

*Schuman: de rond-point à place
citoyenne ?*





Le comité du Quartier européen de la Ville de Bruxelles
The residents' committee of Brussels' European Quarter
Het buurtcomité van de Europese Wijk van de Stad Brussel

Réunion publique du 12 juin 2018 à 20:00
Pavillon du Cinquantenaire

Contexte: Charte Mobilité du GAQ

Pour un quartier dynamique et vivant, orienté vers le futur:

- la mobilité = > la mixité sociale et fonctionnelle, le tissage des liens, relations et rencontres entre citoyens et vise un environnement durable.
- le transport => l'accès aux services, aux commerces de proximité, aux marchés et aux écoles, aux lieux d'échange et de travail, mais une réduction drastique du transit/navette.
- le déplacement à pied, à vélo, en transport en commun devient graduellement prioritaire, faisant de plus en plus appel aux technologies vertes, et tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Il ne s'agit pas d'éliminer les voitures mais d'assurer un équilibre sain.
- dans le quartier, la qualité de la vie se conjugue avec la bonne santé, le bien-être et la sécurité des personnes (air, bruit, climat).

Priorités pour l'action:

- Les grand projets – dont le Rond-point Schuman.

Pour plus d'info – voir notre site web www.gaq.be.

But de cette rencontre

1. Informer les habitants et citoyens du projet Schuman– dans la mesure où nous le connaissons.
2. Comme il y a encore moyen de faire des suggestions et contributions à la réalisation du projet Schuman, permettre de mieux faire entendre les voix des habitants et citoyens.
3. Récolter les doléances, mais surtout recueillir les propositions.
4. Enrichir la position du GAQ sur le rond point Schuman avec les points des vues des habitants et autres acteurs.

Cette présentation

- **Le rond-point dans son contexte**
- **Le projet**
- **Pour un avis des citoyens et habitants informés:**
 - Ce que nous gagnons - éventuellement
 - Ce que nous perdons - éventuellement
- **Quelles craintes / demandes / contributions des citoyens**
 - Le rond point à court terme, moyen terme, long terme

Le projet Schuman dans son contexte

- 1 Bruxelles Capitale
- 2 la Première périphérie
- 3 la deuxième périphérie



Plan Iris 2 *(sera remplacé par Good move)*

A l'horizon 2018 :

- Pour la **qualité de l'air**, les quantités de microparticules et de dioxydes d'azote, d'émissions de CO2 par le transport doivent être réduites et s'inscrire dans les objectifs européens de moins 30% pour 2020 (depuis 1990).
- Au niveau du **bruit**, la situation doit satisfaire les objectifs OMS.
- **L'espace urbain** doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton. Et donc il faut réduire de 20 % l'utilisation dominante de la voiture.
- La **sécurité** routière et de sécurité tout court doivent être renforcés.

Ce plan répond à (situation qui prévaut toujours):

Bruxelles = ville modelée pour la voiture:

- infrastructures routières
- parkings (première incitant pour les navetteurs pour prendre la voiture),
- incitants fiscaux (voitures de société, cartes essence, parkings privés).

Pour les déplacements domicile-travail, chaque jour **370.000 véhicules** circulent, 50% des navetteurs.

Tendance: le **vélo et STIB gagnent du terrain.**

L'omniprésence des voitures et la congestion = principal frein à l'augmentation de la marche et de l'utilisation du vélo.

Situation spécifique Schuman

16.000 voitures par jour entre 10h et 19h (source Région)

- dont 2/3 vont à la Rue de la Loi
- et 1/3 vers Etterbeek

70 % du trafic = des navetteurs (selon la Région, donc supérieur à la moyenne bruxelloise).

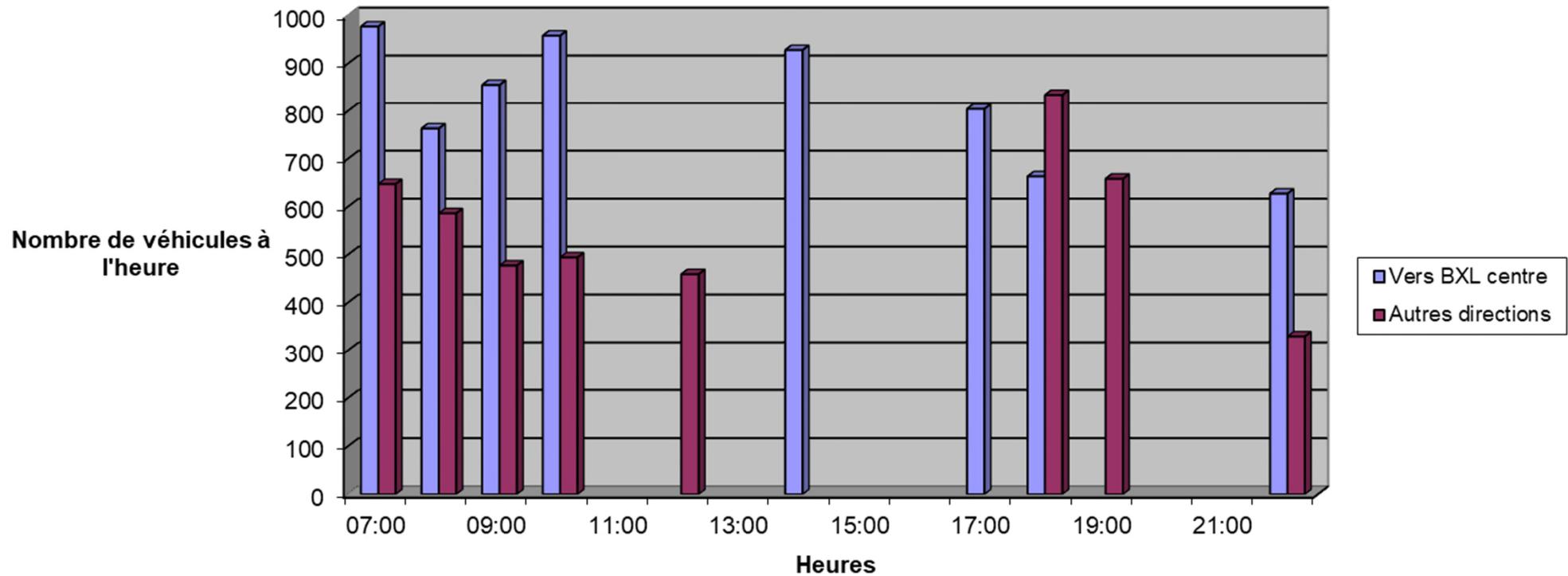
Le nombre de **voitures avec 1 personne** est largement majoritaire (observation par membres du GAQ).

Perte de temps et perte d'énergie

- en moyenne > 40 heures de file par an
- consommation inutile d'énergie

Schuman – Recherche du GAQ

Répartition voitures après la rue Archimède



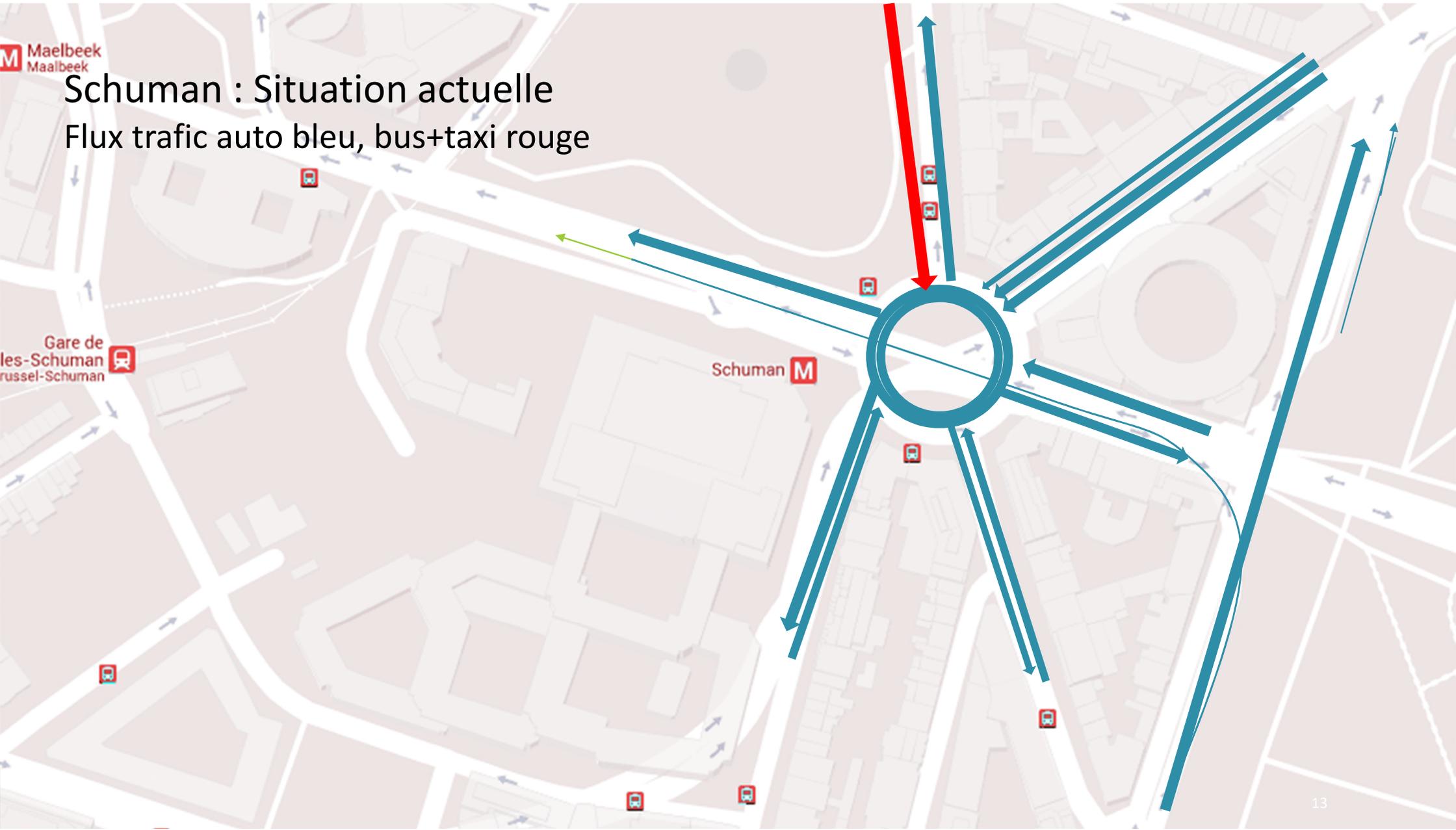
Répartition voitures après la rue Archimède

	Vers BXL centre	Autres directions		Vers BXL centre	Autres directions	Total	% vers BXL centre	%vers autres directions
07:00	977	647	07:00	977	647	1624	60,16	39,84
08:00	763	586	08:00	763	586	1349	56,56	43,44
09:00	855	477	09:00	855	477	1332	64,19	35,81
10:00	958	494	10:00	958	494	1452	65,98	34,02
11:00			Moyenne	888,25	551	1439,25		
12:00		459						
13:00			Total	3553	2204	5757		
14:00	928							
15:00			lecture :					
16:00			sur la tranche 7-10, plus de 5700 voitures passent sur le rond point après la rue Archimède					
17:00	804							
18:00	663	834						
19:00		658						
20:00								
21:00								
22:00	627	329						

Quelques autres chiffres

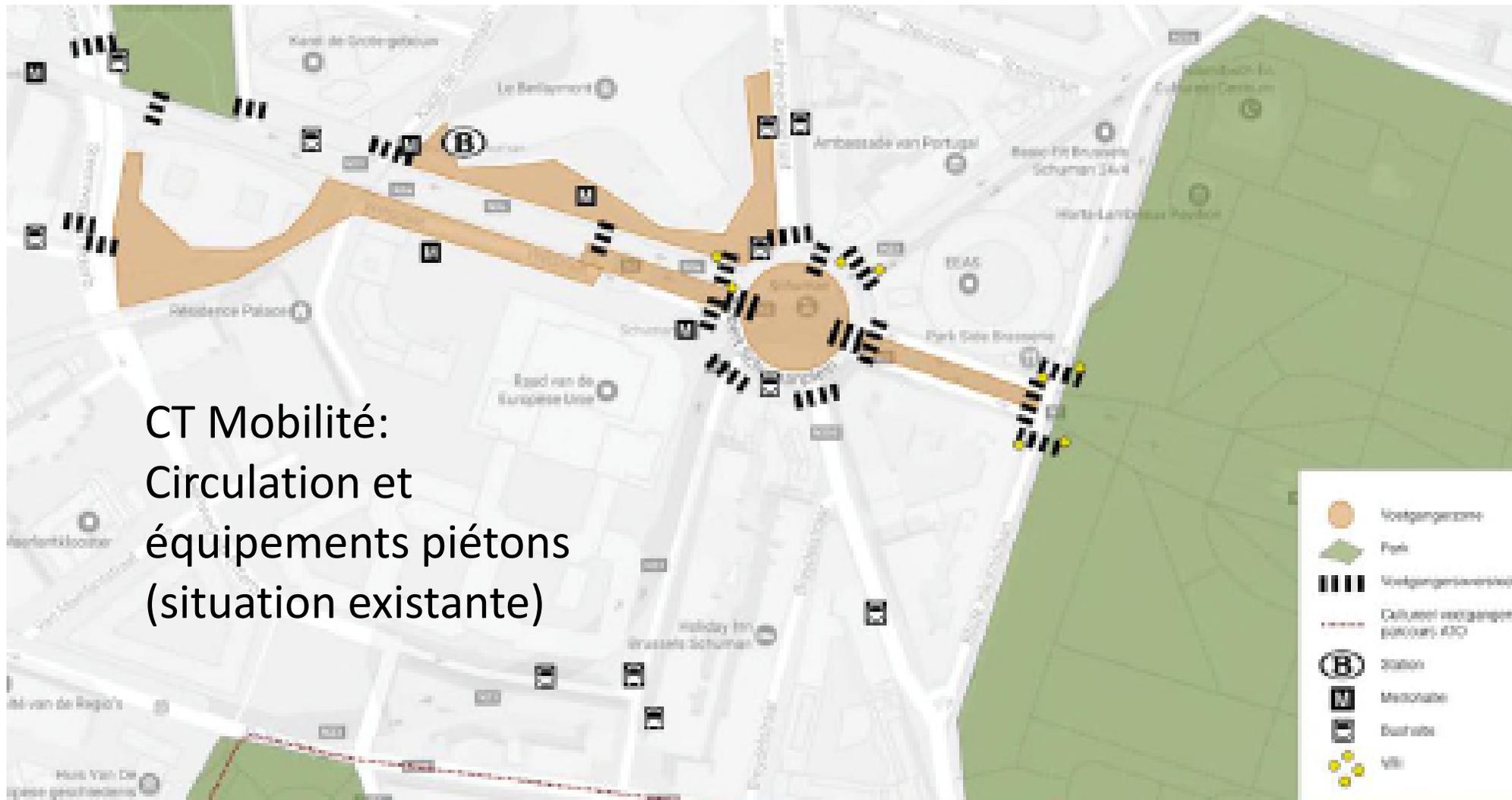
- Pôle économique très important: **70.000 personnes viennent travailler** dans le quartier européen et les quartiers voisins. Et un de trois grands pôles touristiques de Bruxelles.
- Il y a entre **13 à 18 Sommets** par an.
- Il y a environ **5.000 élèves et plus de 2.500 étudiants** dans le quartier et les quartiers voisins.
- Il y a **30.000 places de parking** disponibles dans le quartier européen, essentiellement hors voiries.
- La moitié des **multiples manifestations revendicatives** se déroulent dans le quartier (petite rue de la Loi).
- Le parc du cinquantenaire voisin de la petite rue de la Loi accueille **222 évènements** culturels/de loisir par an.

Source: Etude Aries/Robrechts-Thienpont/MSA

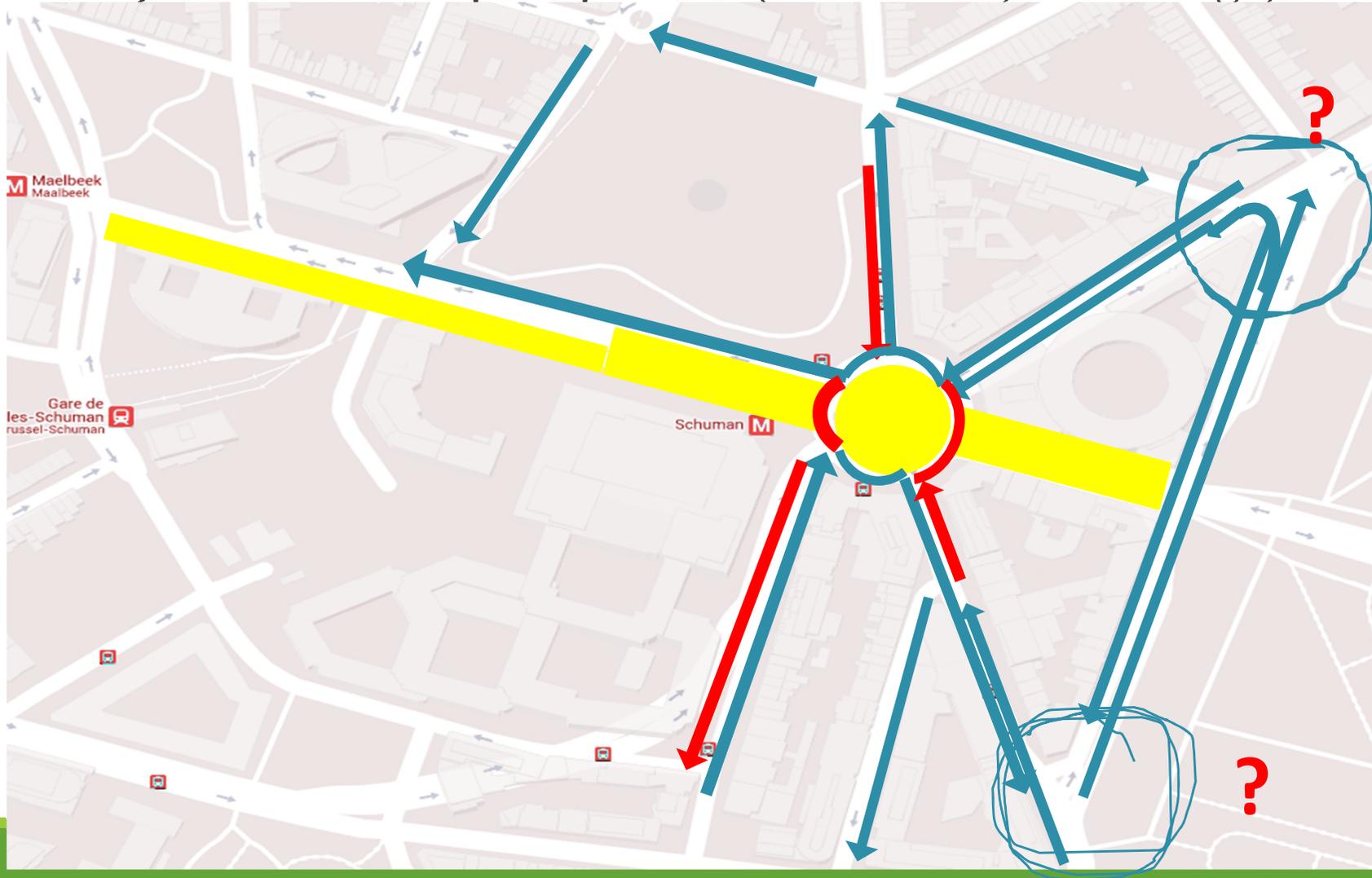


Schuman : Situation actuelle
Flux trafic auto bleu, bus+taxi rouge

CT Mobilité:
Circulation et
équipements piétons
(situation existante)



Schuman, situation projetée (auto = bleu; bus = rouge; taxi?)

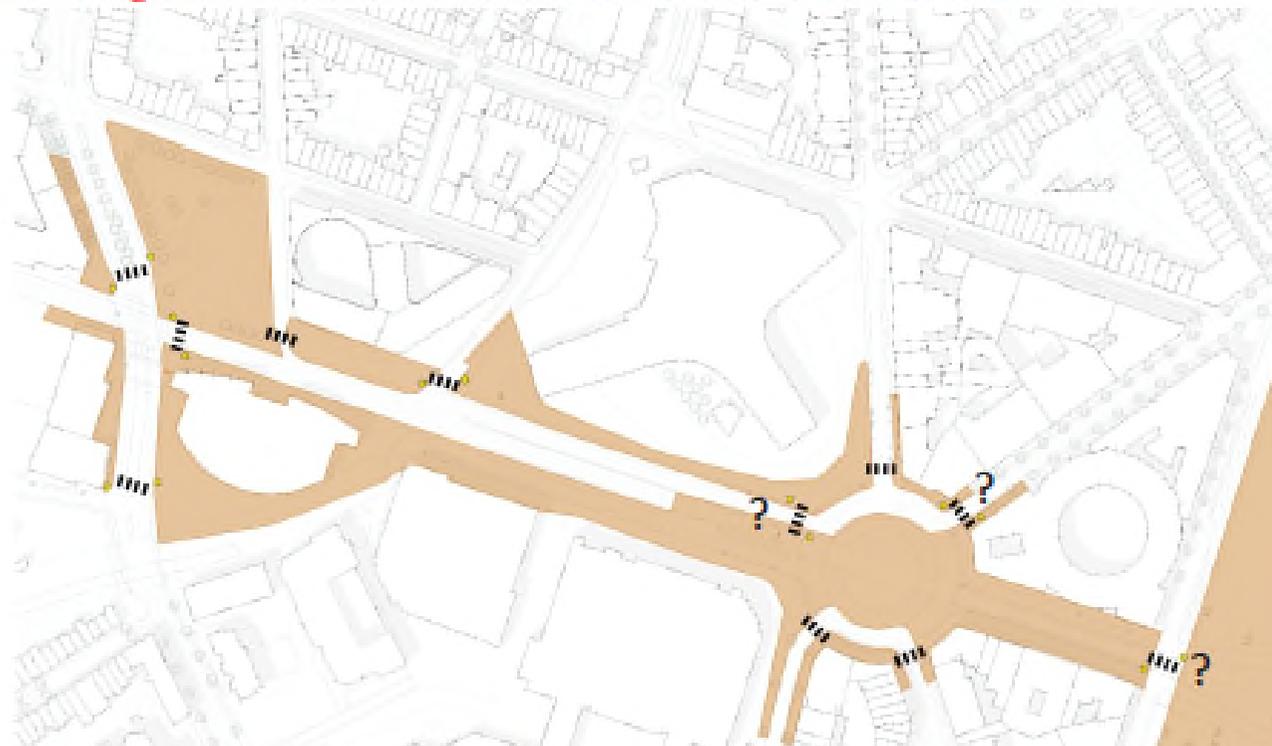


CT Mobilité et traduction technique in situ

Circulation et équipements piétons

situation anticipée: passages piétonniers

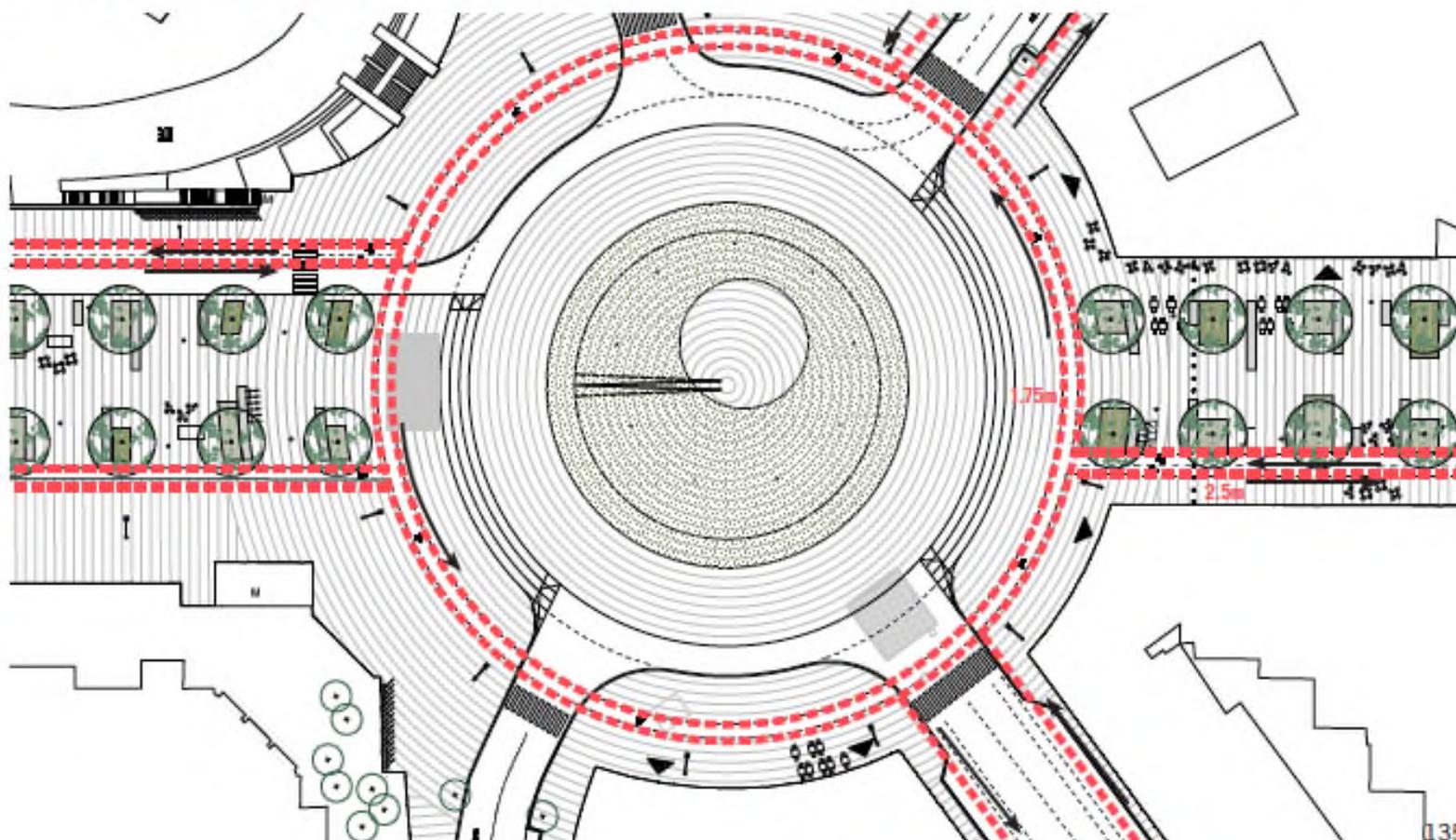
- Avec feux de circulation ou non?
- Nouvelles simulations? Provisoirement seulement fournir les tubes et connexions nécessaires et regarder comment fonctionne la circulation dans la nouvelle situation



CT Mobilité et traduction technique in situ

Circulation et équipements cyclistes

situation anticipée: direction unique > 1,75m, double direction > 2,5m



But du projet Schuman selon la Région

- Création d'un **lieu de rencontre**
- Donner plus d'importance à la «**mobilité douce**»
- Garantir l'**accessibilité et la sécurité aux Institutions**
- Mettre en relief la **présence des institutions Européennes**
- Redistribuer l'espace public pour rendre possible le **hub multimodal**:
 - Nouveau plan de circulation maintenant le lien Cortenbergh-Loi
 - Améliorer les alternatives: transport public, taxis et modes actifs
 - Accessibilité en zone semi-pédestre (urgences, sécurité, livraisons, VIP, bus...)

Utilisateurs – des points de vue différents

- Les habitants/riverains
- Les commerçants
- Les eurocrates
- Les VIP des Sommets
- Les jeunes
- Les piétons
- Les cyclistes
- Les navetteurs
- Les touristes
- Les manifestants
- Le maintien de l'ordre
- Les journalistes
- Les voitures
- Les bus et taxis

Que gagnons nous, les habitants du quartier ?

- **Espace piétonnier entre cinquantaire et rond-point** – et aussi en partie dans la grande rue de la Loi: un plus pour les rencontres, les bistrotts, les commerces...
- **Plus d'espace et moins de barrières** au cheminement piétons et vélos ?
- **Réduction du trafic à partir du E40** ? Par "dérivation/évaporation du trafic", via l'Avenue de la Joyeuse Entrée et la Chaussée d'Etterbeek (moins de navetteurs?) ?
- Si cela se vérifie, **moins de pollution** ?
- **Moins de bruit (OMS)** ?

Que perdons-nous? Que craignons-nous?

Transit de Nord au Sud et Sud au Nord sera **coupé pour les riverains en auto** et pas facilité pour les riverains piétons.

Risque de **dérivation du trafic dans le quartier ?**

- Joyeuse entrée congestionnée – que se passe t’il aux **croisements Renaissance et Auderghem**? Comment faire passer deux voies à côté des tunnels? Et que feront les piétons /cyclistes à l’entrée de la Mosquée, Parc?
- Le soir **dérivation via Chaussée d’Etterbeek** dans le quartier de Squares ?
- Selon les simulations réalisées par Bruxelles-Mobilité à l’aide du logiciel Musti, outil de modélisation des déplacements, l’ensemble des quartiers riverains jusqu’à Evere subiront une **augmentation de trafic à cause de ce réaménagement**. Seul le rond-point bénéficiera d’une diminution de la congestion. Pourrons nous recevoir confirmation de ce qui sort des études?
- Risque que les **bus vont être englués dans des embouteillages** du quartier?

Que perdons-nous? Que craignons-nous?

- Le Rond point sera-t-il vraiment un “**espace partagé**”, où la mobilité active va prévaloir, vu le nombre de bus, taxis, voitures de livraison qui vont y passer ?
- Et comment vont se résoudre les potentiels **conflits entre piétons et cyclistes** (surtout les très rapides de l’axe Cortenbergh – Loi)?
- L’opportunité d’un rond-point plus “organique et convivial” (**solution très minérale**) aura-t-elle été saisie ?
- Quel accès pour les riverains à leur **parking rue de la Loi** ?

Alternatives / propositions des riverains 1

- L'aménagement du **tunnel existant** pour remplacer l'axe Cortenbergh – Loi et/ou la possibilité de faire entrer le trafic dans la trémie routière située devant la grande moquée (en utilisant la rampe de sortie venant de Belliard en rampe de descente vers Loi). Est-ce des options vraiment impossibles?
- Un **péage urbain** (sélectif, progressif ou non)?
- S'il y aura un **système pour laisser passer** les taxis, les VIPs, la sécurité, pourquoi pas les habitants du quartier (rayon à définir)? Est-ce praticable?
- Pourquoi pas une **circulation dynamique** qui change en fonction des heures et des besoins (# de rues, # de bandes...). Manque de discipline ?
- Obligation de rouler **30km/h** sur l'ensemble des axes autour de Schuman et **20 km/h sur l'espace dite de rencontre** ?

Alternatives / propositions des riverains 2

Il y a un rêve de convivialité des habitants et de ceux qui travaillent autour du Rond-Point :

- Une **solution moins minérale** (les études des vents et de l'ensoleillement doivent être menées, partagées avec les habitants et des alternatives plus « vertes » peuvent elles être proposées) ?
- Garantir **convivialité du Rond Point** pour les habitants en tout moment et pour les eurocrates lors de leurs pauses implique des aménagements pour le permettre – (sculptures d'art, fontaines, chaises, tables d'échec, électricité, eau potable, toilettes).
- Garantir **l'utilisation pour les évènements** culturels, festifs et politiques (y compris les manifestations) et pour des marchés, des vendeurs ambulants.

Attention à l'accès pour personnes a mobilité réduite !

Alternatives / propositions des riverains 3

Dans le quartier:

- Combiner avec un **rétrécissement à trois bandes voitures** de la rue de la Loi en aval et **plus d'espace pour les vélos et piétons** (ce qui permettra moins de conflits entre les différents types d'utilisateurs = meilleure santé pour tous).
- **Bandes bus sur toutes les autoroutes** qui entrent dans Bruxelles.
- **Amélioration de tous les trottoirs** des rues menant vers le Rond point.
- Le **parking en surface** dans le quartier doit être réservé aux riverains (les autres en sous-sol).
- Plus de **parkings vélos**.

Dans l'immédiat, nos demandes aux autorités:

- ne pas rater cette **occasion unique** de créer un **espace visionnaire, symbolique et démocratique**,
- plus **d'information et de concertation démocratique** (organiser un info-point, avec maquette et études),
- un **système d'enquête** permettant de recueillir les opinions et suggestions du public;
- **journées de concertation** véritables,
- une fois la nouvelle place Schuman fonctionnelle: un **système de monitoring** conjoint, ressource qui permet de vérifier si les hypothèses favorables à la population se réalisent (réduction du trafic navetteurs, qualité de l'air, nuisance bruit, etc.).