

Monsieur Bruno De LILLE
Secrétaire d'Etat en charge de la
Mobilité
Boulevard Saint-Lazare,10/14^e étage

B – 1210 BRUXELLES

V/Réf. : BDL/MO/JRD/2014-006
(corr. : M. J.-R. Dussart)
V/Réf. : AVL/KD/BXL-6.103/s.550
Annexe : /

Monsieur le Ministre,

Concerne : Arrêtés d'exécution concernant l'Ordonnance Mobilité.
Avis de la CRMS.

Par courrier du 23 janvier 2014, reçu par le secrétariat de la CRMS le 27 janvier, vous avez interrogé la CRMS sur le projet de 4 arrêtés d'application concernant l'exécution de l'Ordonnance du 26 juillet 2013 relative à la mobilité.

Le délai légal de réponse de la CRMS pour répondre est de 30 jours à dater de la réception de la demande.

La CRMS, qui a porté l'examen de ce point à l'ordre du jour de sa séance du 19 février 2014, **s'est demandée pourquoi elle était consultée sur les 4 arrêtés d'application en question alors qu'elle n'avait pas été interrogée sur l'ordonnance même**, dont les conséquences sur les espaces publics sont dommageables à la fois pour l'attractivité et l'identité de Bruxelles.

Remarque générale de la CRMS sur l'ordonnance du 26 juillet 2013 :

L'ordonnance du 16 juillet 2013 confirme la suprématie définitive des questions de mobilité et de trafic dans la gestion de la ville et de l'espace public.

En effet, l'ordonnance considère l'aménagement de ceux-ci exclusivement sous l'angle fonctionnel, au détriment de leurs qualités spatiales et de leur sens dans la structure urbaine. Ainsi, l'analyse qualitative des aménagements se fait-elle au seul regard de la mobilité (Ch II, art 6.§2). La CRMS ne partage pas cette manière d'aborder les choses.

Les espaces publics constituent avec le bâti un système qui a forgé l'identité de la Région bruxelloise et joue un rôle essentiel dans son intelligibilité. Ils contribuent de manière déterminante à l'attractivité de la ville et à la qualité de vie des Bruxellois.

Or, sous couvert de décourager la circulation automobile, de favoriser les transports publics, ou encore d'offrir davantage de confort aux cyclistes et aux piétons, **les projets de**

réaménagement des espaces publics en fonction de la mobilité vont systématiquement dans le sens de leur division en différents sites propres juxtaposés. Le piéton est loin de sortir gagnant de cette guerre des sites propres qui se traduit, sur le terrain, par ***des aménagements complexes et coûteux, assortis de barrières physiques et d'une signalisation encombrante, interrompant les grandes continuités urbaines au détriment de la lisibilité de la ville.***

Ces aménagements sont préjudiciables au développement des interactions sociales et à l'identité de la ville. Ils postulent :

- ***une perte au niveau de l'habitabilité***, avec le report du trafic des axes structurants mis en piétonniers (ou en sites propres vélos/transports publics) vers les rues résidentielles aux dépens de leur quiétude. Si l'on ne maîtrise pas le volume d'entrée des automobiles dans Bruxelles, on les fait forcément percoler dans les quartiers riverains si l'on ferme (même ponctuellement) des axes tels que les boulevards du centre, l'avenue Louise (goulet), la chaussée d'Ixelles (côté petite ceinture), etc.

- ***un déficit sur le plan de la lisibilité de la ville, de la compréhension spontanée que chacun de nous peut s'en faire*** et des mouvements qui en découlent naturellement (sans signalisation).

- ***une perte du point de vue de la dynamique et du développement de la ville***, parce que l'espace public est le support des interactions sociales et qu'il a un pouvoir structurant sur les activités et leur localisation dans la ville.

Conclusion : l'espace public ne peut être appréhendé sous l'angle fonctionnel et restrictif de simple réceptacle de la mobilité. Il est fondateur de l'identité et de l'attractivité de la ville. A ce titre, il mérite une approche concertée au niveau de tous les enjeux urbains. En ne prenant pas cette dimension en compte, l'ordonnance mobilité ne pourra pas jouer un rôle favorable dans le développement de la Région. La CRMS demande que cette ordonnance soit revue sur base d'une consultation des différentes administrations intéressées.

Remarques particulières de la CRMS sur les 4 arrêtés en question :

Ces arrêtés confirment la mainmise (sous forme d'une sorte de droit de veto) de l'AED sur tout projet de réaménagement de l'espace public, y compris ceux exemptés de permis jusqu'ici. La CRMS ne peut y souscrire.

1. Arrêté donnant la liste des organismes à consulter en cours de procédure d'élaboration du plan régional de mobilité et des plans communaux de mobilité.

La CRMS n'est pas prévue parmi ces instances. Or, elle fait partie des instances consultatives dans l'élaboration de la plupart des plans régionaux et communaux. Elle demande de l'être aussi pour le plan régional et les plans communaux de mobilité puisqu'ils affectent l'espace public qui a un pouvoir structurant sur la ville et les quartiers, c'est-à-dire sur le patrimoine bâti au sens large. Par ailleurs, étant donné que la CRMS émet des avis conformes sur l'aménagement de nombreux espaces publics classés, il serait judicieux de l'associer aux réflexions en amont de l'élaboration des plans plutôt que de se trouver confronté, lors de la mise en œuvre de tels plans, à des avis conformes remettant en cause la faisabilité des projets.

2. Arrêté relatif à la procédure à suivre pour les travaux dispensés de permis d'urbanisme, de la CRMS de la Commission de concertation, etc.

Cet arrêté décrit les documents à introduire dans la « déclaration préalable » pour permettre d'évaluer la conformité de ces travaux particuliers par rapport aux plans de mobilité régional et communaux. Le dossier à constituer est pratiquement aussi important que celui d'une demande de permis. Il doit permettre à Bruxelles Mobilité de rendre une sorte d'avis conforme préalablement à la délivrance du permis par la Direction de l'Urbanisme (qui peut éventuellement s'en écarter en motivant). Cette procédure donne un pouvoir exorbitant à une administration qui ne statue pas sur des choix urbains mais sur des flux de circulation, ce qui ne constitue qu'une donnée parmi d'autres en matière d'aménagement d'espaces publics.

3. Arrêté relatif à la participation de Bruxelles Mobilité aux Commissions de concertation et au nouveau fonctionnement de celles-ci.

L'arrêté entérine la mainmise de la mobilité sur tous les projets de réaménagement des espaces publics, y compris au niveau des Commissions de concertation. On est en droit de se demander si c'est par un arrêté d'application de « l'Ordonnance Mobilité » que le principe de fonctionnement des Commissions de concertation doit être réglé. Il aurait été plus judicieux et cohérent que cette modification figure en bonne et due place dans le CoBAT, après avoir fait l'objet d'une discussion avec les autres administrations concernées.

4. Arrêté relatif aux demandes d'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'aménagements en faveur de la mobilité. Les communes devront introduire une demande d'avis auprès de l'AED montrant que leurs projets sont conformes aux plans supérieurs sous l'angle des priorités en matière de mobilité et de sécurité routière. Cette mesure ne fait que confirmer le contrôle prééminent de l'AED sur toute intervention en voirie.

Conclusion : la CRMS désapprouve les 4 projets d'arrêtés d'application car ils auront pour conséquence une gestion des aménagements des espaces publics en fonction de critères relevant essentiellement de la gestion des flux au détriment de leur sens dans la ville et de l'identité urbaine.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : - AATL-DU : M. Fr. Timmermans (+ par mail MM. A. Goffart, Fr. Timmermans, Mme C. Defosse) ;
- AATL-DMS : M. Th. Wauters (+ par mail MM. Th. Wauters, Ph. Piéreuse, Mmes M. Vanhaelen, L. Leirens, N. de Saeger) ;
- Bruxelles Mobilité : Mme M. Masuy (+ par mail) ;
- Cabinet de M. R. Vervoort (+ par mail Mmes P. Ingelaere et A. Autenne).