



University
Foundation

World of Cities 2018/1

Mardi 26/2 : compte rendu



Fondation pour
l'Environnement
urbain

« Une coordination est-elle envisageable entre aménagement, transport et environnement à Bruxelles et dans la métropole centrale belge ? » par B. Perilleux et A. Monneaux

INTRODUCTION

Benoît Périlleux, Directeur-Chef de service, Bruxelles Urbanisme et Patrimoine, est maître de conférences invité à l'UCL et coauteur de l'ouvrage monumental "Urbanisme aux 19e et 20e siècles. Bruxelles. Histoire de planifier", 496 pages grand format en quadrichromie, Mardaga 2017. Il a été directement associé à la préparation du "Plan régional de développement durable" (PRDD) de la Région de Bruxelles-Capitale.

Annabel Monneaux est ingénieure, coordinatrice du Plan régional de mobilité « Good Move » à Bruxelles-mobilité.

EXPOSES

Les deux exposés (slides M. Périlleux - Mme Monneaux) se sont focalisés sur la réponse possible de Bruxelles à la faiblesse de ses ressources disponibles pour des investissements urbains. Le Plan régional de développement durable – PRDD – a dû adapter ses ambitions.

Le Plan régional de mobilité – PRM – (« Good Move ») - également.

Les auteurs du Plan se sont attachés à mettre en relation les utilisateurs de transport par une série de séminaires qui ont exploré les synergies potentielles en faveur d'une meilleure mobilité et mis en place une plateforme citoyenne.

DEBAT

Le débat a notamment porté sur les points suivants :

- **La Région a-t-elle défini des objectifs quantifiés en matière de mobilité, à l'instar de villes comparables telles Amsterdam ou Copenhague ?**

Oui, la part de la voiture est destinée à se réduire de 33% à 25% du total des déplacements (motorisés et non-motorisés), au bénéfice des piétons et des cyclistes.

- Les prescriptions pour l'aménagement des pistes cyclables sont-elles harmonisées ?

Il n'existe pas de prescriptions réglementaires mais la Région édite des vade-mecum et règles de bonnes pratiques pour la conception des aménagements, des formations sont dispensées aux auteurs de projets, les projets régionaux sont entre autres soumis à avis du manager vélo et à un audit « sécurité routière » afin de garantir la qualité du projet. D'autres paramètres et contraintes (stationnement, patrimoine, ...) entrent en jeu et des consensus sont parfois pris en défaveur du projet. On a évoqué le cas de l'Avenue F. Roosevelt

- **Bruxelles pourrait-il s'inspirer du système d'information des voyageurs « Slim naar Antwerpen » ?**

Oui, pour autant que l'organe de gestion de l'information au sujet de la mobilité se limite à informer et n'empiète pas sur les compétences des opérateurs de transport. Il serait en outre souhaitable que les tarifs et la billettique soient harmonisés entre les opérateurs actifs à Bruxelles (STIB, SNCB, De Lijn et TEC, bien qu'ils relèvent d'autorités différentes), De Lijn dessert le centre de Bruxelles (gare du Nord) en concurrence avec la STIB mais la STIB n'est pas autorisée à desservir la périphérie.

Le projet de plan Good Move met en évidence l'importance de tendre vers un développement d'informations et de services de mobilités coordonnés entre l'ensemble des opérateurs publics et privés (Mobility as a service).

- **Bruxelles pourrait-il davantage utiliser la voie d'eau, en particulier le canal ?**

Oui mais il y aurait lieu de rénover le système d'écluses, ce qui exigerait la construction de nouvelles écluses à côté des écluses existantes, le trafic fluvial ne pouvant être interrompu.

- **Bruxelles peut-il mettre en place une politique de stationnement ?**

Des efforts se poursuivent en ce sens mais les communes restent très attachées à conserver leur propre système de parkings payants, source de recettes. Par ailleurs les taxes imposées aux propriétaires d'immeubles anciens sont une source de revenus pour l'IBGE.

Complémentairement aux restrictions de parking à destination réglementés par le RRU sur base de la carte d'accessibilité ABC, le Cobrace vise à appliquer ces mêmes règles pour les immeubles existants via les renouvellements des permis d'environnement.

Le CBACE (Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie) impose l'application du RRU (Règlement régional d'urbanisme) pour le renouvellement tous les 15 ans des permis d'environnement liés à l'utilisation de parkings, La règle est en zone A, maximum 1 emplacement par 200 m² de bureaux, en zone B 1 emplacement par 100 m².

Globalement, il y a 55 % d'emplacements excédentaires en zone A. L'entreprise peut soit désaffecter les emplacements excédentaires en transformant les sous-sols en archives etc., soit payer une « charge environnementale » de

- 450 € par an par emplacement excédentaire en zone A
- 350 € par an par emplacement en zone B
- 250 €/emplacement en zone C

La charge est augmentée de 10 % chaque année, pendant 15 ans.

On doit noter par ailleurs l'absence de coordination entre les régions pour la localisation des parkings de dissuasion.

- **Une homogénéité accrue des espaces verts pourrait-elle être mise en place (il y a actuellement plusieurs autorités en charge des plantations au niveau régional, s'ajoutant aux services des 19 communes) ?**

Cette harmonisation reste un objectif lointain. Des plantations en pleine maturité sont régulièrement sacrifiées pour des travaux qui pourraient être réalisés autrement. Souvent les arbres sont maintenus mais les conditions de leur survie ne sont plus rencontrées. On cite l'exemple des platanes le long de la ligne de tram 9. La culture des ingénieurs ne pousse pas au respect des arbres. Il existe peu de cas où l'autorité hiérarchique impose le maintien d'arbres d'alignement. On cite le cas de Louvain-la-Neuve, où une rangée

d'arbres d'alignement a été sauvée à la suite d'un ordre direct du Ministre des travaux publics.

- **Le péage urbain serait-il pensable à Bruxelles ?**

Ce serait légalement possible depuis la loi spéciale de 2001 qui transfère à la Région la politique immobilière (cadastre et enregistrement) et la politique de mobilité. Le Secrétaire d'État aux Finances Bernard Clerfayt a tenté de mettre en place un péage urbain mais s'est heurté à l'opposition des représentants du Brabant wallon, soucieux de maintenir la gratuité d'accès malgré la congestion. Des participants craignent aussi des représailles de la Région flamande au cas où Bruxelles imposerait un péage aux véhicules entrant dans Bruxelles.

Pierre Laconte 26/2/2018