



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN D'AMÉNAGEMENT DIRECTEUR HERRMANN-DEBROUX

13 novembre 2019

Conformément à l'article 30/5 §1 du CoBAT, et après avoir entendu Mme Milène Deneubourg (Perspective.brussels) présenter le Plan d'Aménagement Directeur Herrmann-Debroux le 4 septembre 2019, la Commission a approuvé à l'unanimité l'avis suivant.

Programmation

La Commission attire l'attention sur l'ampleur du programme proposé dans le PAD Herrmann-Debroux et sa temporalité très longue. La Commission apprécie la proposition d'une vision à long terme intégrant mobilité et aménagement du territoire. Ce projet implique une réduction de trafic très importante, liée à la suppression du viaduc, de l'ordre de la moitié du trafic entrant dans la Région, des investissements très importants aussi et il soulève de très nombreuses questions. Notamment, comment ce programme va-t-il s'articuler avec les objectifs régionaux en matière de gestion de la mobilité et d'un point de vue budgétaire ?

La Commission demande de développer une programmation évolutive, fonction notamment des budgets disponibles, avec des mesures transitoires.

Étapes intermédiaires : bandes réservées au bus pour toute l'entrée de ville

Dans les étapes intermédiaires, les études de mobilité ayant montré une capacité de trafic restante sur le viaduc, la Commission demande à court terme la mise en place de bandes de circulation réservées aux bus pour toute l'entrée de ville. Ces bandes réservées au bus doivent être réalisées dans les deux sens et continues depuis la limite régionale jusqu'à Delta. En fonction de la localisation de leurs terminus, les bus doivent pouvoir circuler en site propre jusqu'aux stations de métro.

Coordination avec les deux autres régions

La Commission insiste sur la nécessité d'une forte coordination avec les deux autres régions et en particulier avec De Werkvennootschap, auteurs du projet « Werken aan de Ring ». La diminution du trafic nécessitera aussi des investissements dans les autres régions, par exemple une augmentation de l'offre de bus qui n'est actuellement pas garantie.

Accessibilité pour tous

Comme pour les autres PAD, la Commission demande d'inscrire les moyens pour une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et en particulier, d'imposer des seuils 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 de permettre aux personnes âgées de pouvoir séjourner à domicile le plus longtemps possible.

Modes actifs : distinguer et préciser les usages, concrétiser l'axe structurant pour le vélo

Le volet stratégique du PAD se montre relativement vague concernant les modes actifs. La Commission relève une assimilation systématique des circulations cyclistes et piétonnes ainsi que des usages (axe utilitaire, promenade, espace séjour...).

L'axe carrefour Léonard – Delta est pourtant un tracé majeur pour les déplacements à vélo, avec une grande capacité de report modal notamment pour les déplacements interrégionaux. Afin de concrétiser sa vocation d'axe structurant vélo (axe RER-vélo n°11), la Commission demande que le PAD précise le type d'aménagement attendu (aménagement cyclable séparé du trafic motorisé et du flux piéton, d'une largeur standard de 4m).

Stationnement sécurisé pour vélos à développer

La Commission souligne l'absence de référence au stationnement sécurisé vélo aux principaux nœuds intermodaux (P+R "hub" et stations de métro/tram). Il s'agit d'un point essentiel pour favoriser les pratiques intermodales, la Commission demande donc à ce que le PAD s'assure de réserver les espaces nécessaires à la réalisation de tels parkings vélo.

Ligne de Tram 8 & Connexion directe au réseau S

La ligne de tram 8 prévue de Louise à Bordet par Herrmann-Debroux et Roodebeek sera effectivement fort longue, la Commission appuie la proposition de la diviser et de l'utiliser pour offrir une liaison vers l'Adeps.

La Commission suggère d'étudier de laisser uniquement la branche de Louise dévier vers l'Adeps et de prolonger la ligne depuis Bordet vers la gare de Boitsfort pour offrir une connexion directe avec le réseau S aux utilisateurs de cette ligne tangentielle (cela impliquera court chevauchement des deux lignes et un terminus tram au niveau de la gare).

Hub de mobilité - P+R et connexion de qualité aux transports publics

En lien avec la création de bandes réservées pour les bus jusqu'à Delta, pour limiter le trafic automobile individuel entrant dans la ville, la Commission suggère de placer le Hub de mobilité et le P+R à Jezus-Eik (et non comme proposé au niveau du site Stade-Adeps). Une partie de terrain fait encore partie du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. A ce sujet, la Commission remarque que dans le RIE, seule l'option au-dessous de l'autoroute est considérée pour l'alternative P+R à Jezus_Eik.

La Commission demande dès lors d'étudier aussi d'autres possibilités d'implantation de P+R à Jezus-Eik. La connexion la plus directe d'un P+R au métro est un facteur de succès pour un P+R.

La Commission constate aussi que dans le RIE, la possibilité de prolonger le métro vers Jezus-Eik est rejetée parce qu'elle serait trop chère sans pour autant la justifier par une analyse chiffrée.

La Commission demande donc d'étudier ensemble avec l'option P+R à Jezus-Eik toute possibilité de création d'une ligne haute performance vers ce P+R (prolongement Tram 8, Bus à Haut Niveau de Service, prolongement du métro sous l'autoroute, prolongement du métro en surface,...).

Cela nécessitera évidemment aussi une concertation et des accords avec la région flamande et la commune d'Overijse.