



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR LOI BRUXELLES

13 novembre 2019

Conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT, et après avoir entendu M. Pierre Lemaire (Perspective.brussels) présenter le Plan d'Aménagement Directeur Loi le 4 septembre 2019, la Commission a discuté du projet d'avis PAD Loi le 21 octobre 2019.

L'ensemble des membres de la Commission a approuvé l'avis suivant, à l'exception de Touring dont la position est reprise après l'avis.

De manière générale, la Commission demande comment vont s'articuler les différents PAD et les objectifs régionaux en matière de mobilité. Étant donné le nombre, l'ampleur et la temporalité (parfois très longue, cf. Hermann-Debroux) des PAD, comment va se faire une vision d'ensemble cohérente avec la vision de mobilité régionale ?

Dans le PAD Loi, il importe d'intégrer les effets potentiels des réaménagements extérieurs mais très proches du périmètre comme ceux du rond-point Schuman et de l'avenue de Cortenberg. Vu l'usage important de la voiture et la forte occupation du métro aux heures de pointe, la Commission demande aussi une gestion proactive des déplacements pendant les chantiers.

La Commission invite à approfondir et diffuser les données relatives au stationnement hors voirie (voiture et vélos) et à objectiver les besoins en stationnement.

L'avis se réfère à la structure et aux numéros de pages du Projet de prescriptions du PAD Loi Bruxelles - 06 mai 2019.

Les demandes concernent principalement:

- *Une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite en ce compris des logements accessibles pour personnes en fauteuil roulant et adaptables à l'évolution de la vie ;*
- *La traduction dans le volet réglementaire des mesures et des principes du volet stratégique qui diminuent les densités de trafic automobile, favorisent les modes actifs (piétons et cyclistes) et organisent le stationnement.*

1.2. OBJECTIFS ET ENJEUX : UN QUARTIER À LA QUALITÉ DE VIE ÉLEVÉE p. 29.

1. Créer un quartier urbain animé p. 30

« La réalisation de nouveaux logements veillera à une différenciation suffisante en termes de typologie et de prix afin d'attirer une diversité d'habitants ».

La Commission demande d'ajouter spécifiquement aux critères énoncés la réalisation de logements accessibles à tous et propose la modification suivante :

« la réalisation de nouveaux logements veillera à une différenciation suffisante en termes de typologie et de prix et à garantir suffisamment de logements accessibles à tous et adaptables afin d'attirer une diversité d'habitants ».

2. VOLET STRATÉGIQUE p. 33.

La Commission appuie les principes d'amélioration de l'accessibilité pour les modes actifs et les personnes à mobilité réduite en lien avec les lieux de convergence comme les stations de métros/trains. (p.42-43) tout comme la constitution d'un réseau de cheminements complémentaires.

CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES VISÉES DANS L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES OUVERTS ET DES ESPACES BÂTIS

2.3. CARACTÉRISTIQUES POUR L'AMÉNAGEMENT p. 67.

Caractéristiques des constructions p. 69-72

La Commission demande d'ajouter un point spécifique pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite :

- des logements adaptés pour personnes en fauteuil roulant.
- des logements adaptables, pour permettre aux bruxellois de faire face à l'évolution de leurs besoins en cours de vie et de permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible

Aménagement des espaces publics et des espaces ouverts

Stationnement automobile et stationnement vélos p. 76-77.

La Commission suggère de regrouper les deux points sous un seul titre « Stationnement » car il est aussi question de stationnement vélos dans le point stationnement automobile.

La Commission appuie la mutualisation des parkings est prévue par l'imposition d'accès piétons depuis l'espace public, indépendants des bâtiments.

Concernant le parking LOI, seul parking public en propriété de la Région dans le périmètre et situé sous l'ensemble de la rue de la Loi, la Commission soutient le projet de PAD et le fait d'y privilégier le stationnement pour vélos, le stationnement auto de courte durée et le stationnement à destination des logements. La courte durée peut s'étendre à une journée, l'idée est d'éviter les abonnements.

La Commission appuie les recommandations pour le stationnement des vélos.

La Commission attire l'attention sur le problème de l'interdiction d'affectations de bâtiments avec accès publics sous les bâtiments de bureaux de la CE (normes de sécurité CE).

3. VOLET RÉGLEMENTAIRE p. 78

3.1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES p.81

La Commission demande d'ajouter :

PG.7. « Les actes et travaux visent à améliorerer » ... « l'accessibilité pour tous ».

PG.8. « Les demandes de permis d'urbanisme sont accompagnées de notes techniques qui détaillent la manière dont les projets répondent aux aspects environnementaux et d'accessibilité pour tous, en particulier sur les points suivants :

...

La Commission demande d'ajouter « La manière dont est réalisée l'accessibilité pour tous et un suivi par un bureau spécialisé en accessibilité ».

Vu la connexion du quartier aux transports en commun, la faible occupation du parking Loi et les problèmes posés par la création de rampes d'accès aux parkings, la Commission demande

d'ajouter une prescription permettant une dérogation au RRU pour limiter le nombre de places de parking imposés aux très petites parcelles. Ou voir PP.5. ci-dessous

3.2. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES p. 85

AFFECTATIONS p. 86-89

La Commission demande d'ajouter un pourcentage minimal (ou un nombre seuil) de logements accessibles pour tous, en particulier à l'usage de fauteuil roulant et de logements adaptables, à chaque fois que la fonction logement est prévue.

PP.4. Zones de voiries

La Commission insiste sur l'importance conserver du stationnement réservé pour les PMR et les livraisons.

Voir aussi les remarques sur l'aménagement des espaces ouverts ci-dessous et la nécessité de diminuer le trafic.

PP5. Conditions générales

La Commission suggère la possibilité de déroger aux normes du RRU imposant la réalisation de parkings pour les petites parcelles afin d'éviter que des rampes de parking ne fragmentent l'espace public.

PP. Parking Loi

La Commission demande d'ajouter une prescription particulière sur la zone correspondant à l'emprise du parking Loi et d'y rendre réglementaires les principes suivants :

- privilégier le stationnement pour vélos : imposer 2.000 places vélos au niveau du carrefour Arts-Loi et 500 places vélos au niveau de la station Maelbeek et du stationnement spécifique pour vélos cargos ;
- garantir la réalisation du projet de Mezzanine de la station Maelbeek ;
- diminuer le nombre actuel des emplacements voiture de 1109 à 500 places avec mise en place d'un parking public rotatif payant, d'emplacements à calculer pour bureaux en fonction de m² acceptables (application Cobrace), de places pour les logements (à quantifier).

AMENAGEMENT DES ESPACES OUVERTS p. 94

PP.11. Aménagement des espaces emblématiques

La Commission insiste sur le raccord en pente entre la rue de la Loi et la chaussée d'Etterbeek et demande qu'il soit accessible aux PMR.

PP.12. Stationnement dans les espaces ouverts

La Commission demande de conserver du stationnement réservé pour les PMR et les livraisons. Voir aussi les remarques sur l'aménagement des espaces ouverts ci-dessous.

PP.13 Cheminements

La Commission demande d'assurer la priorité aux traversées piétonnes dans les ilots de grande longueur et, plus généralement, d'articuler les cheminements piétons avec l'aménagement de la magistrale piétonne n°3 de Good Move (Gare Centrale - Cinquantenaire).

La Commission demande l'ajout de deux Prescriptions particulières (PP.)

Pour répondre aux objectifs et enjeux identifiés p. 31 à savoir « *reconsidérer le rôle de la rue de la Loi ... difficilement conciliable avec les densités actuelles du trafic automobile* » et suivre les principes développés p. 42 « *séparer les pistes cyclables le long de la rue de la Loi des voies piétonnes et automobiles afin de créer de véritables voies de circulation cyclistes ...* », pour répondre aux objectifs de Good Move de favoriser les modes actifs, dont la circulation des vélos cargos, et aussi la performance des bus (réseaux confort et quartier), il importe de réduire la

circulation automobile, de prévoir des aménagements cyclables de qualité rue de la Loi et de limiter le trafic de transit dans les voiries de quartier.

La Commission demande d'ajouter deux prescriptions (PP.), une concernant la rue de la Loi et une autre concernant l'ensemble des voiries du PAD et d'y inscrire les principes suivants.

PP Rue de la Loi

- suppression d'au moins une bande de circulation ;
- aménagement de deux pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la partie carrossable afin de créer de véritables voies de circulation cyclistes aux dimensions standards du RER vélo à savoir 2,5 mètres de large plus une zone tampon (dimensions recommandées minimum 50 cm et 80 cm si poteaux ou forte circulation adjacente).

PP Voiries

- rendre effective la dissuasion du trafic motorisé dans les quartiers;
- évaluer l'impact des accès des parkings souterrains dans les voiries de quartier ;
- prévoir suffisamment de places de stationnement hors voirie réservé pour les PMR car la ligne de métro est tellement fréquentée que souvent les PMR ne peuvent pas l'utiliser et ils se déplacent donc en voiture.

Touring n'approuve pas l'avis ci-dessus, voici sa position

Concernant le parking LOI, Touring ne peut pas appuyer la diminution de places, et estime qu'une partie du parking Loi doit être aménagé comme parking de dissuasion en gardant un maximum des emplacements actuels. Vu sa situation unique à l'entrée de la ville, Touring estime que le parking doit être exploité comme parking P&R. Les navetteurs ou visiteurs pourront laisser leur véhicule au parking pour ensuite prendre le transport en commun vers le centre. L'accès à ce parking P&R devrait se faire via des barrières et à des prix de stationnement raisonnables pour attirer un maximum de visiteurs laissant la voiture à cet endroit pour ensuite utiliser le transport en commun ou des vélos partagés vers le centre.

Concernant la rue de la Loi, Touring peut soutenir la suppression d'une bande de circulation mais pas plus et demande de prévoir une phase de test pour mesurer l'impact sur la circulation, adapter le carrefour Art-Loi et les feux de circulation pour garantir une circulation plus fluide sur la Rue de la Loi pour que les chauffeurs évitent les rues parallèles dans les quartiers. Touring demande de rendre effective la dissuasion du trafic motorisé dans les quartiers en garantissant une circulation fluide sur les grands axes telles que la rue de la Loi et la petite ceinture.