



Avis et remarques techniques concernant le projet
de Plan Régional de Mobilité - Good Move
Octobre 2019

1. Remarques générales

Le projet de plan régional de mobilité se veut ambitieux. L'accord de majorité de la Ville de Bruxelles reprend lui aussi le principe STOPa l'ambition de maintenir le trafic de transit en dehors des quartiers.

La Ville de Bruxelles soutient l'ambition du Plan de mobilité régional de :

- réduire la proportion de déplacements en voiture d'un tiers (33%) à un quart (24%) ;
- porter à 56 % le nombre de déplacements de moins de 2 km à pied ou à vélo ;
- augmenter la part modale du vélo de + 10 % (15 % pour les trajets courts), tripler l'usage du vélo et les nouvelles formes de micro-mobilité et la quadrupler pour les trajets internes ;
- passer de 5 à 17 % des trajets effectués par les transports publics, de 10 à 22 % pour les distances supérieures à 5 km avec Transports en commun ;
- quintupler la part modale des trains pour les déplacements à l'intérieur de Bruxelles d'ici 2030.

Le plan de mobilité offre un cadre, notamment en particulier aux communes qui ont un besoin de développer leur politique de mobilité durable à travers leur plan communal de Mobilité, ainsi qu'implémenter des outils pour mettre en œuvre les principes de Good Move au niveau local (par exemple via les CLM).

Toutefois, ces objectifs ambitieux n'ont pas tout été élaborés avec un niveau de détail équivalent, ce qui signifie que le caractère opérationnel de certaines mesures n'est pas toujours clair. Compte tenu de la nécessité de partenariats solides avec divers organismes privés et publics, la Ville de Bruxelles demande à la Région de poursuivre le développement des actions et des mesures en collaboration avec la Ville et les autres acteurs concernés.

La Ville de Bruxelles attire également l'attention sur les ressources nécessaires à la mise en œuvre de Good Move, tant au niveau régional que communal. La Ville de Bruxelles appelle la Région à soutenir les communes en leur apportant les moyens humains et financiers nécessaires à la réalisation des ambitions du plan.

Vu le projet de Good Move qui cadre en bonne partie les mesures à prendre au niveau communal et propose la mise en place d'outils de type contrats locaux de mobilité, la Ville demande à que l'ordonnance 2013 (y compris le volet RIE) sur l'obligation d'élaborer un plan de mobilité communal (y compris le volet PCM) qui induit de lourdes procédures soit simplifiée, adaptée, voire supprimée.

La Ville voit un grand potentiel dans le nouvel instrument du CLM, mais les modalités pratiques (qui, quoi, ...) doivent être développées davantage à cet égard. La relation entre le PCM et le CLM doit être clarifiée afin de s'assurer que les communes qui souhaitent travailler de manière volontarise à la mise en œuvre des mailles de GoodMove ne soient pas feintes par la procédure trop lourde du PCM.

Afin de pouvoir réaliser les objectifs dans les délais souhaités et compte tenu des moyens humains limités, la Ville insiste sur la nécessité d'alléger et de simplifier toutes les procédures administratives, à tous les niveaux : autorisations, PU, organes d'avis, coordination des travaux (dont système Osiris), demande de subsides,... Le développement du MAAS (mobilité en tant que service) est crucial pour la réalisation du transfert modal, de la voiture vers les autres modes de transport. Une priorité absolue doit être accordée à la facilité d'utilisation pour les trajets qui ne sont pas effectués en voiture. Il est donc nécessaire de mettre l'accent sur l'intermodalité entre les différents modes afin d'atteindre les objectifs du PRM.



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

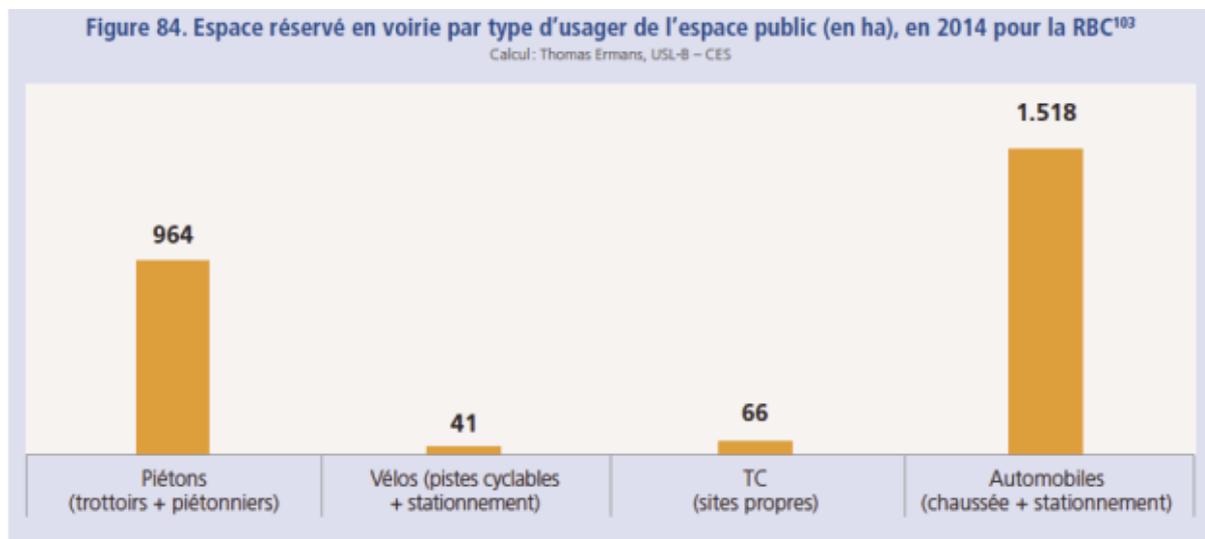
Cellule Espace Public/Mobilité • Cel Openbare Ruimte/Mobilititeit

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

T. 02 279 31 80 - www.bruxelles.be • www.brussel.be

2. Objectifs chiffrés Good Move

1. La Ville soutient pleinement l'objectif de redistribution de l'espace public pris par la voiture vers les autres modes ou usages mixtes. Il serait intéressant d'obtenir l'évolution attendue dans le partage de l'espace consacré à chaque mode, et ce même si l'on tend vers un usage de plus en plus mixte de celui-ci (ex. en se basant sur les constats repris dans le *Cahier n°5 de l'observatoire bruxellois de la mobilité*, cf schéma ci-dessous).



2. L'amélioration de la qualité de l'air est l'une des priorités de la Ville de Bruxelles, c'est pourquoi il nous semble opportun de développer davantage les modalités : par exemple, comment et quelles substances nocives sont mesurées.
3. Pour la Ville de Bruxelles, l'amélioration de la sécurité routière est l'une de ses priorités, c'est pourquoi nous soutenons pleinement l'objectif d'une réduction significative du nombre de personnes tuées et de blessées sur les routes de la Région. Il nous semble approprié d'imposer des objectifs quantifiés avec un calendrier. Dans la perspective de l'évaluation à mi-parcours en mars 2018 du Plan d'action régional pour la sécurité routière 2011-2020, il est nécessaire de renforcer les ressources allouées à la sécurité routière et de les intégrer dans Good Move. La Ville demande également le développement d'objectifs spécifiques pour le réaménagement de l'espace public des "points noirs" (ZACAS).
4. Evolution des déplacements selon la distance : Étant donné que la réduction des besoins en déplacement est un élément important du plan, il semble approprié de développer davantage les leviers dont dispose la RBC.
5. Parts modales :
La Ville de Bruxelles soutient l'ambition du PRM. La volonté du PRM est de faire passer la proportion de déplacements effectués en voiture d'un tiers (33%) à un quart (24%) ; de prévoir 56% des déplacements de moins de 2km à pied ou en vélo ; ambition pour la part modale vélo : + de 10% (15% pour les déplacements courts) , tripler le taux de recours au vélo et nouvelles micro-mobilité et de le multiplier par 4 pour les déplacements internes ; hausse de 5 à 17% des déplacements/j en transport en commun, hausse de 10 à 22% visés pour les distances supérieures à 5km en transports en commun ; quintupler la part modale du train pour les trajets intra-bruxellois à l'horizon 2030.

L'un des objectifs cités pour diminuer le taux de motorisation des ménages (29 voitures/100 habitants contre 32 en 2016), consisterait à augmenter la flotte des véhicules en auto-partage. Pour la Ville, le développement de la flotte de véhicules partagés est un élément crucial pour atteindre les objectifs de transfert modal. Nous demandons donc que l'ambition de 800 véhicules pour 25 000 clients d'ici 2020 soit augmentée, ainsi qu'un objectif ambitieux pour 2030.

La Ville demande à la Région d'utiliser tous les leviers et, si nécessaire, de développer de nouveaux instruments afin de réaliser les objectifs ambitieux du plan. Afin de stimuler les ménages à faire un choix conscient entre les différents modes, nous pensons par exemple aux mesures fiscales (p.e. taxation kilométrique intelligente, primes vélos, ...) ou la politique de stationnement (normes RRU, tarifs adaptés au contexte urbain ...), avec une attention particulière à l'impact social.

Pour faire en sorte que les mesures préconisées par le PRM soient réalisables et tenables, notamment la mise en place des mailles apaisées et le « report » de trafic sur certains axes limités, une diminution drastique de l'usage de la voiture personnelle et individuelle tout comme un report modal ambitieux vers les transports en commun et les modes actifs sont nécessaires. La Ville demande que la RBC soit plus ambitieuse en ce qui concerne les objectifs de réduction de la part des voitures, d'augmentation du covoiturage, d'augmentation de la part du vélo et d'augmentation de la part des piétons.

Afin de mettre en œuvre et de suivre l'évolution des parts modales, il nous semble opportun d'affiner les modalités des mesures, ainsi que de développer des instruments permettant d'évaluer régulièrement et au niveau des quartiers les évolutions des parts modales.

6. Le stationnement est un élément essentiel du plan stratégique de mobilité. C'est un levier clairement identifié pour réduire la pression de la circulation automobile et devrait être considéré comme une priorité. La Ville appuie l'ambition de réduire le nombre de places de stationnement sur la voirie. Il est important de combiner cette règle avec une réglementation totale pour toutes les places de stationnement sur la voirie dans la région.

Les mailles identifiées dans le Plan de politique régionale sur le stationnement devraient être bien alignées sur les mailles du Plan de politique du Bon Déplacement, car les risques de trafic de transit indésirable pourraient être le résultat d'un chevauchement incorrect entre les deux plans.

3. Spécialisation multimodale des voiries

Nous insistons sur la complexité de la mesure proposée : pour rappel, dans l'avis de la Ville sur le PRM de juin 2017, il avait été indiqué qu'il semblait difficile de définir un profil pour chaque cas dont les combinaisons sont très/trop nombreuses. Il semblait plus simple et plus gérable de définir les axes dédiés au trafic automobile, en privilégiant les autres modes sur les autres voiries et en suivant le principe STOP.

Étant donné que la Ville de Bruxelles souscrit pleinement à l'ambition de réduire autant que possible le trafic de transit en provenance des zones résidentielles, il est important que la RBC prenne des mesures d'accompagnement afin que non seulement dans les quartiers, mais aussi sur les axes "voiture plus" et "confort", la pression automobile diminue.

La Ville demande à ce que tous les réseaux (y compris Auto PLUS) puissent être modifiés, dans les conditions suivantes: les modifications peuvent respecter le principe STOP et ne peuvent donc pas entraîner une augmentation de la capacité des voitures, elles sont obligatoires au sein des études/réflexions qui seront menées pour le PCM (cf. remarque identique reprise dans la partie «4. aspects réglementaires », ci-après).

Réseau PIETON

Il y a lieu d'éviter les « trous » entre les réseaux pour assurer une continuité des cheminements.

Après la finalisation des PAVE, la Région (et le bureau d'étude) avait proposé divers ajouts pour éviter les manquements entre réseaux mais la majorité de ces ajouts n'ont pas été repris dans la version présentée dans le présent document. Il y a lieu de les ajouter.

Par ailleurs, en ce qui concerne le PAVE et le réseau piétons du PRM, la cartographie de la Ville (décidée par le Collège) prévoyait l'axe Loi (entre Petite Ceinture et Colonies)-Colonies en itinéraires de liaison et non comme itinéraire principal. Il en va de même pour la traversée du Parc Léopold (entre la rue Wiertz et la chaussée d'Etterbeek), prévue initialement en itinéraire de liaison.

Il convient d'ajouter un itinéraire de liaison Est-Ouest passant à travers le site de Tour & Taxis en fonction de l'implantation du nouveau réseau de voiries et de chemins internes. Il en va de même pour l'axe nord-sud qui devra être localisé en fonction du développement du site.

Réseau VELO

Ajouter l'avenue de Vilvorde en réseau Vélo CONFORT vu l'aménagement cyclable qui devra être testé prochainement par Bruxelles Mobilité et pour lequel la Ville de Bruxelles a remis un avis positif avec remarques.

Le boulevard Anspach est à prévoir en Vélo CONFORT, vu qu'une partie de cet axe est piétonnier et a comme vocation à être un axe à usage partagé.

La Ville demande à ce que soit l'axe Porte d'Anderlecht-Porte d'Anvers qui soit prévu en réseau VELO PLUS comme axe nord-sud traversant le cœur du Pentagone.

Modifier l'axe vélo PLUS entre la place de l'Albertine et la rue d'Ophem en vélo CONFORT : en effet, bien qu'il s'agisse d'un axe RER Vélo actuel, les ruelles de cet itinéraire au cœur de la ville sont étroites et ne permettent pas aux cyclistes de rouler de manière rapide, séparée et sans conflit potentiels avec les piétons et autres usagers (zones piétonnes, zones résidentielles à étudier,...). L'hyper-centre a comme vocation première de devenir un espace de séjour et de destination même s'il doit être perméable à la circulation cycliste. La séparation des usages dans ces tronçons de rue ne convient pas ; la mixité des usages y sera systématiquement privilégiée.

Certains tronçons ICR ou RER vélo n'ont pas été repris dans le réseau vélo CONFORT et devraient être ajoutés :

- Oude Middelweg + passerelle cyclo-piétonne entre Middelweg et rue de l'Espace Vert + Noendelle
- Rue des Jardins Potagers
- Rue de la Grenouillette + chaussée de Haecht
- Square Clémentine : faire confondre l'itinéraire vélo CONFORT avec l'ICR, pas avec la rue Alfred Stevens → Projet de réaménagement en cours par la Ville
- Future passerelle cyclo-piétonne au-dessus du canal entre la Porte de Ninove et les anciennes brasseries Bellevue comme faisant partie du réseau vélo PLUS
- Lien entre la rue des Fabriques et la Porte de Ninove : Continuité à ajouter
- Rue de la Verdure entre les rues de Cureghem et du Vautour

Il conviendrait également d'ajouter l'itinéraire vélo de la Promenade Verte dans le réseau vélo CONFORT, lorsque cela passe par des voiries (pas en intérieur de parcs), pour renforcer davantage l'intérêt de cette balade pour les cyclistes.

Il conviendrait d'ajouter l'axe rue d'Assaut-rue du Fossé aux Loups dans le réseau vélo CONFORT pour une jonction plus aisée depuis le haut vers le bas de la Ville. En effet, actuellement l'axe rue de l'Evêque-rue de l'Ecuyer ne permet la jonction que dans le sens depuis le bas vers le haut de la ville.

Il convient d'ajouter un itinéraire Est-Ouest passant à travers le site de Tour & Taxis en fonction de l'implantation du nouveau réseau de voiries et de chemins internes. Il en va de même pour l'axe nord-sud qui devra être localisé en fonction du développement du site.

Réseau TC

Comment ont été définis les réseaux TC ?

Pourquoi certains tronçons sont en réseau PLUS et d'autres en réseau CONFORT (ou autres types de réseaux, mélangé) alors qu'il s'agit de la même ligne ? (ex bus 46 : tronçon porte d'Anderlecht/Six Jetons en CONFORT et tronçon Augustins/porte d'Anvers en quartier alors que c'est la même ligne).

La rue F Vekemans est à mettre en réseau de QUARTIER pour assurer la cohérence (ligne 47).

Idem av de Vilvorde vers Dockx.

Ne pas prévoir le sud du Bois de la Cambre en réseau TC CONFORT pour une ligne qui n'y circule que la semaine.

Il n'y a pas de bus sur la place De Brouckère : rectifier la trajectoire sur l'axe Fossé aux Loups/Augustins.

Il n'y a plus de desserte de l'allée Verte. Est-ce à dire que tous les lignes emprunteront le futur pont Picard ?

Le bus 46 fera son terminus sur le site de Tour&Taxi, route de la Gare d'ici novembre. Ce tracé n'est pas repris sur la carte.

Le bus 48 desservira à partir de novembre la place Rouppe depuis Anspach/Fontainas/Tournai/Midi : adapter la carte.

Il y a lieu d'intégrer aussi les réseaux De Lijn (et Tec) et en tenir compte dans le choix des réseaux.

La ville demande qu'on utilise pour la gestion les grands chantiers des instruments de collaboration entre les différentes parties prenantes tel que cela a été mis en œuvre dans le Pacte Metro Toots.

Réseau AUTO

La Ville demande de revoir le réseau AUTO ainsi :

- Supprimer le réseau confort repris place Poelaert.
- Déclasser en auto CONFORT, le tronçon de la petite ceinture entre Midi et Saintelette, vu l'intégration de nouveaux espaces/aménagements publics, notamment au niveau des bermes centrales sur le bd de l'Abattoir

La Ville demande à la Région d'étudier en concertation les axes de l'avenue du Port vs Quai de Willebroek, Rue du Noyer et avenue du Brésil et Boitsfort.

4. Aspects réglementaires

De manière générale, les prescriptions relatives à la séparation des usages doivent tenir compte du contexte et de la situation de terrain.

Titre IV-chapitre 1 - point 16 : en quoi consiste la notion de voiries communales d'intérêt régional ?

Point 19 : pourquoi seuls les réseaux piétons, vélos et Transports en commun PLUS peuvent-ils être modifiés moyennant procédure stricte et pas les réseaux auto et poids lourds PLUS ? Nous demandons de les ajouter. à condition que cela n'augmente pas la capacité totale de la voiture. Lors de l'étude du CLM ou dans le contexte des PCM, il pourrait être constaté qu'un axe auto-plus devrait être déplacé, ce qui devrait être possible dans ce cas. Le point 32 le laisse d'ailleurs supposer.

Point 27 : « En cas d'arbitrage nécessaire pour répondre aux principes....., l'emprise dédiée dans l'espace public au stationnement de véhicules privés est la première à être réduite.... : la Ville soutient ce principe.

Point 22 : place des magistrales piétonnes dans la spécialisation ? Une couche en plus ? Ne facilite pas la simplification des principes.

Des prescriptions plus claires et complètes sont nécessaires, ; il y aurait lieu de prévoir un programme/outil de type « Chemin de la Ville » permettant une uniformisation des principes.

Titre IV-chapitre 2 - point 29 et 30 : ces places PMR et taxis ne doivent être replacées que si elles sont jugées encore pertinentes à maintenir selon l'usage et la nouvelle implantation.

Point 34 : l'avis du fonctionnaire de référence est requis pour soumettre un projet de réaménagement qui concerne un réseau PLUS ou CONFORT également en voirie communale (en lien ou non à un dossier de PU) :

l'avis du fonctionnaire de référence est-il contraignant ? Quid par rapport à l'avis de la commission de concertation en cas de PU ?

La Ville demande à ce que le fonctionnaire de référence soit intégré aux membres de la commission de concertation pour éviter une double procédure d'avis et rappelle sa demande d'allègement et simplification des procédures à tous les niveaux.

Point 38 : la ville soutient l'ambition, mais souligne que les résultats à atteindre ne sont pas réalistes dans de nombreux endroits, notamment dans le centre-ville historique. C'est pourquoi la ville demande que cette règle ne soit pas incluse dans la partie réglementaire.

A noter qu'il faudrait alors prévoir aussi une dérogation pour les sentiers vicinaux où l'aspect revêtement naturel mérite d'être aussi pris en considération.

Titre VI – point 74 : cette prescription doit être subordonnée à l'accès pour les communes à un logiciel fonctionnel et performant de type U-sign permettant aux communes d'y intégrer leur signalisation et t'en tirer des éléments sélectionnés

5. Plan d'actions

Priorités

Le projet reprend un grand nombre d'actions qui doivent encore être examinées et mises sur pied pour garantir une opérationnalité sur le terrain. Dans certains cas, ces actions demanderont de nombreuses collaborations. Les priorités de ces actions ne sont pas indiquées. Il semble approprié de préparer un calendrier avec une priorisation préalable des différentes actions.

Les actions prioritaires autour desquelles devraient s'articuler toutes les actions sont :

Action A1 – instaurer la zone 30 comme vitesse réglementaire

Action A2 – apaiser les quartiers

Action B4 – créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés

Actions B5-B6 : améliorer les performances du transport public et poursuivre le développement du réseau structurant de transport public

Actions C4 + D2 – développer une approche servicielle du stationnement/renforcer les outils du stationnement.

Action C5 – accélérer la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de transport public

Actions E2 – établir un partenariat constructif avec les 19 communes.

Plusieurs actions impliqueront des ressources humaines et budgétaires importantes pour les communes (cfr remarque générale sur les moyens humains et budgétaires nécessaires tant au niveau communal que régional pour atteindre les objectifs et les niveaux d'ambition affichés), en particulier les actions suivantes :

Actions A 1/A2 – zone 30 et apaiser les quartiers : fera partie intégrante des PCM, en partie via des contrats locaux de mobilité.

Action A3 – accompagner mise en place de livings labs pour se réapproprié l'espace public.

Action B3 – créer des magistrales piétonnes, en grande partie sur des voiries communales du centre-ville.

Action B4 – réseau itinéraires cyclables

Action C2 et – F2 : un apport régulier et à jour des données devra être apporté par les communes.

Action C5 - Mise en accessibilité de l'espace public

Poursuite de l'élaboration du plan d'action

Comme indiqué dans les commentaires généraux, cette partie opérationnelle doit être précisée. La Ville demande à le faire en consultation mutuelle.

1. A1-zone 30 généralisée

Le document ne précise pas comment sera organisé l'implémentation de cette zone 30 et la répartition des tâches de chaque partie concernée.

Si l'intention ici est de rencontrer l'objectif uniquement par la signalisation adéquate, l'objectif ne sera alors pas atteint car non respecté. Pour que la mesure soit efficace, il y a lieu de compléter le dispositif d'aménagements physiques et d'un contrôle et une répression efficace.

2. A2-apaiser les quartiers

On peut noter une confusion dans les objectifs des actions A1, A2 et E2-*partenariat 19 communes* qui sont directement liées ; ce qu'il y a lieu d'éclaircir.

Ainsi, l'objectif de l'action A2 prévoit la mise en oeuvre de 10 mailles en 2025 suivi de 10 mailles tous les 5 ans et donc l'entière des 50 mailles d'ici 2060 ?

L'action E2 prévoit la réalisation de 15 CLM pour 2025 et 30 CLM d'ici 2030 et la finalisation des PCM pour les 19 communes d'ici 2030 (et qui devront réaliser les mailles restantes).

La Ville appelle à augmenter cette ambition, à la fois dans les actions A2 et E2 et à atteindre la moitié du LMC d'ici 2025, de sorte qu'en 2030, tout le territoire soit apaisé. Ce rythme élevé est nécessaire si nous voulons réaliser l'ambition de Good Move.

Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir le budget nécessaire pour le personnel, les études et la mise en oeuvre, à la fois pour la ville, les municipalités et la région.

L'indicateur et objectif de cette action sont mentionnés comme un nombre de mailles présentant des mesures de dissuasion du transit satisfaisantes. Il semble approprié de préciser les modalités et la méthode de travail pour déterminer si un quartier est suffisamment apaisé.

Comme pour l'action A1 pour la mise en zone 30, les zones mixtes type zones de rencontre ou résidentielles ne peuvent fonctionner correctement que si elles sont accompagnées de mesures diminuant drastiquement la circulation motorisée et si elles sont contrôlées.

3. A3-living labs

Cette action demandera des ressources humaines supplémentaires au sein de la Ville et des communes. L'élaboration du cadre des livings labs doit se faire en concertation avec la Ville et les communes,

notamment en termes de critères de sélection, de méthode de suivi, de délais, de quartiers prioritaires ou d'objectifs (p.e. se concentrer sur les rues ou les terrains de jeux des écoles) etc.

4. A4-mutualisation stationnement hors voirie

La ville demande que dans chaque nouvelle construction et rénovation soit étudié les possibilités de mutualisation des parkings (e.a. entrée et sortie séparée pour les utilisateurs)

La Ville est favorable à une régulation de la gestion des parkings publics, parfois sous-utilisés, en imposant des conditions d'accès privilégiées aux riverains ou d'autres mesures pouvant réduire la demande de stationnement sur la voie publique.

Le nouveau RRU est également un levier important pour atteindre cet objectif, c'est pourquoi la Ville de Bruxelles demande que le nouveau RRU soit révisé en termes de normes de stationnement, conformément à ces objectifs.

Prévoir également une réglementation plus stricte par rapport au plan régional de stationnement à revoir pour favoriser le stationnement hors voirie, comme par exemple limiter le nombre de cartes de stationnement en fonction du nombre d'emplacements disponibles en voirie.

De manière plus générale, les mesures visant les cartes de stationnement doivent être clairement établies et contraignantes pour les communes.

La Ville demande que les effets pervers possibles soient étudiés et que les mesures d'accompagnement nécessaires soient prises. Nous pensons aux risques d'une utilisation partagée partielle créant des trajets supplémentaires (utilisation obligatoire de la voiture tôt le matin pour libérer le parking), une éventuelle augmentation des tarifs des parkings publics suite à une augmentation des tarifs pour le stationnement sur la route.

Examiner la question de la possibilité de construire des parkings transitoires, pour compenser partiellement les suppressions de places de stationnement dans l'espace public, via des bâtiments adaptables et facilement reconvertisibles.

Prévoir des modalités d'exploitation claires pour la gestion des parkings hors voirie.

5. A5-optimiser les livraisons.

D'autres mesures pourraient être prises dans le cadre des livraisons : Dans son accord de majorité, la Ville a proposé qu'un centre de distribution logistique soit développé en collaboration avec le Port pour les livraisons au dernier kilomètre.

Au niveau du E-commerce, quid des hubs pour les livraisons ? Il conviendrait de rationaliser et mutualiser au maximum les moyens logistiques entre différents opérateurs comme cela se fait notamment aux Pays-Bas.

La Ville demande également que Good Move inclut un objectif et une méthode pour limiter le tonnage dans les quartiers apaisés.

6. B1-uniformiser pratiques de conception.

Le guide de bonnes pratiques ne devrait pas pouvoir faire l'objet d'interprétations variable.

Il ne semble pas approprié à la Ville de le rendre obligatoire afin de ne pas compliquer les procédures.

Les communes sont à intégrer comme pilotes de cette action, notamment en ce qui concerne les CSC pour lesquelles les communes doivent pouvoir donner leur avis sur les principes à intégrer (à l'instar de la procédure pour le RRU où les communes ont pu donner leur avis).

7. B2-réaménager les grands axes.

Quels sont les 18 axes prévus pour 2025 et 35 en 2030 ?

Quelles sont les axes prioritaires ?

Le choix des axes à réaménager se porte sur quel critère ?

Le calendrier est-il tenable ?

La Ville propose que parmi les axes à revoir figurent : l'A12-Van Praet-Croix du Feu, avenue et chaussée de Vilvorde, chaussée de Haecht, avenue Louise, De Mot, rue de la Loi, rue Belliard, quai des Usines, chaussée de Vilvorde, avenue du Parc Royal, avenue de la Reine, avenue du Port, avenue Simon Bolivar.

8. B3-magistrales piétonnes.

La majorité de voiries citées pour les 9 magistrales piétonnes concernent des voiries communales sur le territoire de la Ville. Comment seront arbitrées les décisions ?

Quels sont les aménagements proposés ou les principes à appliquer ?

Quelle est la plus-value qui devra être apportée aux magistrales par rapport au réseau Piétons Plus ?

Il est évident que le centre-ville historique est idéal pour y porter des projets d'exemplarité et qui soient identifiés et reconnus. Cependant, il est important de mettre en valeur aussi d'autres itinéraires dans d'autres quartiers de la Ville et de la Région.

Comment seront traitées les traversées des carrefours importants, par exemple la traversée de la Petite Ceinture qui doit accueillir aussi le trafic voiture (PLUS) ? La Ville souligne l'importance d'appliquer ici aussi le principe STOP.

La Ville propose de lier la magistrale 5 (Sablon) à la 6 (Louise), via la rue aux Laines, le parc d'Egmont et la rue du Grand Cerf et de prolonger la magistrale 6 (Louise) jusque Lesbroussart, elle-même pouvant être reliée à la magistrale 4 (chaussée d'Ixelles).

Afin de pouvoir assurer aux communes la mise en œuvre de cette action, nous demandons de prévoir les moyens financiers et humains nécessaires.

9. B4- réseau cyclables privilégiés

Pour pouvoir répondre à l'objectif de 50% du réseau Vélo Plus d'ici 2025, il faudra prévoir les budgets nécessaires et des procédures allégées pour l'obtention des permis, l'exécution des travaux,...

Il faudrait prévoir un planning plus concret et s'y tenir. Quelles sont les priorités ? Quels sont les moyens prévus ?

De quelle manière la Région imagine-t-elle le réaménagement d'un itinéraire complet (plusieurs communes, plusieurs rues, façade à façade) ?

La Ville souhaite que les franchissements du Canal à hauteur de Loquenghien et du bâtiment Belle Vue (Porte de Ninove) soient repris dans les priorités.

10. B.5 – performances transport publics de surface

L'objectif de vitesse commerciale, nous paraît trop peu ambitieux. Par ailleurs, il y a lieu de différencier les objectifs tram, bus et lignes chrono.

Comment la Région souhaite-t-elle améliorer la vitesse en surface, la régularité ? La fiche manque de précisions. En effet divers facteurs peuvent y contribuer : l'aménagement en site propre, la gestion des feux, matériel roulant,....

Quid des terminus ? La Ville plaide pour que les terminus des lignes de TeC soient hors du Pentagone. La question des localisations de terminus doit aussi faire partie du PRM.

11. B.6 – réseau structurant transport public

Extrait de l'avis PRDD : « La Ville souhaite une desserte de grande capacité vers NOH et Haren. En plus d'améliorer la desserte pour ces deux zones, la Ville souhaite que des connexions soient créées entre ces deux quartiers ». Demande également via l'avis PRDD d'améliorer les connexions entre le quartier Nord et Tour & Taxis + liaison vers Heysel. Liaison de haut niveau de service entre Solbosch et la gare centrale. Connexion Porte de Ninove-Anneessens-Marolles. + Axe Canal... cf avis de la Ville sur le PRDD. En ce qui concerne les mesures liées au Ring (réseau de bus), c'est à prévoir dans le cadre de l'étude en cours sur le Ring et n'est pas du ressort de la Région seule.

Le réseau TeC interrégional ainsi que le réseau train sont des éléments importants, ainsi il faut inclure la région flamande (De Lijn) et le niveau fédéral (SNCB) comme partenaire.

Quid du plan directeur réseau ferré ?

12. B7 – accès véhicules lourds vers les zones logistiques

Qu'entend-t-on par « itinéraire dédié » ? Quel est le statut légal préconisé ? Quel gabarit de voirie est à prévoir ?

Quel levier pour « obliger » les autocaristes/chauffeurs de poids lourds à utiliser les voiries dédiées ? Une mesure concrète est à prévoir pour travailler avec les opérateurs GPS et mettre en place avec eux une procédure efficace pour la mise à jour des infos (aussi pour l'action F2).

Quel système de contrôle est prévu ?

Comment gère-t-on une interdiction de poids lourds dans un quartier apaisé tout en répondant aux besoins des riverains/commerçants (camions de livraisons, déménagement,...)/quelles sont les tolérances/ quels gabarits/tonnages à limiter ? Actuellement une interdiction de poids lourds est assortie d'une mention de type « sauf desserte locale », qui n'est pas contrôlable en pratique.

Ne faut-il pas lier cette question à celle du transport de marchandises via d'autres modes (train, voie d'eau) et surtout prendre des mesures pour développer les livraisons par vélos, vélos cargo, petits camions.

Il faut prévoir un volet stationnement pour les poids lourds.

13. B8 – plan préventif entretien et maintenance.

Extrait avis PRDD « Il est surtout nécessaire de prioriser les projets et chantiers vu le grand nombre de projets et les délais courts ». « Prévoir une expertise ou une coordination en matière d'accompagnement et de limitation des impacts ».

Quels sont les priorités budgétaires par rapport aux modes ? Quelle évolution de la répartition des ressources ? Ex : quid d'investissements dans les ouvrages d'art type tunnels et ponts routiers ?

Dans le cadre de la coordination des chantiers et des travaux d'impétrants, il y a lieu que les enjeux mobilité/circulation ne freinent pas les projets, ne ralentissent pas les délais ; bien sûr en garantissant toujours l'accès aux services d'urgence.

La coordination des travaux doit être allégée, simplifiée pour assurer une bonne exécution des travaux en limitant les nuisances sur une longue durée.

Quels sont les outils prévus à titre préventif ?

Il y a lieu de mieux décrire/expliciter en quoi consiste les outils Smart city qui permettraient l'amélioration de la gestion des infrastructures.

Il y a lieu aussi de clarifier le gestionnaire de la maintenance des trottoirs (particulier, communes, région ?) en limitant les gestionnaires aux seules communes et Région.

14. B9 – exploitation des réseaux

Les communes sont également partenaires dans cette action. Il y a lieu de renforcer les équipes en charge du suivi des chantiers dans les communes notamment.

15. B10 – gestion dynamique du trafic

Cette fiche devrait inclure l'étude et la réalisation de projets pilote de carrefours à feux intégraux. Des recommandations pourraient aussi aider les communes et les zones de police à la mise en œuvre de cette mesure. De même, des subsides régionaux à l'instar des subsides octroyés dans le passé pour les SUL ou plus récemment pour les B22/B23 seraient bienvenus pour les communes.

En terme d'objectifs, il est mentionné 5/20/30 carrefours selon les échéances. Combien de carrefours sont effectifs au départ ?

Quelles sont les priorités ?

Il serait judicieux de coupler les carrefours avec les axes à réaménager (action B2).

16. C.1 - MAAS

Où en sont les discussions/adhésions avec les opérateurs en terme de tarifs, visibilité, gestion et ce vu le délai proposé de 2021 ? Quels opérateurs feraient partie du MAAS ?

Ce type d'action peut-il jouer un rôle sur le shift modal (ex : risque augmentation d'usage de voiture partagée au détriment des transports publics) ? A évaluer.

Il y a lieu de tenir compte aussi d'une approche plus sociologique de la mobilité.

Quid de la fracture numérique (Mobility As A Service, Parking As A Service) ? Quid d'éventuels tarifs adaptés pour certaines catégories de personnes ?

17. C2 – points info et services intégrés mobilité

Où en sont les processus de concertation, vu les délais proposés ?

18. C3 – services vélos et nouvelles mobilités

La Ville demande à ce que l'encadrement des services de vélo-partage et autres nouvelles mobilité partagée soit plus strict et qu'un contrôle sur le terrain soit effectif afin de limiter le nombre d'engins dans l'espace public (en particulier en trottoir) et que ceux-ci soient mieux répartis sur le territoire régional. Pour rappel, le Collège de la Ville a confirmé en mars dernier son intérêt concernant la mise en place de projets pilotes de 'drop off zones' permettant d'organiser le stationnement des véhicules de type freefloating dans des espaces délimités et réservés à leur attention en lieu et place d'un emplacement de stationnement automobile et a demandé à la Région d'exiger que la charte d'utilisateur des différents opérateurs indique l'importance de ne pas stationner sur des trottoirs de moins de 2m et/ou de façon à entraver les déplacements piétons et PMR.

Etudier la faisabilité de trouver des endroits hors voirie pour offrir aux citoyens des emplacements (type box) vélos sécurisés ; vu la densité des logements ne le permettant pas et l'espace réduit en espace public.

La Ville souhaite que la Région puisse réappuyer auprès du fédéral pour revoir le code de la route pour interdire le stationnement des engins motorisés en trottoir.

Quelle est la situation de référence pour nous permettre de mieux apprécier les objectifs ?

19. C4 – approche servicielle stationnement (parking as service)

Sur quelle base légale peut-on réglementer les conditions et obligations de services des parkings publics à court/moyen terme en attendant les renouvellements de permis d'environnement : le PRM devrait déjà les définir. Idem pour les services dans les P+R privés : comment contraindre ?

Comme levier pour la politique de stationnement et la volonté de réduire le nombre de voitures individuelles à Bruxelles, il s'agit de notamment contraindre les communes à s'aligner sur des tarifs déterminés par la Région, notamment pour les cartes riverains.

La fiche indique l'intégration des parkings publics aux outils MaaS. D'autres opérateurs liés à la mutualisation du stationnement sont aussi à intégrer. Ceux-ci sont aussi à faire figurer au titre III – point 13 des prescriptions relatives au développement du MaaS.

20. C5-mise en accessibilité.

Quels sont les budgets prévus pour les communes pour les aider à concrétiser le PAVE ?

Qui et comment déterminer les arrêts prioritaires à aménager-prévoir un planning/priorités.

21. C6 – réseau transport public – logique de niveau de service

Prévoir un outil clair et dynamique permettant de visualiser les réseaux de TeC, les arrêts, les trajets, les déviations, les voiries,....

Le nouveau plan bus va-t-il également être revu dans ce cadre de révision complète de la hiérarchie, réseaux,....

Comme déjà mentionné, qu'en est-il du prochain plan tram ?

Quid de la concertation avec les divers opérateurs, quel planning ?

Que devient le réseau Noctis ?

22. C7-transport à la demande

Est-ce que le système Collecto ne suffit pas ? Quid de son évaluation avant de décider de lancer ce genre de projets pilote ?

Quid du développement du service à la demande en semaine ?

23. C8-aménager gares et pôles échange

Extrait avis PRDD : « La Ville souhaite qu'une priorité soit donnée aux deux gares de Haren ainsi qu'à la halte Buda ».

Les gares doivent faire l'objet d'une communication spécifique pour faire connaître le réseau S, comme offre complémentaire aux réseaux structurants STIB et ce à très court terme.

Prévoir un planning/priorité pour le réaménagement des pôles proposés.

24. C9-stratégie métropolitaine P+R

Quel est le calendrier prévu, les parkings prioritaires à construire ?

Localisation des P+R : il serait utile de les positionner en tenant compte des limites de la LEZ tout en vérifiant qu'une desserte en transports en commun efficace y soit possible.

Par exemple pour Bordet, il a été demandé dans l'avis du PAD Bordet de positionner le P+R plus en amont à la limite de la région.

Comment vont-être assurés les partenariats privé-public pour la question de la mutualisation des parkings privés ? Sur quelles bases/conditions ?

Quid de l'identification des réserves foncières potentiellement disponibles pour de futurs espaces de parkings P+R ? Il en va de même pour les dépôts de transports en commun ?
Il y a lieu de prévoir un potentiel de reconversions des bâtiments P+R dès l'étude de faisabilité.

Gestion : quelle politique tarifaire pour ces P+R ? Quid de la cohérence par rapport aux zones de parking réglementées ?

25. C10-gare routière internationale

La fiche fait référence à une gare routière internationale mais il faut prendre en compte tous les types de compagnies d'autocars.

L'avant-projet précise la validation du site d'Erasmus mais n'en détaille pas les arguments.

En attendant la mise en fonctionnement de cette gare routière, la Ville ayant toujours plaidé pour que les autocars soient hors du Pentagone demande une solution opérationnelle à court terme.

26. C11- services mobilité partagée : Idem action C2.

27. C12 – pôles logistiques régionaux

Quid des projets de centre de distribution depuis le Canal ?

Quid de la viabilité économique ?

Durabilité sans les subsides ? Quels enseignements ?

28. D2-outils de gestion stationnement

Actuellement le PRPS ne contraint pas les communes à appliquer les règles en vigueur dans leur plan communal. Comment rendre l'harmonisation des mesures régionales effective au niveau local ?

Prévoir une certaine compensation de la suppression des places de stationnement en voirie en hors voirie (comme prévu dans le PRPS) peut être réalisée si cela est jugé pertinent mais cette compensation ne doit pas être systématique, ni à 100% (1 place en voirie pour 1 place hors voirie).

Avec quels leviers la Région pourra-t-elle négocier avec les gestionnaires de parkings publics ?

Quels seront les mesures réglementaires pour les communes dans ce volet ?

Quid du stationnement poids lourds, non repris explicitement.

29. D3 – outils pour dissuader la possession automobile

Les primes vélos ne doivent pas seulement être destinées aux vélos électriques, mais aussi aux vélos classiques. Selon la Ville, une prime de vélo n'a d'impact que si elle est liée à des garanties de transfert modal de l'utilisateur (la possession d'un vélo n'entraîne pas automatiquement un transfert modal vers le vélo).

Obliger les entreprises à donner des primes à leurs employés cyclistes et piétons et le remboursement de l'abonnement à 100% STIB/MTB pour les utilisateurs des transports en commun.

30. D4 – Moduler la tarification des déplacements à l'usage

A intégrer dans le cadre du MAAS

31. D5 – Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques

La Ville souhaite que dans sa stratégie de sortie des moteurs thermiques, la Région développe un plan d'action du déploiement de bornes de recharges de véhicules électriques afin d'offrir des alternatives à l'usage de moteurs thermiques.

32. D7 – accompagner générateurs de déplacements

Quelles mesures concrètes pour améliorer la sécurité routière et l'environnement (pollution) aux abords des écoles, quels seront les moyens proposés (subsidés, accompagnement des écoles via processus PDS et rues scolaires, mesures de pollutions fiables et scientifiques avant et après) ?

Elargir les PDE aux petites et moyennes entreprises pour garantir une meilleure représentativité.

Plan de mobilité activités obligatoire : c'est une bonne chose mais il faut veiller à bien associer les communes au niveau procédure.

33. D8- rationaliser commandes et livraisons

Un volet relatif aux commandes par internet par les particuliers (type Amazon) n'est pas évoqué alors qu'il s'agit d'une évolution importante dans notre société qui génère des déplacements réguliers supplémentaires à ne pas négliger. Quid de la sensibilisation aux particuliers ?

34. E2- partenariat avec 19 communes

Comme indiqué dans les remarques générales, il y a lieu de revoir l'ordonnance qui encadre la réalisation des PCM et il y a lieu d'éclaircir et simplifier les procédures PCM/CLM.

L'allègement des procédures doit se faire à tous les niveaux : demandes de subsides, PU, Osiris, mise en œuvre,...

Confirmer une structure type CCCR (Brulocalis) comme structure permettant l'uniformisation de certaines mesures opérationnelles prises en collaboration avec les 19 communes, structure qui permet le dialogue/échanges suivi d'une prise de décision, au-delà de la fonction liée à l'approbation des règlements complémentaires de police.

+ voir remarques action A2 relatives aux CLM.

35. E5-charte participation citoyenne

Ce type de charte pourrait également servir pour intégrer la participation dans la mise en œuvre opérationnelle de mesures servant aux citoyens : rues réservées aux jeux, rues scolaires,...

Il y a lieu de s'inscrire dans les structures existantes qui peuvent être étoffées.

36. E7 – Contrôle-Sanction

Même remarque action A1 sur l'aspect contrôle et suivi.