



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## AVIS SUR LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR « ANCIENNES CASERNES D'IXELLES »

25 février 2019

Conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT, la Commission a approuvé à l'unanimité l'avis suivant.

### **CONCERNANT LE PLAN D'AMENAGEMENT DIRECTEUR « ANCIENNES CASERNES D'IXELLES »**

#### **1. Accessibilité pour tous**

La Commission demande que le nouveau quartier soit accessible pour tous, tant au niveau des accès et des traversées piétonnes du site que des différents espaces de rencontre (terrasses, espaces verts, food hall, espaces de sport...). Ceci doit être inscrit dès l'origine dans le volet réglementaire du plan pour encadrer les futurs projets architecturaux : il faut éviter les marches et prévoir des rampes. Des aménagements comme des rampes sont préférables aux ascenseurs : accès permanent sans contrôle d'accès, pas de problème d'entretien, plus rapides.

La Commission suggère aussi de prévoir des logements adaptés aux personnes à mobilité réduite.

#### **2. Faciliter les liaisons vers et à travers le nouveau campus**

La Commission recommande d'augmenter les liaisons du nouveau quartier avec son environnement, pour favoriser l'usage de la marche, du vélo, les connexions avec les transports publics ; elle prône dès lors plus de percées du mur d'enceinte<sup>1</sup>.

La Commission demande aussi d'améliorer la liaison à travers le site, elle doit être plus directe et plus large. L'espace vert sert à la fois de lieu de détente et d'espace de liaison. La Commission craint que l'espace dévolu pour ces deux fonctions soit trop restreint et demande de l'élargir (en supprimant éventuellement le bâtiment le long du Manège).

#### **3. Stationnement voitures**

La Commission prend note que 330 places de stationnement sont prévues en sous-sol du site, calculées sur une base de 0,77 place/logement.

La Commission rappelle que l'offre de stationnement incite à l'usage de la voiture, que le quartier est très bien desservi en transports publics et que le projet se veut un modèle de développement durable. Dans ce cadre, le signal doit être d'anticiper les changements des pratiques de mobilité prévues à l'horizon 2030 et la réduction du transport motorisé individuel.

Pour ces raisons, la Commission estime le nombre de places trop élevé et demande qu'il soit réduit.

La Commission demande aussi que le projet s'inscrive dans une évolution à plus long terme et prévoie la réversibilité des espaces de parkings et leur reconversion (par exemple des parkings en silo qui pourraient être supprimés, des espaces en sous-sol avec une plus grande hauteur sous plafond pour accueillir d'autres usages comme des livraisons ou des équipements).

<sup>1</sup> la qualité sonore du site peut être préservée par d'autres mesures que le maintien du mur, comme par exemple la réduction de la pression, du volume et de la vitesse du trafic motorisé.

La Commission insiste sur la nécessité de prévoir en suffisance :

- des places de parking pour PMR
- des espaces de livraisons hors voirie avec une hauteur sous plafond permettant d'accueillir des petits camions
- des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

#### **4. Stationnement vélo**

Concernant les parkings vélo pour les logements, la Commission demande qu'ils soient inscrits dans le volet réglementaire, y compris les parkings pour les vélos de grande capacité (vélos cargo).

La Commission recommande de prévoir des parkings vélos pour les visiteurs en suffisance.

La commission suggère aussi de prévoir sur le site du parking vélo sécurisé pour les habitants des quartiers environnants, qui en manquent de par la typologie de l'habitat et la division de maisons unifamiliales en logements pour étudiants.

### **CONCERNANT LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU PAD**

Le développement de ce nouveau quartier va générer une augmentation de la mobilité dans une zone déjà soumise à de fortes demandes aujourd'hui.

La Commission rappelle que le carrefour avenue de la Couronne-boulevard Général Jacques a été défini comme ZACA prioritaire (Zone à concentration d'accidents) en 2015, et que des recommandations avait été formulées alors par les auteurs de l'étude<sup>2</sup>, pour le court terme (« sécurisation d'urgence »), le moyen terme (« opportunités d'aménagements ») et le long terme (« vision »). La Commission insiste donc fortement après des auteurs du projet de PAD « Anciennes Casernes d'Ixelles » pour qu'ils contactent les experts en sécurité routière de Bruxelles Mobilité afin de concrétiser au maximum ces recommandations dans leur projet.

La Commission demande d'améliorer fortement les transports publics et les aménagements pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite dans la zone. En particulier :

- a. Rendre accessible pour tous la gare d'Etterbeek, ses accès et ses quais ;
- b. Améliorer l'offre de trains à la gare d'Etterbeek ;
- c. Dédoubler les accès à la gare, par la réalisation de la passerelle prévue à l'autre extrémité des quais ;
- d. Améliorer l'intermodalité de la gare d'Etterbeek avec le réseau STIB et les aménagements cyclables ;
- e. Créer une connexion vélo sécurisée vers la gare d'Etterbeek et le campus de la Plaine ;
- f. Renforcer la liaison en transports publics, sans correspondance, entre les différents campus des universités (Plaine VUB-ULB, Campus Solbosch ULB et le nouveau campus U-square ULB VUB). La Commission demande notamment le maintien de la ligne 25 entre les campus et la gare de Boondael ;
- g. Mettre en place la continuité de la piste cyclable du boulevard Général Jacques ;
- h. Créer des traversées cyclo-piétonnes vers Juliette Wustman ;
- i. Améliorer la gestion des flux au carrefour Boulevard Général Jacques – Avenue de la Couronne.

<sup>2</sup> Etude "Zones à concentration d'accidents", Centre de Recherches routières, bureau Espaces Mobilités et Institut belge de la Sécurité routière, 2015. Les résultats de l'étude ont été présentés à titre informatif à la CRM le 25.01.2016.