



Mémorandum de Christian CEUX sur la mobilité à Neder-Over-Heembeek
à l'attention du nouveau Ministre bruxellois de la mobilité

- Septembre 2009 -

Territoire fortement enclavé mais qui présente un environnement aux grandes richesses naturelles et paysagères, Neder-Over-Heembeek constitue une des réserves foncières stratégiques de la Région et de la Ville. C'est pourquoi, on voit y apparaître de nombreux projets immobiliers, privés et publics, y compris d'importants projets de la Ville de Bruxelles et de son CPAS. Cette urbanisation est nécessaire pour répondre à la crise du logement, mais elle doit être accompagnée de mesures concrètes pour régler les questions de mobilité, d'équipements, de commerces, d'animation, ...

Etant donné cet accompagnement indispensable, l'Echevin Ceux a jugé judicieux de rappeler au nouveau Ministre de la Mobilité l'importance des enjeux de déplacement à Neder-Over-Heembeek et particulièrement, de la desserte en transports en commun. Ce mémorandum reprend donc une série de mesures concrètes nécessaires pour l'avenir de NOH. Il est le résultat d'une concertation avec les associations actives à Neder-Over-Heembeek.

Contexte : une situation problématique connue de longue date ...

- I. Désenclaver le territoire de Neder-Over-Heembeek**
- II. Renforcer l'offre en transports en commun**
- III. Limiter le trafic de transit et éviter la percolation du trafic marchandise**
- IV. Faciliter les déplacements doux**
- V. Développer des initiatives originales pour diversifier les modes de déplacements**

Contexte : une situation problématique connue de longue date ...

Le constat n'est pas neuf. En 1998, le premier plan régional des déplacements Iris I indiquait déjà que l'accessibilité de Neder-Over-Heembeek en transports en commun était parmi les moins bonnes de la Région et qu'il fallait l'améliorer.

Quelques années plus tard, le PRD a confirmé cette approche, en insistant sur le contexte d'urbanisation du quartier qui renforcerait encore la nécessité d'amélioration des liaisons en transports publics.

PRD (2002)

Il faut tenir compte de la création à court terme de nouveaux quartiers et de la densification de quartiers existants (...). L'arrivée simultanée de nombreux nouveaux habitants aura une influence déterminante sur la demande en transports en commun dans les zones concernées. Cela vaut particulièrement pour des quartiers peu densifiés à l'heure actuelle, comme à Neder-over-Heembeek ou le quartier des Dames Blanches à Woluwe-Saint-Pierre. (...)

Une attention particulière sera apportée à la desserte des zones de logement en développement aux limites de la Région (Neder-over-Heembeek, quartier Dames Blanches, ...) en veillant au déploiement de lignes adaptées à la clientèle potentielle (bus dans un premier temps, tram si nécessaire).

Enfin, la question a été reprise dans le Plan Communal de Développement de la Ville en 2004.

PCD (2004)

Neder-Over-Heembeek ne bénéficie pas du tout d'une bonne desserte en transports publics. Il n'y a pas de desserte par chemin de fer ou métro ; une seule infrastructure de trams limite le quartier par le sud mais elle souffre de son manque d'accessibilité et d'attractivité et d'un temps de parcours beaucoup trop long, spécialement vers le centre-ville. De plus, la desserte par les bus est faible, à l'exception de la ligne 47 dont la correspondance est aujourd'hui bien organisée et qui dessert le pôle de l'Hôpital Militaire. En ce qui concerne le réseau de trams, la Ville de Bruxelles souhaite vivement étudier à court terme une liaison performante entre Neder-Over-Heembeek (y compris le site de l'Hôpital Militaire) et le centre-ville via une nouvelle infrastructure ferrée au quai des usines.

Par ailleurs, Neder-Over-Heembeek souffre d'un relatif isolement du reste de la Ville. Son désenclavement, que ce soit au sud, à l'est ou à l'ouest est un des objectifs majeurs du Projet de Plan pour Neder-Over-Heembeek. Au niveau des transports publics, l'offre en transports en commun devrait être significativement améliorée (une liaison supplémentaire par tram au moins est notamment à étudier) tandis qu'au niveau du système routier, l'axe formé par l'A12, les avenues Van Praet et des Croix de Feu doit être repensé dans son rôle mais aussi dans sa forme et dans ses points de jonction avec la ville. Le pont Van Praet-Teichmann doit être partiellement réaménagé en surface pour rendre les espaces plus sûrs et accorder une place décente à toutes les catégories d'usagers et faciliter certains échanges.

La faiblesse de la desserte en transport en commun de Neder-Over-Heembeek est donc connue depuis longtemps. Pourtant, fort est de constater que les projets d'urbanisation se précisent et avancent, sans qu'une amélioration substantielle de la situation ne se présente en matière de déplacements. Certes, il faut reconnaître que la ligne de tram 3 et 23 s'est fort améliorée (aussi bien au niveau des fréquences que des nouveaux véhicules) et que la connexion tram/bus va être fortement améliorée par la mise en place du nouveau pôle « Heembeek ». Mais à côté de cela, lors de la restructuration de réseau par la Stib, la suppression de la liaison directe en bus vers le centre ville a fait grand bruit et à juste titre. La Région a heureusement revu sa décision et a trouvé les moyens nécessaires pour remettre en place une partie des bus vers le centre.

Il n'empêche, l'inquiétude est toujours aussi grande au sein des habitants de Neder-Over-Heembeek et les changements importants que va connaître le quartier dans les années à venir justifient pleinement que l'on investisse dans la mobilité de ce quartier. Dans ce contexte, le rôle de la Région est primordial.

I. Désenclaver le territoire de Neder-Over-Heembeek

Neder-Over-Heembeek est situé entre le canal, le domaine royal et la Région flamande. Quelque soit le mode de transport utilisé, la relation de Neder-Over-Heembeek avec le reste de la ville est difficile. Cette liaison doit se faire essentiellement par le pont Van Praet et le rond-point du Gros Tilleul.

Si cette partie de Bruxelles doit être mieux reliée au reste de la ville, elle doit également être protégée du trafic de transit en provenance du Ring :

- optimiser les feux le long de l'avenue Van Praet et au niveau du pont Van Praet, pour favoriser le passage des transports en commun, mais également éviter les situations d'embarras de circulation
- lors de toute modification dans les phases de feux, les changements doivent s'accompagner d'une présence policière aux carrefours pendant les heures de pointe
- dans le cadre du développement de Schaerbeek Formation, il faudra réfléchir à la possibilité d'aménager une passerelle au dessus du canal pour relier Neder-Over-Heembeek et Haren. Cette passerelle pourrait être exclusivement réservée aux modes doux et aux transports en commun.
- la Région de Bruxelles-Capitale devra entrer en contact avec la Région Flamande pour que le projet d'élargissement du ring tienne compte de l'impact sur la desserte des quartiers bruxellois. Il faudra également veiller au maintien de la sortie 6.
- sur l'avenue A. Van Oss, à hauteur du pont de Buda, il serait opportun de prévoir une bande de présélection pour le tourne à droite des voitures qui souhaitent emprunter la chaussée de Vilvoorde vers la ville (afin que ces voitures ne soient plus bloquées par celles qui attendent de pouvoir traverser le canal lorsque le pont est relevé).

II. Renforcer l'offre en transports en commun

A l'intérieur du quartier, la vitesse commerciale des transports en commun est bonne. Par contre, l'accessibilité vers le reste de l'agglomération est une des plus mauvaises de la Région, en raison principalement de l'absence de transport ferré (ni train, ni métro). Le tram est limité au sud-ouest du quartier. La desserte en bus est relativement médiocre, car les fréquences sont faibles et certains quartiers sont trop isolés des arrêts. Enfin, de nombreux bus sont limités au pont Van Praet (ils seront bientôt limités au nouveau pôle d'échange « Heembeek »).

Pour répondre à cela, il faut non seulement renforcer l'offre, mais également réajuster le réseau pour desservir plus utilement les différents quartiers (notamment à terme, l'axe Bruyn-Craetveld-Versailles).

1° / A court terme (2009-2010), améliorer l'offre des lignes existantes

- augmenter la fréquence du bus 47 qui relie le centre ville à Neder-Over-Heembeek (de préférence, en même temps que l'augmentation de la fréquence du tram 3) et prévoir une fréquence aussi importante aux heures de pointe qu'aux heures creuses
- augmenter les capacités du tram 3 aux heures de pointe
- mettre des bus articulés pour la ligne 53 pour répondre à la demande importante aux heures d'entrée et de sortie de cours
- maintenir la prolongation de la ligne 53 jusqu'à l'Hôpital Militaire y compris le week-end et en soirée
- demander aux chauffeurs de bus de respecter les horaires et les correspondances au niveau du nouveau pôle multimodal « Heembeek », ainsi que de permettre l'accès aux bus lorsque ceux-ci sont à l'arrêt
- promouvoir l'utilisation des transports en commun auprès des entreprises de la chaussée de Vilvoorde

2° / A moyen terme (d'ici 2012), créer de nouvelles lignes

- dédoubler la ligne 47 et proposer un itinéraire via le Val Maria et l'avenue des Croix de Guerre, pour desservir à la fois la nouvelle zone habitée de la rue Bruyn et le bas de Neder-Over-Heembeek
- et/ou mettre en place un minibus en boucle (navette) pour desservir les zones qui ne sont pas couvertes par le réseau et rabattre les passagers vers le tram

3° / A long terme (au-delà de 2012), prévoir une desserte ferrée

- soit via le prolongement de la future ligne de métro Nord,
- soit par la mise en place d'une ligne de tram passant par l'avenue des Croix de Guerre ou par l'avenue de Versailles, dans le prolongement des lignes de tram existantes au rond-point du Gros Tilleul

III. Limiter le trafic de transit et éviter la percolation du trafic marchandise

Neder-Over-Heembeek a une forme en entonnoir, dont le principal accès en liaison avec la ville est situé au niveau du pont Van Praet et au carrefour De Wand/Gros Tilleul. A l'intérieur de ce périmètre, la structure interne des voiries est peu hiérarchisée. Les voies les plus structurantes sont situées aux marges de Neder-Over-Heembeek (avenue Van Praet et chaussée de Vilvoorde) avec pour avantage de limiter la gêne occasionnée par le trafic routier. Le PRD avait déjà établi une hiérarchisation des voiries, en donnant un caractère plus important aux axes qui entourent le quartier (avenue Va Praet, chaussée de Vilvoorde, avenue de Tyras, ...). Le Plan Communal de Mobilité affinera ce plan de circulation.

Cela n'empêche pas le quartier d'être sujet à des embarras de circulation, dus principalement au trafic interne, au trafic venant du ring qui tente d'échapper aux grands axes et aux déplacements dus aux nombreuses écoles situées dans le quartier.

Pour résoudre ces difficultés, des aménagements dissuasifs doivent être mis en place :

- aménager des « entrée de porte », notamment rue Bruyn, pour faire comprendre aux automobilistes qu'ils entrent dans un quartier résidentiel. Cela peut se faire en accentuant le caractère urbain et convivial de la rue.
- établir un parking de transit à proximité de l'Hôpital Militaire, indispensable si un terminus de tram ou de métro est aménagé à cet endroit.
- trouver un accord avec la Région Flamande pour ne pas limiter la signalisation aux seules entités flamandes, mais également signaler les entités bruxelloises depuis le Ring
- inciter le trafic du ring à passer le long du canal, notamment à l'aide d'une signalisation et d'un réglage des feux adéquats.

Enfin, pour garantir la quiétude, il faut également protéger le quartier du trafic marchandises. Pour cela, la signalisation ne suffit pas, il faut aller plus loin et prévoir la construction de nouvelles routes si nécessaires (route industrielle nord via la prolongation du Dobbelenberg).

- La Région doit mettre en place un plan efficace de déviation de la circulation du trafic marchandise pour protéger les quartiers résidentiels.

IV. Faciliter les déplacements doux

Bien que la topographie (déclivité importante du relief) soit sans doute un frein important à l'usage du vélo dans le quartier, le réseau cyclable est relativement développé. Des aménagements existent, des sens uniques limités ont été aménagés et deux ICR traversent le territoire (ICR 11 A et B et ICR 5).

Au niveau des déplacements à pied, il faut relever que des cheminements piétons existent à l'intérieur du quartier, mais qu'ils méritent d'être mieux valorisés (dans la continuation du travail de l'asbl La Promenade Verte). Le rôle de ces cheminements n'est pas négligeable dans la socialisation et la sécurisation des quartiers (ex. la résidence du CPAS Les Eglantines qui a intégré le tracé de la Promenade Verte locale). En outre, ils valorisent le maillage vert important du quartier.

Il conviendrait de les rétablir, là où la densification du tissu urbain les a tronqués et de les étendre, là où des projets de construction sont prévus. Ces liaisons sont particulièrement problématiques aux entrées du quartier, là où l'on retrouve des barrières physiques importantes comme le canal, le domaine royal et le rond point Gros Tilleul, ...

Les récents aménagements de l'ICR 11 à hauteur de l'avenue Van Praet sont une nette amélioration pour les déplacements cyclistes interquartier. Il n'en reste pas moins que de nombreuses améliorations sont possibles.

- continuer à faciliter les liaisons douces de et vers le quartier
- terminer les aménagements des ICR 11 et 5
- étudier la possibilité de prolonger la Promenade Verte Régionale entre le pont Van Praet et l'Eglise Saint-Lambert pour que le tracé passe par Neder-Over-Heembeek (conformément à la demande du Collège du 27/04/06)
- réfléchir à la possibilité d'aménager une passerelle réservée aux modes doux au dessus du canal afin de relier Neder-Over-Heembeek et Haren (à envisager dans le cadre du développement de Schaerbeek Formation).

V. Développer des initiatives originales pour diversifier les modes de déplacements

- Pour offrir une alternative intéressante à la voiture individuelle et répondre aux besoins d'utilisation rationnelle de la voiture, le système de car-sharing sera implanté dans le quartier, via l'ouverture d'une station Cambio de 2 véhicules sur la place Peter Benoit. La mise en place de la station sera coordonnée au chantier de réaménagement de la place. Etant donné que le quartier est peu dense, pour que le système soit attractif, il faudra assurer une bonne promotion auprès des habitants, des commerçants et des entreprises du quartier.
- D'ici 2011, un terminal « halte passagers » pourrait voir le jour le long du canal, à hauteur de la rue de Meudon, afin d'accueillir les opérateurs de croisières. Cet aménagement doit être encadré par des mesures d'accompagnement (lien avec les lignes de transport en commun, création d'un parking, ...).
- Une antenne Atrium pourrait voir le jour pour le quartier commerçant de la rue Vekemans. Cela permettrait de redynamiser le commerce et de mettre le doigt sur les difficultés que rencontrent les commerçants et qui sont liées à la mobilité (gestion du stationnement, desserte en transport en commun, ...).
- Un centre d'aide à la recherche d'emploi pourrait mettre l'accent sur la proximité entre le lieu de résidence et le lieu de travail, en mettant en contact les habitants du quartier qui recherchent un emploi et les acteurs économiques du quartier, susceptibles d'engager du personnel.