



COMMISSION CONSULTATIVE DE MOBILITÉ
Séance du 27 novembre 2007

Synthèse

Présents :

Agie de Selsaten	Joseph	Membre effectif
Cordier	Christian	Membre effectif
Demey	Guy	Membre effectif
Gerard	Michel	Membre effectif
Noël	Emilie	Membre effectif
Penaloza-Roman	Raul	Membre effectif
Sadoine	Jean-Claude	Membre effectif
Scherp	Jan	Membre effectif
Gerrits	Muriel	Membre suppléant

De Wolf	Vincent	Bourgmestre
Geuten	Marie-Rose	Echevin
Van Bockstael	Frank	Echevin
Carton de Wiart	Françoise	Conseiller communal
Jellema	Rik	Conseiller communal
De Vadder	Vincent	AC - Conseiller en Mobilité

Excusés :

Hendrickx	Françoise	Membre effectif
Vangeel	Valérie	Membre effectif
Warland	Geneviève	Membre effectif

Synthèse :

1) Généralités et approbation du PV du 18 septembre 2007

Les modifications suivantes doivent être apportées au P.V. du 18 septembre :

- dans le PV du 21 juin, il faut remplacer le terme « avenue aviateur Thieffry » par « rue aviateur Thieffry » ;
- Mme Warland doit être inscrite parmi les personnes présentes.

Ces modifications apportées, le P.V. est approuvé.

En ce qui concerne la demande relative aux animations organisées par la Commune dans le cadre de la semaine de la Mobilité (cf. point divers du PV du 18 septembre), le Bourgmestre signale que le Collège proposera à la CCM un programme d'animations pour l'édition 2008.

En ce qui concerne la demande relative au passage des camions de + de 7.5 T dans certaines artères, la seule façon de l'interdire consiste à poser de la signalisation d'interdiction au début des voiries. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de moyens disponibles pour le contrôler, ce qui réduit l'intérêt d'une telle mesure. Par contre, certains aménagements, plus étroits, rendent impossibles le passage des camions, et constituent parfois une solution adaptée.

2) Divers

L'état d'avancement des aménagements aux abords des écoles fera l'objet d'un inventaire afin de voir où des améliorations sont susceptibles d'être apportées.

Les marquages réalisés par la Région au boulevard Louis Schmidt vers Montgomery seront remplacés par l'aménagement d'une bande de tourne-à-gauche, aménagée sur la zone de stationnement centrale, juste avant le carrefour de la rue Cardinal Lavigerie. Cet aménagement a été promis pour Mars 2008, et permettra de retrouver trois bandes de circulation.

La zone de Police Montgomery, grâce au fond des amendes, s'équipe de radars préventifs et répressifs. Ces radars seront entre-autre utilisés avenue de La Chasse. Mr Demey soutient les efforts de prévention, mais considère qu'il faut plus souvent procéder à des contrôle répressifs.

Le rond-point Montgomery pose des problèmes de sécurité routière et de fair-play entre les conducteurs. La présence d'agents serait utile, mais difficile à mettre en œuvre à cause du nombre d'agents que ce rond-point requerrait

En ce qui concerne les feux de La Chasse, la situation existante est le fruit d'un compromis en terme de fluidité automobile. Néanmoins, la commune a demandé et reçu un rapport de l'IBSR (Institut Belge de Sécurité Routière) mettant en cause cet équilibre. En effet, les cycles de feux ont été allongés de façon exagérée, au détriment des piétons, ce qui augmente la fréquence des comportements à risques (passage au feu rouge), qui peuvent parfois avoir des conséquences dramatiques (par exemple, un accident mortel en septembre).

Au square Jean Joly, le croisement avec la rue de Chambery, en venant de l'avenue des Casernes, est soumis à la priorité de droite classique. Néanmoins, la visibilité est mauvaise, et une signalisation additionnelle est demandée.

Mr Demey souhaite être informé des suites données aux décisions de la CCM. Il critique aussi la rédaction du toute-boite relatif à la nouvelle enquête sur la rue de Aduatiques.

3) Place Jourdan

Mr De Vadder expose les scénarios de mobilité actuellement à l'étude pour la place Jourdan. Par rapport au précédent exposé, l'essentiel est maintenu. Les deux scénarios de bases, à savoir l'option du Plan Communal de Mobilité (PCM), ou celle de l'auteur de projet sont encore en lice. Le scénario dit des « projets connus » ne constitue pas un plan d'ensemble en

soi, et est donc remplacé par un scénario « intermédiaire ». Les trois scénarios soumis à la CCM sont donc :

- scénario « auteur de projet » : le principe de ce scénario est de dévier la quasi totalité du trafic bus et voiture hors de la place pour obtenir une place presque entièrement consacrée à la fonction de séjour. Dans ce cas, toute la charge de mobilité est reportée sur les axes du Maelbeek et de la chaussée de Wavre, ce qui ne va pas sans poser des problèmes ;
- scénario « PCM » : le principe de ce scénario consiste à faire passer les bus par la rue Gray, la place Jourdan, et la rue Froissart, en lui garantissant un passage fluide sur ces axes. Dans ce cas, la fonction de séjour de la place est mélangée avec une desserte en transport public très importante, et l'axe Maelbeek ne doit pas être fondamentalement sacrifié ;
- scénario « intermédiaire » : ce scénario a été pensé dans le cas où l'installation d'un site propre rue Gray devait rencontrer une opposition trop importante. Il consiste à faire passer les bus par la rue Gray et la place dans un sens, et de les maintenir sur l'axe Maelbeek dans l'autre sens. Dans ce cas, la fonction de séjour de la place est aussi mélangée avec une desserte en transports publics, mais l'avenue du Maelbeek doit être remaniée en enlevant tout le stationnement et tous les arbres.

Au niveau du stationnement, les scénarios « Auteur de projet » et « Intermédiaire » impliquent de grosses pertes de stationnement dans le quartier, que la construction du parking Forte Deï Marni ne suffit pas à compenser. Dès lors, la construction d'un second parking public, probablement sous la partie non rénovée de la rue Froissart, devient indispensable pour maintenir l'offre de stationnement dans le quartier. Le scénario PCM présente un solde positif de stationnement d'une dizaine de places, et ne nécessite pas absolument la construction d'un second parking. En cela, c'est le seul scénario qui garantisse le maintien de l'offre de stationnement gérée par la Commune (y compris le parking Forte Deï Marni). En effet, l'Etat fédéral a pour habitude de mettre en concession les parkings qu'il construit auprès d'un gestionnaire privé.

Si toutefois on souhaite augmenter le nombre de places dans le quartier, l'aménagement du parking communal « Maelbeek » - actuellement en location - permet de porter l'offre supplémentaire à +/- 40 unités. La construction éventuelle du parking « Froissart » permet quant à elle d'augmenter l'offre de 210 unités.

Au terme de l'analyse comparative des différents scénarios, il apparaît que le scénario « auteur de projet » est le moins efficient en matière de mobilité. Il a aussi assez peu de chance d'aboutir dans la mesure où il sacrifie le stationnement de l'avenue du Maelbeek et de la chaussée d'Etterbeek, et repose sur des réglages de feux qui créent des bouchons sur Bruxelles-ville, en plein milieu du quartier européen. Le scénario « PCM » offre le meilleur résultat, mais le passage de 35 bus/h en hyperpointe rue Gray et place Jourdan peut faire peur. Le scénario intermédiaire constitue une alternative moins pertinente, mais qui a l'énorme avantage politique d'éviter tout changement dans la partie commerçante de la rue Gray. Cela implique néanmoins de sacrifier le stationnement et les arbres de l'avenue du Maelbeek, ce qui pose problème, d'autant plus que la commune d'Ixelles et la Ville de Bruxelles pourraient poser leur veto.

L'opportunité de construire un second parking souterrain fait débat, en particulier si l'on adopte le scénario du PCM. L'effet de l'offre de parking sur la mobilité automobile est connu, et la construction de 200 places additionnelles pourrait engendrer un trafic non souhaité. Mr De Vadder explique que le parking Froissart répond à une demande établie par l'auteur de

projet, et qu'il pourra être utile, entre autre, pour le Borchette, l'hôpital, et les habitants riverains.

Mr Penalosa estime qu'en matière de stationnement, le plus important, c'est de mieux gérer le stationnement existant plutôt que d'augmenter les capacités.

Mr Sadoine estime que le passage de nombreux bus sur la place constitue une opportunité plutôt qu'une contrainte, entre autre pour l'activité commerciale.

Vu l'heure tardive, Monsieur Cordier informe les membres que le vote sur les trois scénarios interviendra lors de la prochaine séance.

4) Informations :

- 1) rue Jules Malou : le réaménagement de la rue de façade à façade débutera le 3 décembre et se poursuivra jusqu'en mai 2008. Il s'agit d'un double sens avec stationnement perpendiculaire des deux côtés.
- 2) ICR 11 : le permis d'urbanisme pour l'aménagement d'une piste cyclable dans les deux sens avenue du Maelbeek et chaussée d'Etterbeek a été délivré.

5) prochaines réunions

Le calendrier des réunions de 2008 est fixé comme suit :

- 19 février 2008 à 20h.00, salle de l'Europe
- 15 avril 2008 à 20h.00, salle de l'Europe
- 17 juin 2008 à 20h.00, salle de l'Europe
- 16 septembre 2008 à 20h.00, salle de l'Europe
- 25 novembre 2008 à 20h.00, salle de l'Europe