

AVIS SUR LE PLAN COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNE D'EVERE

Demandeur	Commune d'Evere – Service Urbanisme et Environnement
Demande reçue le	6 Janvier 2021
Exposés	18/01/2021 via Teams par Madame Anne Cornet, auteur de projet du bureau BRAT – organisation Brupartners
Documents transmis	Projet de PCD d'Evere, Rapport sur les incidences environnementales
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	25/01/2021

Vu l'ampleur du plan et les interactions entre les enjeux de mobilité avec l'ensemble du plan, la Commission estime qu'un délai d'un mois est court pour prendre convenablement connaissance du document et remettre un avis concerté avec l'ensemble des acteurs.

Planification

Le plan d'aménagement directeur (PAD) Défense doit être distingué du PAD Bordet en général. Il y a une seule zone stratégique dans le PRDD qui fait l'objet de 2 PAD.

Un noyau d'intervention locale est prévu au PRDD sur Bordet et n'est pas mentionné dans les documents.

Points noirs de mobilité : Axe Bordet/Houtweg, carrefours Ch. de Haecht et Léopold III

Les intentions au niveau de l'apaisement des points noirs de mobilité pourraient être d'avantage développées. Le PAD Bordet envisage d'apaiser l'axe Bordet/Houtweg et les carrefours avec la chaussée de Haecht et Léopold III afin de laisser suffisamment de place au développement du nœud multimodal. Les ambitions sont également de verduriser cet axe et d'appuyer la marche et le vélo le long de Bordet/Houtweg entre Moeraske et le Cimetière de Bruxelles.

Politique cyclable

Le rapport semble basé uniquement sur les cartes de Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) de Good Move. La Commission demande d'y ajouter le réseau des itinéraires cyclables communaux (ICC) repris dans le PCM de 2006, et dans l'audit BYPAD de 2014 à la page 14. La Commission insiste aussi sur les désagréments engendrés par le trafic de transit qui emprunte ces itinéraires cyclables (voir page 102 ci-dessous).

Trois axes sont clés pour améliorer la cyclabilité de la commune :

- l'avenue Cicéron (chaînon manquant sur l'ICR C)
- l'axe Optimisme/Grosjean (ICR B)
- la rue de Genève voirie "auto quartier" dans le Plan Good Move mais avec encore un fort trafic.

Les trois ponts routiers franchissant le chemin de fer posent des problèmes aux cyclistes. Celui de l'avenue Bordet est le plus problématique. La Commission suggère de ne pas attendre l'arrivée du métro et de réaliser la piste cyclable bidirectionnelle déjà étudiée le long du magasin Décathlon. Le pont De Boeck (gare d'Evere) est un vrai chaînon manquant sur l'ICR B entre les aménagements de la bande bus et du rond-point sur le boulevard Léopold III. Le pont face à la Maison Communale est le mieux aménagé, mais les marquages des pistes cyclables y sont régulièrement effacés par le passage des voitures, et trop rarement rafraîchis.

Stationnement

Le stationnement des vélos (dont les vélos cargos) est insuffisamment pris en compte dans les futurs projets immobiliers. L'obligation reprise au RRU de prévoir un local pour les vélos et poussettes est trop souvent détournée pour du stockage de poubelles et autres encombrants, qui empêche de les utiliser pour stocker les vélos en sécurité. Ne faudrait-il pas réaliser une inspection régulière de l'existence de ces locaux ou espaces dédiés au stockage des vélos ?

Le P+R Bordet est inscrit au PRDD. Il est pertinent de prévoir un développement urbain autour du futur terminus du métro (densification d'un pôle accessible en transport public) et d'y prévoir un parking P+R vu la proximité du ring afin d'encourager un report vers le transport public en accès direct au centre-ville. L'aménagement de ce nœud multimodal doit être considéré dans le développement futur d'Evere. Sur la localisation exacte, c'est potentiellement plus pertinent du côté Décathlon mais il ne doit pas être exclu au sein des nouveaux développements sur le site ING. Le projet ne prévoit que 200 places de stationnement sécurisé pour vélos (navetteurs), ce qui paraît très peu ambitieux, en regard de l'évolution actuelle.

Approche du territoire en lien avec l'environnement

Le PCDD n'est pas tourné vers le développement des frontières communales.

Participation

La CRM regrette que la commune d'Evere, malgré son intention de promouvoir la participation citoyenne, n'ait pas davantage associé la population aux enjeux du plan. Des exposés publics simplifiant ces 400 pages avant l'enquête publique, auraient permis une meilleure participation des acteurs et de la population à l'orientation de la politique communale.

Remarques ponctuelles

- Page 96 : Légende à revoir pour la lisibilité des cartes
- Page 98 : Réseau Vélo
 - Le rapport semble basé uniquement sur les cartes de Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) de Good Move, y ajouter le réseau d'itinéraires cyclables communaux (ICC) repris dans le PCM de 2006, et dans l'audit BYPAD de 2014 à la page 14.
 - L'ICC 1 relie Helmet à Bordet (itinéraire fléché depuis 2008) via les rues Mattheussens, Van Nerom, Van Boeckel, Plaine d'Aviation, Piérard.
 - L'ICC 2 relie l'église St Vincent à l'église St Joseph (place De Paduwa), fléché depuis 2012, via les rues Bon Pasteur, Paris, Oud-Kappelleke, Maison Communale et Anciens Combattants.
 - L'ICC 3, en attente de fléchage depuis 2013, entre le magasin Delhaize de la rue de Genève et la rue Colonel Bourg, quasi hors trafic, via Tuinbouw, rue Dupont, Artémis, Deux-Maisons et De Lombaerde.
 - La Promenade Verte (vélo) doit aussi être mentionnée à cet endroit.

- Page 102 : trafic de transit. Les files importantes aux carrefours suivants engendrent un trafic de transit (by-pass) gênant sur les itinéraires cyclables communaux ou régionaux (ICC et ICR)
 - o carrefour Bordet/Haecht (en provenance des rues de Verdun et Stroobants) :
 - by-pass via les rues St Vincent et Van Leeuw (école et ICR 1a) ;
 - by-pass via les rues Dekoster, place de la Paix (#ICC2) et Pepermans (#ICC 1) ;
 - o carrefour Haecht/Bordet (en provenance de Schaerbeek + Conscience/Maison Communale) :
 - by-pass via les rues Plaine d'Aviation (Promenade Verte) et Van Leeuw (ICR 1a) ;
 - by-pass via les rues Pepermans (#ICC1), Paix, Dekoster, St Vincent (# ICC 2) ;
 - by-pass via St Vincent (si files pas trop longues) (# ICR 1a + école) ;
 - o carrefour Cicéron/chaussée de Louvain (en provenance de Dunant et rue de Zaventem):
 - by-pass via la rue des Deux-Maisons (où deux écoles et ICC 3).
- Page 109 : réfléchir une révision du parc existant de stationnement, son optimisation et sa rationalisation notamment pour récupérer de l'espace , augmenter la verdurisation et l'infiltration
- Page 112 : une commune bonne élève pour les cyclistes
 - o Stationnement vélo : dans le cadre du PACS (plan d'action communal de stationnement), le respect des normes régionales imposait 670 places de stationnement vélo courte durée supplémentaires dans Evere, ainsi qu'une multiplication des solutions pour le stationnement de longue durée. Combien ont été installées depuis 2017 ? Quel est le planning d'installation ? Une étude était prévue en 2017 pour définir où placer ces 335 range-vélos.
 - o L'audit BYPAD (2014) prévoyait 47 recommandations à mettre en œuvre, dont 38 relevaient de la commune, et seulement 4 mentionnaient une date d'échéance. Sur ces 38 recommandations, la moitié n'ont pas encore été réalisées, dont l'évaluation et la mise à jour du plan d'action à mi-mandature, mais aussi un inventaire cartographique du stationnement vélo, le placement de stationnement vélo longue durée aux gares Evere et Bordet, l'encouragement de la pratique du vélo, le fléchage des ICC 3-4-5, les formations vélo-traffic pour la population, une enquête mobilité auprès de Everois, des comptages cyclistes, et l'aménagement pour les cyclistes d'une série de voiries communales (Optimisme, Grosjean, Cimetière de BXL, Vandenhoven, Bauwens, Champ de Repos, Anciens Combattants, Colonel Bourg, Kurth, barrière Van Nerom/Van Obberghen...). Réflexions : l'intérêt du BYPAD réside dans la mise en œuvre des recommandations, dans leur suivi et leur évaluation en collaboration avec les usagers cyclistes. Quel est l'intérêt de réaliser ce type d'audit si celui-ci n'est pas suivi d'effets, même si il peut s'expliquer entre autre par l'insuffisance chronique des moyens budgétaires et humains consacrés à la mobilité par la commune?
- Page 114 : le projet Bordet a également des ambitions dans ce sens : voie cyclo-piétonne le long L26 / apaisement de l'axe Bordet/Houtweg (carrefours Bordet-Léopold III - Ch de Haecht)
- Pages 156-158 : axe 4 - Objectif 3 : impulser une mobilité durable
 - o Dans le cadre du Parkway, il y aurait intérêt à connecter le tracé (déjà existant) du RER-vélo (situé le long de l'autoroute E40, entre Communautés et Reyers) au tissu urbain du Haut-Evere (Colonel Bourg).
- Page 183 : modes actifs (PT6). Les traversées nord-sud (entre Bas- et Haut-Evere) sont un point faible du réseau cyclable communal, déjà fort contraint par les barrières physiques constituées par le chemin de fer et le boulevard Léopold III, mais la présence de l'ICC2 (fléché) le long de l'avenue des Anciens Combattants existe depuis près de 10 ans, et l'installation l'automne passé de la piste cyclable Covid le long de l'avenue Bordet, améliore déjà nettement la situation. La commune devrait flécher l'ICC 3 (Tuinbouw, Dupont, Artémis, Deux-Maisons, De Lombaerde) depuis 2013. Si on cyclabilise la Promenade Verte, le long de la rue de l'Arbre Unique (en ajoutant des bandes de confort à côté des gros pavés), et en réalisant le projet de Bruxelles-Environnement de réaliser une piste cyclable le long du mur du cimetière, les connexions nord-sud seraient nettement améliorées. Il ne resterait plus qu'à rendre cyclables trois axes clés : l'avenue Cicéron (chaînon manquant sur l'ICR C), l'axe Optimisme/Grosjean (ICR B), ainsi que la rue de

Genève qui reste dans la pratique une voirie automobile dominante, alors qu'elle n'est qu'une voirie "auto quartier" dans le Plan Good Move.

- Page 185 : carte « modes actifs » (PT6). Les flèches approximatives symbolisant les liaisons modes actifs sont trop générales, et ne tiennent pas assez compte de l'existence des ICC ; l'ICC 3 étant par ailleurs une liaison tant cycliste que piétonne (hors trafic sur la moitié de son parcours).
- Page 188 à 271 : Lisibilité des fiches (police non reconnue)
- Page 196 : Ressource PAVE
- Page 206-207 : Attention à l'encombrement de l'espace public et au traitement de la question du genre dans l'espace public.
- Page 221 : LC28 - accompagnement des habitants pour une gestion durable des ressources: il manque un atelier de réparation de vélos. Le « Repair Café » pourrait s'adjoindre un pôle de réparation de vélos, à la manière de celui des Ateliers de la Rue Voot à Woluwe-St-Lambert.
- Page 222 : LC29 - définition de la circulation au niveau des axes dangereux et des carrefours difficiles à franchir. Les 3 ponts automobiles franchissant le chemin de fer posent des problèmes aux cyclistes.
 - Le pire est certainement l'avenue **Bordet** le long du Décathlon, pour lequel il ne faudrait pas attendre l'arrivée du Métro pour apporter une solution. Pourquoi ne pas installer une piste cyclable bidirectionnelle le long du Décathlon, qui était d'ailleurs prévue dans les plans initiaux ?
 - Le pont **De Boeck** (gare d'Evere), sur l'ICR B, pose aussi problème : la STIB a réalisé un aménagement sur le pont (bande bus), et Beliris a aménagé le rond-point sur le boulevard Léopold III, mais entre les deux : rien. Le jeune cycliste de 10 ans qui se rend à l'école à vélo, n'a qu'à se débrouiller au milieu des voitures. Et il en va de même entre le pont et l'avenue Henri Conscience, où la commune a maintenu le stationnement automobile des deux côtés dans la rue Kurth, interdisant l'installation d'une piste cyclable protectrice.
 - Le pont face à la **Maison Communale** est le mieux aménagé, mais les marquages des pistes cyclables y sont régulièrement effacés par le passage des voitures, et trop rarement rafraîchis. Sans oublier que les traversées du Léopold III ont été réalisées par Beliris sans tenir compte de la continuité de parcours transversal. Un projet d'amélioration des traversées a été introduit après de Bruxelles-Mobilité.
- Page 224 : LC31 : promotion des modes doux. Excellente fiche, mais même remarque que pour PT6 : le développement d'un réseau cyclable secondaire figurait déjà dans le PCM de 2006, avec 5 ICC prévus. Les deux premiers ICC ont déjà été réalisés et fléchés. Le troisième attend d'être fléché depuis presque 10 ans. Et une nouvelle réflexion pourrait être menée pour les deux suivants, en fonction des dernières évolutions.
- Pages 225-226 : LC32 : prise en compte du stationnement dans les futurs projets immobiliers. Cette fiche semble faire référence essentiellement au stationnement automobile. Il faudrait aussi prévoir suffisamment de stationnement vélo (dont vélo cargos) au sein des immeubles. L'obligation reprise au RRU de prévoir un local pour les vélos et poussettes est trop souvent détournée pour du stockage de poubelles et autres encombrants, qui empêche de les utiliser pour stocker les vélos en sécurité. Ne faudrait-il pas réaliser une inspection régulière de l'existence de ces locaux ou espaces dédiés au stockage des vélos ? Quant au noeud multimodal Bordet, le projet ne prévoit que 200 places de stationnement sécurisé pour vélos (navetteurs), ce qui paraît très peu ambitieux, en regard de l'évolution actuelle.
- Page 226 : Nœud multimodal Bordet à prendre en considération.
- Pages 259-261 : O28 : amélioration de l'accessibilité et des aménagements des abords des gares - Zoom sur la gare d'Evere. La fiche demande de prévoir suffisamment de stationnement vélos. Nous précisons que cela doit être principalement du stationnement de longue durée, sécurisé. Et, concernant l'échéance « court à moyen terme », il y a une nécessité d'installer dès maintenant du stationnement vélo longue durée, vu qu'il est très difficile aujourd'hui de rejoindre le quai avec son vélo (escaliers), et vu que le PAD Josaphat ne devrait pas se concrétiser avant 2023.

- Page 262 : O29 : redéfinition de la circulation à Bordet. Comme pour la LC29, installer une piste cyclable bidirectionnelle le long du Décathlon, sans attendre 2030 et les travaux liés à l'arrivée du Métro 3. Maintenant qu'il y a une belle continuité sur l'avenue Bordet, jusqu'au Cimetière de Bruxelles, la réalisation de ce chaînon manquant prend tout son sens « à court terme » (et pas à moins moyen terme comme précisé en bas de fiche).
- Page 265 : O32 : révision du plan communal de mobilité. Le PCM d'Evere a 15 ans et Good Move apporte de nouvelles visions de la mobilité, il est temps de préparer un nouveau PCM. Cette fiche doit être une priorité à court terme et pas à une priorité « à moyen terme ».

Rapport d'incidences environnementales (RIE)

- Page 50 : Plan Vélo
 - les thématiques 3 (formation et vélo-éducation) et 4 (promotion et crédibilisation du vélo) doivent faire partie du PCD.