

## **SESSIONS SUR L'ATTRACTIVITÉ ET LE PROJET À L'ÉCHELLE LOCALE**

### **SYNTHESE DES DEBATS DE LA SESSION N°5 SUR LE THEME : *AGIR SUR LA MOBILITE ALTERNATIVE A LA VOITURE, GERER LA TRANSITION***

#### INTERVENANTS :

Introduction de la session et des intervenants : Martin Grandjean (CREAT - UCL)

Orateurs et titres de leur présentation :

- *Petite voirie publique, véritable enjeu du développement territorial*, par B. Nasdrovisky (directeur de l'ASBL Sentier.be)
- *Vélo et urbanisation*, par Luc Goffinet, chargé de mission au sein du « GRACQ - Les cyclistes quotidiens asbl »
- *L'aménagement des pôles d'échanges du Grand Paris*, par Matthieu Drevelle, chargé de mission au sein du bureau d'études Transamo
- *La gare de l'Ouest : vers un PAD pour une nouvelle manière de penser et de transformer le site*, par Thao Nguyen, coordinatrice du pôle « Planification zonale et communale » Bruxelles Mobilité

Animateur / Formateur : Vincent Bottieau (CREAT - UCL)

Rapporteur : Delphine Destain (CREAT - UCL)

#### COMPTE-RENDU DU DEBAT :

##### *1. Petite voirie publique, véritable enjeu du développement territorial*

B. Nasdrovisky axe sa présentation sur les grands concepts dont l'association fait la promotion auprès des communes et des citoyens pour l'utilisation de la petite voirie dans les projets d'urbanisation ainsi que la promotion de la marche comme moyen de déplacement.

B. Nasdrovisky procède dans un premier temps à une contextualisation des chemins et sentiers. En 1842, une loi sur les chemins et sentiers vicinaux est adoptée pour valoriser des liaisons rapides à pied entre les lieux de vie et de travail, et ce parallèlement à la publication des atlas des chemins et sentiers. La loi leur confère un statut et une protection juridiques. Ces chemins et sentiers forment un maillage très conséquent et sont utilisés par des ouvriers et des travailleurs issus du monde agricole, du monde sylvicole, ... Ce réseau de chemins et sentiers va périlcliter du fait :

- du remembrement agricole : la création de grandes parcelles agricoles et la diminution de leur nombre a entraîné un nombre d'accès restreints à celles-ci ;
- de l'automobile : avec une diminution des déplacements à pied et à vélo, la structure territoriale se trouve transformée. Les plans des nouveaux quartiers construits dans les années 60 et 70 montrent que tout est prévu pour l'automobile. Ces quartiers n'ont aucune perméabilité piétonne.

Ce constat est posé fin des années 90. Dans les années 2000, le pic pétrolier renforce la réflexion sur les problématiques de mobilité (Protocole de Kyoto) et les changements nécessaires au niveau des comportements de mobilité. Parmi les problématiques, on relève ;

- l'usage récurrent de la voiture pour des petites distances réalisables à pied (<1km)
- une connaissance de plus en plus faible de son territoire<sup>1</sup>.
- des conséquences négatives en terme de planification territoriale, des nuisances sonores, environnementales, et en matière de santé publique ...
- des problèmes sociétaux de par la génération « banquette arrière », qui perd en autonomie et en capacité d'initiative

Les chemins et sentiers sont un outil pour opérer un changement de comportements. La marche permet aux citoyens de se réapproprier leur territoire. Les chemins et sentiers ne sont pas seulement destinés aux loisirs. Ils permettent de relier des pôles d'intérêt et de se révéler ainsi fonctionnels.

Dans un second temps, B. Nadrovisky présente la méthode de travail mise au point à l'attention des communes :

- Réaliser un inventaire des voiries : la commune devrait idéalement savoir ce qui existe au niveau du maillage des voiries grâce au PICC de la Région wallonne et les données de l'IGN.
- Connaître les statuts juridiques des voiries grâce à l'atlas de 1841. Lors de projets d'urbanisation, ce document permet de réhabiliter des chemins et sentiers oubliés. Il permet également d'identifier le statut (public, privé, servitude) des chemins et sentiers.
- Compléter l'inventaire des voiries par une enquête de terrain pour préciser leurs états et caractéristiques (voiries carrossables ou non, en terre, en herbe, trottoir, ...). Ce travail se fait généralement avec des bénévoles, ce qui permet de parcourir des territoires étendus et d'avoir le regard des habitants sur une année complète (été – printemps – automne - hiver). Ainsi, les citoyens sont impliqués et font remonter des informations plus anciennes ou inconnues des autorités.
- Sélectionner l'échelle d'analyse. Sentiers.be conseille tout d'abord de travailler à l'échelle communale et d'identifier des pôles locaux à relier (patrimoine, entreprise, grand place, hôtel de ville, ...). Cela permet de cibler les chemins et sentiers à valoriser et d'anticiper les connexions à réaliser dans le cadre des nouveaux projets (perméabilité). Ensuite, on peut travailler à l'échelle du quartier ; celle-ci est pertinente pour une réflexion sur les cheminements vers une école notamment (pédibus).
- Prévoir le balisage et la signalisation : l'information permet aux habitants et autres citoyens de connaître les distances et le temps de parcours.
- Anticiper les conflits d'usage potentiels et les problématiques d'aménagement. Certains aménagements peuvent faire naître un sentiment d'insécurité (palissade empêchant le contrôle social) ou créer des conflits d'usage (largeur insuffisante pour le croisement de deux poussettes)
- Planifier les chemins et sentiers à valoriser. Il n'est pas possible pour une collectivité locale de réhabiliter et entretenir tous les chemins et sentiers. Ce travail doit se faire petit à petit. Les citoyens peuvent intervenir dans la gestion quotidienne des chemins et sentiers et communiquer à la commune les problématiques nécessitant une intervention du service travaux.

B. Nadrovisky conclut sa présentation en rappelant l'article 1 du décret de 2014 relatif à la voirie communale : « Le présent décret a pour but de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales, ainsi que d'améliorer leur maillage ! ». Les discussions avec les participants font ressortir entre autres la question de l'assurance en cas d'accidents et le sentiment d'insécurité pour les parents de jeunes enfants (typiquement pour les pédibus).

## 2. Vélo et urbanisation

---

<sup>1</sup> Etude en Angleterre sur les distances parcourues par des enfants entre différentes époques

Luc Goffinet représente le GRACQ, l'association des cyclistes quotidiens, qui se préoccupe des déplacements en vélo. Ce n'est pas un bureau d'étude. L'association fonctionne avec des bénévoles qui défendent auprès des autorités communales, provinciales et régionale l'intérêt de mettre en place des aménagements pour les déplacements en vélo dans le cadre de la politique de mobilité et de projets d'urbanisation. Se pose la question de la pertinence de promouvoir une politique pro-vélo ? Moins de 2% des wallons utiliseraient leur vélo dans leur déplacement quotidien mais 25% des wallons effectuent au moins une fois par an un trajet à vélo (sondage de 2013). L'ASBL ne travaille dès lors pas pour une frange marginale de la population.

On constate un changement de mentalité au niveau des entreprises. La voiture de société n'est plus nécessairement un must have. Luc Goffinet présente ainsi l'exemple d'Amazon ; l'entreprise prévoit la création d'un second quartier général et demande à ce que des aménagements pour les modes doux soient prévus. Des études ont ainsi tendances à montrer que les employés arrivés le matin en vélo sont mieux réveillés, plus dynamiques et de manière générale en meilleure santé. En Wallonie, la Région wallonne mène avec d'autres partenaires le projet « Tous vélos actifs » au sein des entreprises. Pour que la démarche se renforce, il faut que l'« urbanisme vélo » suive. Il est souvent affirmé que la culture du vélo, ça n'existe pas en Belgique mais plutôt en Hollande. C'est surtout un alibi pour ne rien faire. Les Pays-Bas n'a pas une culture du vélo. Dans les années 60, la voiture y était omniprésente. C'est une mentalité qui s'est construite au fil du temps par des choix politiques forts.

L'urbanisme de la voiture n'est pas l'urbanisme du vélo. Un vélo n'est pas une voiture ; un cycliste ne se déplace pas comme un automobiliste. Généralement, les cyclistes sont mis sur la chaussée et, dans le meilleur des cas, des aménagements complémentaires sont mis en place. Ça ne suffit pas. L'urbanisme vélo devrait permettre l'accessibilité à vélo aux commerces ... Les accès directs doivent être rétablis. Comme le développait Boris Nadrovsky, l'ingénierie du trafic évolue en fonction des moyens de déplacement privilégiés. Luc Goffinet présente des exemples de quartier pour les modes doux (Harleem, Weissenburg & Burgunder) qui pourraient inspirer les aménageurs. Ces quartiers permettent de créer de la cohésion sociale et de la convivialité. Les modes doux valorisent en effet différents usages et de nouveaux liens sociaux. Certains quartiers font l'objet d'un compromis ; les emplacements de stationnement sont situés en dehors du quartier. La voiture n'est plus le mode d'accès jusqu'à la porte du domicile. En Brabant wallon, le quartier de Court Saint Etienne est décevant sur ce point car le centre est occupé par un vaste parking et les liaisons aux principales infrastructures routières sont mises en avant. Luc Goffinet met également en garde sur le conflit des usages : dans le cadre du réaménagement de la N27 à Braine-l'Alleud, le SPW-DGO1 a réalisé un trottoir pour les piétons. Rien n'est prévu pour les cyclistes. Hors les cyclistes ne peuvent pas rouler sur un trottoir selon le code de la route ; ils sont dans l'obligation de circuler sur la voirie.

Quels sont les outils à mettre en place pour concrétiser un urbanisme cyclable :

- Un réseau cyclo-piéton séparé des voiries pour automobilistes
- De la perméabilité cyclo-piétonne (impasses débouchantes, sens unique limité)
- La réduction de la vitesse (zone 30)
- La création de zones résidentielles. Le piéton est l'utilisateur principal. La voiture s'adapte au piéton. L'outil permet également un gain d'espace puisqu'il n'est plus nécessaire de prévoir une voirie à deux bandes. En Angleterre, il est question de « dings home zone », qui permet aux enfants de réinvestir les lieux.
- La création de zones de rencontre. Règlementairement, elle est proche de la zone résidentielle. Elle est plutôt appliquée en cas de mixité fonctionnelle (commerces, ...). Namur a voulu mettre en place le concept mais l'aménagement entraîne une toute autre interprétation : la bordure guidant les personnes malvoyantes est assimilée à la bordure d'un trottoir.

- Le stationnement vélo sécurisé et intégré au bâtiment. C'est obligatoire à Bruxelles et en France. En Région wallonne, le CoDT ne prévoit rien de contraignant. Ce sont les communes qui imposent ce type d'aménagement en fonction de règlements communaux et/ou à l'occasion de l'octroi de permis d'urbanisme. Le GRACQ considère que prévoir un emplacement vélo par chambre, comme en Suisse, est souhaitable. Un vélo par logement, tel que recommandé en Région wallonne, est insuffisant.

Les discussions font ressortir quelques difficultés à recourir au vélo. La déclivité du territoire wallon est un frein pour plusieurs participants. Luc Goffinet relève qu'actuellement 2 vélos sur 5 sont électriques. Les collectivités territoriales ont tout intérêt à promouvoir le recours à cette technologie<sup>2</sup>. A propos de l'intermodalité, Luc Goffinet mentionne que le Gracq de Liège a sollicité les TEC quant à la possibilité de monter dans des bus avec un vélo ou de prévoir des compartiments pour ceux-ci. Ils se sont vus opposer un refus. A propos de la continuité des cheminements, Luc Goffinet se réfère à un décret promouvant la mobilité douce au sein des zonings d'activité économique : les nouveaux zonings devront être aménagés de manière à permettre à des piétons et cyclistes d'y circuler aisément. Se pose néanmoins la question de l'accessibilité à ces zonings ; il manque généralement des lignes de transport en commun et des aménagements en mobilité douce. Luc Goffinet rappelle le principe « STOP » qui devrait prévaloir dans tous projets d'aménagements : « stappers » (piétons), « trappers » (cyclistes), « openbaar vervoer » (transport public) et de « personenwagens ».

### 3. *L'aménagement des pôles d'échanges du Grand Paris*

Matthieu Drevelle expose le processus mis en place pour organiser l'intermodalité autour des pôles d'échange du Grand Paris. Le projet « Grand Paris » correspond à 4 lignes de transport ferroviaire comptabilisant plus de 200 km de rails ainsi que 65 gares. La mise en service du Grand Paris Express est prévue à l'horizon 2022-2030. Son exposé se structure en trois parties avec, dans un premier temps, les acteurs de la mobilité en Ile de France et le Grand Paris Express, dans un second temps, les grands enjeux des pôles du Grand Paris et enfin, un exemple de reconquête sur l'automobile.

Matthieu Drevelle aborde dans un premier temps le jeu des acteurs. En Ile de France, la compétence « mobilité » est partagée. La Région d'Ile de France dispose d'un pouvoir de tutelle sur « Ile de France Mobilité », administration publique qui organise les transports en commun. Cette administration est financée par la Région, les départements et communes ainsi que par les entreprises (taxe sur la masse salariale) et les usagers (abonnements de transport). La mise en œuvre de certains projets nécessite des co-maîtrises d'ouvrage entre les différents acteurs publics (RATP et SNCF compris) d'autant plus complexes que les élections et changements de majorité entraînent régulièrement des remises en question des projets de transport.

Pour sécuriser le projet du réseau métro en périphérie de Paris, la Société du Grand Paris (SGP) a été créée. Ses missions principales consistent à concrétiser le métro et les gares, à valoriser le foncier acquis lors des travaux du métro et à maintenir de bonnes relations avec les autres acteurs en matière de mobilité. Peu à peu, l'intermodalité amène la SGP à élargir ses champs d'action pour permettre aux usagers du métro de pouvoir atteindre d'autres pôles d'intérêt que ceux reliés par le réseau du Grand Paris. Les gares doivent être ancrées dans le territoire.

La SGP se dote alors d'une unité entièrement dédiée à l'intermodalité, qui procède à la mise en place de trois structures :

- Des comités de Pôle pour réussir l'intermodalité

---

<sup>2</sup> La Région wallonne propose actuellement de tester gratuitement pendant 15 jours des vélos électriques. Plus d'informations : <http://mobilite.wallonie.be/news/je-teste-lelectrique>

- Un atelier des Places où des architectes, des sociologues, des urbanistes, ... réfléchissent aux principes d'aménagements ; développer autour des gares tout en respectant les identités territoriales des collectivités locales
- Un programme d'innovation des pôles pour tester 5-6 projets par an autour de gares pilotes.

Réussir l'intermodalité suppose de gérer un réseau d'acteurs puisque l'aménagement des abords des gares nécessitent l'approbation de différents acteurs (collectivités locales, différentes unités de la SGP et autres partenaires). C'est la collectivité locale concernée par le projet de gare qui porte généralement l'étude réalisée. Elle désigne un bureau d'étude qui rencontrera régulièrement un comité technique et un comité de pilotage composé de la SGP, du département, de l'exploitant, de la commune, les sociétés de transport, certaines infrastructures (hôpitaux, écoles, ...), d'autres communes, ... L'étude est financée par la SGP à hauteur de 100.000€ maximum pour une durée de deux ans.

L'étude est réalisée sur base d'un périmètre d'un rayon de 800m autour de la gare soit à peu près 10 minutes de rabattement à pied vers la gare, et ce de façon à étudier le fonctionnement du rabattement sur la gare (itinéraires empruntés et stationnement des différents modes de transport), l'interface et l'intégration du pôle dans son environnement. Au cours de l'étude, le périmètre est affiné à un rayon de 300 mètres autour de la gare pour cibler les aménagements à réaliser (pistes cyclables, couloir de bus).

L'étude vise à aboutir à l'élaboration d'un schéma d'aménagement opérationnel autour de la future gare identifiant des actions à réaliser et, pour chacune, un projet de maîtrise d'ouvrage, un coût, un plan de financement et un planning de réalisation avec les responsabilités de chaque acteur.

Ce schéma d'aménagement opérationnel répond aux grands enjeux des pôles du Grand Paris. Ils peuvent être déclinés selon les modes de transport :

- Les modes actifs en ce qu'il faut créer des espaces adaptés aux piétons et considérer le vélo comme un gisement pour les rabattements de moyenne portée (1 à 2km) (mobilier et aménagements urbains de qualité).
- Les bus qui seront le principal mode de rabattement au-delà de 1 km.
- Les voitures en ce qu'il ne faut pas faire des gares des aspirateurs à voiture tout en permettant un accès « dépose minute » et en réalisant des parkings relais ciblés à l'extérieur du Grand Paris. Toute subvention sur les pôles est soumise à la réglementation du stationnement à 500 mètres autour de la gare.

Certaines situations et certains acteurs ne permettent pas d'interventions fortes concernant l'emprise de la voiture sur l'espace public ; Matthieu Drevelle propose alors de lâcher du lest et de prévoir des aménagements qui permettront de faire évoluer l'espace public. En d'autres termes, il s'agit de prévoir des réserves (ou des espaces mutables) en prévisions du développement de futurs modes de transports ou de pratiques nouvelles : nouvelles glisses urbaines (trottinettes...), véhicules autonomes, cars Macron (car interurbains libéralisés), autopartage / vélos libre-service et animation du parvis (commerces, food truck...).

En outre, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est un enjeu transversal. Un « parcours de bienveillance » a été mis en place pour faciliter le repérage au sein même des gares et une attention particulière a été portée à l'accessibilité des pôles.

Vu le réseau d'acteurs, la capacité à réaliser un montage financier constitue un enjeu majeur : chaque projet a un « subventionneur » spécifique. Actuellement, si peu de pôles d'échange ont été concrétisés, c'est en raison de ces difficultés. La SGP souhaite pallier à ces problèmes de financement mais la loi ne le permet pas.

Enfin, Matthieu Devrelle relève la difficulté à répondre aux injonctions sécuritaires, développées suite aux attentats qui ont frappé la France, quant à l'aménagement des espaces publics. Par exemple, les forces de l'ordre demandent à ce que les espaces publics soient protégés par des poteaux pour bloquer les voitures béliers. Ceci entre en contradiction avec la volonté d'aménager des espaces ouverts et fluides.

Pour conclure, Matthieu Devrelle présente un cas d'étude, situé à Courneuve au nord de Paris. Le site est à l'intersection de 6 routes départementales à forte capacité. L'étude de pôle permet d'aboutir à une réduction de l'espace dédié à la circulation automobile pour réaliser un pôle d'échange avec des espaces fermés à la circulation automobile et réservés aux transports en commun et modes doux.

#### 4. *La gare de l'Ouest : vers un PAD pour une nouvelle manière de penser et de transformer le site*

Thao Nguyen présente le plan d'aménagement directeur (PAD) de la gare de l'Ouest. Le PAD est un nouvel outil réglementaire qui supprime tous les autres plans existants ou ceux à venir (Plan bruxellois de la mobilité, ...). Le site, d'une ampleur de 13 hectares, est enclavé entre les chaussées de Ninove et de Gand. La conception d'un projet d'aménagement du site est rendue complexe par une propriété multiple entre acteurs privés et publics ; la Région, la SNCB, Infrabel et une société de logement social. Le projet est également contraint par le dénivelé important du site et par le chemin de fer et le métro qui le traverse.

Le site est qualifié de zone d'intérêt régional (ZIR). En d'autres termes, de par sa localisation et son potentiel foncier, ce site est d'importance régionale. Selon le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS démographique), il est susceptible d'accueillir du logement, des commerces, des bureaux, des activités productives, des équipements d'intérêts collectifs ou services publics et espaces verts. Dans le cas de la gare de l'Ouest, il a été convenu de prévoir minimum, 50% de logement, maximum 27 000 m<sup>2</sup> bureaux, minimum 1 hectare d'espace vert, 2 liaisons Est-Ouest et 1 liaison Nord-Sud piétonne et cyclable. La déclaration de politique régionale précise pour cette ZIR la volonté de réaliser au moins 800 logements et 3 hectares d'espaces verts et de prévoir une réflexion sur l'occupation du site pendant les travaux.

Sur le plan de la mobilité, le site est inclus dans un périmètre d'accessibilité de type 1, soit une accessibilité optimale (sur une échelle de 1 à 3), du fait d'un nœud intermodal important caractérisé par 3 stations de métros, 4 lignes de métros, 2 lignes de trams, 5 lignes de bus Stib et De Lijn et 1 ligne de train (et le futur RER). En ce qui concerne la circulation automobile, deux grandes pénétrantes entraînent une circulation importante et un risque d'accident grandement élevé. Au niveau des modes actifs, les liaisons sont cependant peu qualitatives et l'état général des aménagements est médiocre. Il n'y a pas d'accès PMR et il règne un sentiment d'insécurité. Les parkings vélos sont par contre de qualité et devraient être valorisés par un projet de RER vélo permettant aux cyclistes de relier des pôles bruxellois depuis l'extérieur de la Région. Bruxelles Mobilité travaille également avec la SNCB sur des projets de pistes cyclables le long du chemin de fer.

Dans le processus d'élaboration du futur aménagement du site, les points forts et les points faibles du site ont été identifiés sur base de trois documents :

- Une étude de définition socio-économique établie par l'Agence de Développement Territorial bruxelloise (état des lieux du site sur le plan de la mobilité, de la démographie, ... et enjeux auxquels le projet peut répondre)
- Un diagnostic territorialisé du contrat de rénovation urbaine (CRU) ; certains périmètres de la Région bruxelloise sont caractérisés par un taux de chômage important et un niveau socio-économique faible. Ces périmètres sont susceptibles de faire l'objet d'une opération de rénovation urbaine. Le CRU permet de travailler sur un périmètre traversant différentes communes alors qu'auparavant, le périmètre de rénovation urbaine devrait se situer sur une seule et même commune. La gare de l'Ouest est prise en compte dans un CRU.

- Des réflexions dans le cadre de l'élaboration du PAD

Les points forts identifiés sont la position géographique du site, l'accessibilité au niveau régional avec un réseau routier structurant, le haut potentiel au niveau du développement du vélo et un nœud intermodal avec la présence de transports en commun structurants ainsi qu'une ligne de train potentiel. Les points faibles à résoudre sont le manque d'identité du site, le manque d'espaces publics et d'espaces verts (et le peu d'entretien pour ceux existants), l'effet de rupture important, une desserte ferroviaire faible (1 train/heure), un manque d'articulation entre l'accessibilité du site et la mobilité locale, la circulation complexe pour les modes actifs et le manque de liaisons Est-Ouest et Nord-Sud.

Bruxelles Mobilité a tout d'abord réalisé un travail sur les liaisons cyclo-piétonnes pour rendre le site traversant ;

- Sur l'axe Nord-Sud, entre les 3 pôles (selon leur fonction) et le long de la ligne de chemin de fer
- Sur l'axe Est-Ouest, avec le réaménagement de la passerelle existante et la création de nouvelles passerelles.

Sur base de cette réflexion, un projet a été développé sous forme de quadrants ; deux d'entre eux sont dédiés au développement d'espaces verts, un autre composé de la gare intermodale se verrait attribué du logement et/ou du commerce et le dernier serait réservé à Infrabel et à son projet d'école auquel la Région vient se greffer pour développer un centre de formation technique.

Le processus d'élaboration du PAD est toujours en cours. Le Bureau bruxellois de la Planification est en charge l'élaboration du PAD et la Société d'Aménagement urbain est en charge de la coordination entre les différents acteurs et de la mise en œuvre du projet. Chaque partenaire est dans l'obligation d'élaborer une inscription budgétaire claire pour pouvoir réaliser les projets sur les cinq prochaines années à venir.