sud de l'agglomération, et remplacera la ligne de bus 95 en reprenant son itinéraire. Depuis la Gare centrale, deux options sont envisagées : soit un itinéraire passant par la rue des Colonies, la rue de la Loi et la rue Ducale, soit un itinéraire via le Coudenberg, la place Royale et la place des Palais. Dans les deux cas, le tram atteindrait la place du Trône, et poursuivrait ensuite sur la rue du Trône et l'avenue de la Couronne, jusqu'à atteindre le cimetière d'Ixelles. Le terminus n'est pas encore choisi, et se jouerait entre trois options : ULB via le Solbosch, Delta via le pont Fraiteur, ou enfin Weiner via la place Keym à Watermael-Boitsfort.

3.7 CONCLUSION DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

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 de 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 ou sous forme d'escaliers, ce qui limite fortement la traversabilité du site. La situation actuelle pourrait être améliorée. L'amélioration des cheminements piétons était déjà un enjeu en 2007 puisque le PPAS Pachéco définissait de nombreux objectifs de cheminements et de reconnexions Hauts-Bas, découlant de l'arrêté du Gouvernement de 2007.

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.