



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## AVIS SUR LE PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR JOSAPHAT

14 novembre 2019

Conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT, et après avoir entendu M. Magin et Mme Van Hamme (Perspective.brussels) présenter le Plan d'Aménagement Directeur Josaphat le 4 septembre 2019, la Commission a approuvé à l'unanimité l'avis suivant.

Josaphat est un site enclavé et ceint par des voies carrossables proches de la saturation ; la mobilité est un enjeu crucial de ce Plan d'Aménagement Directeur.

La Commission demande comment vont s'articuler les différents PAD et les objectifs régionaux en matière de mobilité. En particulier, dans ce cas, les effets cumulatifs des PAD Josaphat et Media-park (entrée de l'E40) ont-ils été pris en compte ? La Commission s'interroge aussi sur les flux générés par les différentes fonctions aux heures de pointe et sur la congestion aux points d'entrée et de sortie du site.

De manière générale, la Commission regrette que les études soient basées sur des plans et des données anciennes. Le projet de PAD se base sur le Plan Régional de mobilité *IRIS 2* alors que le projet de plan *Good Move* devrait être la référence; il ne prend pas non plus en compte le plan Bus de la STIB. Le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) est basé sur les plans de mobilité de Schaerbeek et Evere (2009 et 2006) et sur des comptages de Bruxelles Mobilité effectués entre 2013 et 2015. Considérant les évolutions rapides à l'œuvre dans la Région en matière de démographie et de mobilité, ces données datées ne permettent pas une bonne mise en lumière des enjeux actuels.

De plus, le Rapport d'Incidences Environnementales analyse les flux de circulation des points d'entrée et des points de sortie indépendamment les uns des autres. Cette méthodologie omet les effets cumulatifs des différents points d'accès sur le trafic du pourtour du site. La Commission regrette aussi le manque de lisibilité des documents et des analyses.

Enfin, la Commission attire l'attention sur le manque d'information concernant la mise en œuvre des études et les solutions proposées. Notamment, il n'est pas indiqué comment le monitoring « mobilité » (à charge exclusive de Bruxelles Mobilité) pourra avoir un impact sur le programme et le développement du site, alors qu'anticiper et intégrer les projets de mobilité et les projets de développement urbain est essentiel.

C'est pourquoi, la Commission estime que les solutions proposées pour répondre aux enjeux de mobilité et à la densité du programme sont à remettre en cause.

### **Plan de circulation**

L'objectif du plan de circulation doit être de favoriser les modes actifs. Leurs voies de circulation respectives au sein du site doivent dès lors être précisément décrites et intégrées au volet réglementaire du projet.

Les accès au site doivent également faire l'objet d'un soin particulier afin de limiter au maximum leur dangerosité pour les usagers faibles.

### **Circulation piétonne et accessibilité pour tous**

Les traversées du chemin de fer pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les cyclistes est prévue via les deux dalles et trois passerelles (une passerelle accessible aux PMR et aux cyclistes par des rampes, et deux passerelles couplées à des ascenseurs dans les équipements adjacents pour en assurer la bonne maintenance). Comme indiqué ci-dessus, l'ensemble de ces infrastructures de mobilité doit faire partie du volet réglementaire.

La Commission demande d'imposer des minima en matière de logements adaptés aux personnes en fauteuil roulant et de logements adaptables, pour permettre aux Bruxellois de faire face à l'évolution de leurs besoins en cours de vie et permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible.

### **Circulation à vélo**

Le projet de PAD déplace le tracé du RER-vélo à l'est des voies de chemin de fer, par rapport au tracé prévu par le PRDD, sans justification aucune. La Commission demande que le RER vélo soit situé du côté ouest des voies de chemin de fer (et non à l'est de celles-ci) pour

- connecter les zones d'habitation situées du côté ouest du site (cf. une seule passerelle possède une rampe d'accès, les autres comportent des ascenseurs dans les équipements, ce qui ne constitue pas une solution adéquat pour un RER vélo) ;
- garantir la continuité avec le RER venant de Bordet (côté ouest).

La Commission appuie la distinction opérée entre le RER-vélo (dont la vocation est d'encourager les déplacements à vélo rapides, sécurisés et efficaces), et les cheminements "cyclo-piétons".

### **Circulation motorisée et desserte en transports publics**

La Commission demande que la création d'un nouvel accès au nord-ouest du site ne constitue pas un « itinéraire bis » qui serait contraire à l'apaisement des quartiers prôné par Good Move. Pour ce faire, elle propose que le tronçon de voirie traversant les voies de chemin de fer au nord du site soit mis en sens unique d'ouest vers l'est.

Le RIE ne justifie pas la pertinence d'une sortie carrossable sur l'avenue Gilisquet. Les hypothèses de répartition des mouvements sortants vers cette avenue sont en effet estimées à seulement 5 %.

Les études de configuration des voiries de Beliris, notamment en ce qui concerne l'accès au pont De Boeck et celui au niveau du boulevard Wahis, doivent associer Bruxelles Mobilité.

La ligne de bus prévue au cœur du site doit être intégrée au plan Bus 2019.

Le charroi lourd qui sera induit par l'implantation de noyaux commerciaux et la zone dense d'industries urbaines n'a pas été analysé dans les différentes études de mobilité - tant en matière de livraison que de parking - et doit être pris en compte dans les solutions proposées.

La mobilité pendant les chantiers n'est pas traitée par le PAD Josaphat, alors que l'urbanisation du site va entraîner un charroi important (impliquant un nombre certain de poids lourds) durant plusieurs dizaines d'années. Au vu de la saturation proche des voies carrossables et de ses implications sur les autres modes de transports, il serait utile de préciser comment seront coordonnés les déplacements (de toutes sortes) de manière à limiter les nuisances.

### **La gestion du stationnement**

Un nombre suffisant de parkings vélos doit être imposé, et intelligemment réparti au sein du site afin d'inciter l'utilisation de ce mode de transport. Au niveau de la gare SNCB, le projet de PAD prévoit un "vaste parking vélo couvert et sécurisé" : la Commission demande que soit précisé le nombre d'emplacements vélos afin de réserver les espaces nécessaires.

Conformément à la stratégie stationnement du projet de Plan Régional de Mobilité Good Move, la Commission demande de limiter fortement le stationnement en voirie de la zone résidentielle plutôt que de limiter le stationnement dans les logements eux-mêmes. Le projet de PAD présente le risque de promotions immobilières de logements sans parking ce qui reportera du stationnement en voirie ou dans le parking public.

La Commission propose que la partie stationnement automobile soit retirée de la partie réglementaire et que par conséquent le RRU, actuellement en cours de révision et qui comprend un volet stationnement, soit d'application.

Si les aspects stationnement automobile sont néanmoins maintenus dans la partie réglementaire, la Commission demande :

- d'imposer le parking public de la ZIU car la stratégie globale du stationnement dépend de la construction de ce parking hors voirie ;
- de réserver les places de ce parking public aux PMR, aux visiteurs des logements, des bureaux, des équipements et aux livraisons de l'ensemble du site (et pas principalement aux besoins de la ZIU) ;
- de ne pas limiter à un taux « maximum » de 0.7 le nombre d'emplacements voiture par logement. Le terme « maximum » autorise le fait de ne pas réaliser de stationnement automobile et permet de reporter les besoins des projets immobiliers sur le parking à charge de l'autorité publique et/ou sur la voirie ;
- d'intégrer les besoins de stationnement logistique et de livraison des entreprises de la ZIU aux bâtiments de la zone, afin de ne pas les externaliser dans l'espace public ou dans le parking public.