

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 73.500 du 6 mai 1998

A.63.842/XIII-141

En cause : 1. **l'Association sans but lucratif**
 «ASSOCIATION DES COMITES DE QUARTIER
 UCCLOIS»,
 2. **ANTOINE** Paul,
 ayant élu domicile chez
 Me Jean-Paul LAGASSE, avocat,
 avenue Adolphe Lacomblé 8/6
 1030 Bruxelles,

 contre :

 la Région de Bruxelles-Capitale,
 représentée par son Gouvernement,
 ayant élu domicile chez
 Me Vincent DE WOLF, avocat,
 avenue de la Toison d'Or 68/9
 1060 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 26 mai 1995 par l'association sans but lucratif «ASSOCIATION DES COMITES DE QUARTIER UCCLOIS» et Paul ANTOINE qui demandent l'annulation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mars 1995 arrêtant le plan régional de développement (Moniteur belge du 27 mars 1995, p. 6901) «en tant qu'il arrête des dispositions relatives à la circulation et à la mobilité sur le territoire de la commune d'Uccle et plus particulièrement qu'il crée un réseau de voiries spécialisées (hiérarchisation de voiries) et y arrête des dispositions relatives à la circulation (aux cartes 6 «Les voiries» et 7 «Affectation

du sol» et aux points 13 de l'annexe I, «Lignes forces» et 2.5 de l'annexe II, «Mise en oeuvre»);

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M^{me} VOGEL, auditeur adjoint au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 23 septembre 1997 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et les derniers mémoires;

Vu l'ordonnance du 12 février 1998, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 19 mars 1998, date à laquelle elle a été mise en continuation pour avis à l'audience du 26 mars 1998;

Entendu, en son rapport, M. LEROY, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaissant pour les requérants et Me V. DE WOLF, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis, M. QUINTIN, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme prévoit, en son article 2, l'adoption des instruments de planification suivants :

- 1° le plan régional de développement;
- 2° le plan régional d'affectation du sol;
- 3° le plan communal de développement;
- 4° le plan particulier d'affectation du sol;

que la même disposition porte que le développement de la Région «est conçu tant au point de vue économique, social et esthétique que dans le but de préserver et d'améliorer l'environnement de la Région, et de gérer son sol avec parcimonie»;

Considérant qu'au cours de l'enquête publique préalable à l'adoption du projet de plan régional de développement, la première requérante a introduit une réclamation par laquelle elle critiquait certains aspects du projet de plan; que ses critiques portaient essentiellement sur la problématique des axes de circulation, la mobilité cycliste, l'amélioration des transports en commun et les problèmes d'environnement; qu'au sujet de la problématique des axes de circulation, elle critiquait surtout le système de hiérarchisation des voiries prévu par le projet de plan régional de développement, qui visait à canaliser le trafic des voies inférieures appelées «voies locales» vers des axes de grand trafic appelés «axes de circulation»; qu'elle soutenait que les voiries uccloises désignées comme «axes de circulation» dans le projet n'étaient pas conçues pour absorber le trafic supplémentaire qu'engendrerait pour elles le système critiqué; qu'elle faisait également valoir l'existence d'une contradiction entre les dispositions applicables en matière de hiérarchisation des voiries et celles applicables en matière d'affectation du sol, ces dernières plaçant certains «axes de circulation» en périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement alors que le classement d'une voirie urbaine comme «axe de circulation» serait inconciliable avec l'objectif de son embellissement; qu'elle ajoutait que cette contradiction n'était pas motivée dans le projet de

plan et que le système envisagé causerait aux riverains des dommages incompatibles avec le caractère de zone d'habitat défini par le plan de secteur; qu'elle affirmait que le système de hiérarchisation des voiries créait une discrimination entre les citoyens en matière de protection de la santé et méconnaissait par là les articles 10, 11 et 23 de la Constitution; qu'elle proposait une série d'alternatives au système de hiérarchisation des voiries dans un objectif de réduction des nuisances automobiles, tels un abaissement des limitations de vitesse, l'installation de contrôles-radars effectifs, l'encouragement du co-voiturage, etc.

Considérant que la commission régionale de développement a donné sur le projet de plan régional de développement un avis qui, au sujet des options du projet relatives au système de voiries, comporte les passages suivants :

« Les réclamations introduites tant par des particuliers que par des communes confirment la nécessité de revoir complètement la carte n° 6 en tenant compte des autres objectifs poursuivis par le plan (protection des quartiers résidentiels (...)).

(...)

L'optique de la C.R.D. est de lutter contre le trafic de transit et de diminuer la vitesse de circulation automobile.

(...)

Suivant l'enquête publique, il conviendrait de mettre en place non pas un système compliqué de niveaux de voiries qui en sacrifie certaines au profit d'autres comme le fait la carte n° 6 et comme le ferait de toute manière une hiérarchie de voiries même plus affinée, mais bien de mettre en place un système de degrés d'intervention et de priorité d'intervention sur les voiries»;

Considérant que, par arrêté du 3 mars 1995, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a arrêté le plan régional de développement (P.R.D.); qu'il s'agit de l'acte qui est partiellement attaqué;

Considérant que, selon l'article 1^{er} de cet arrêté, le P.R.D. comporte :

- un document intitulé «Lignes forces», à valeur indicative;
- un document intitulé «Mise en oeuvre», également à valeur indicative;
- et un document intitulé «Dispositions relatives à l'affectation du sol», ayant force obligatoire et valeur réglementaire;

que le document intitulé «Lignes forces» présente «une analyse des atouts et des faiblesses de la Région et des tendances d'évolution du système urbain dont la Région constitue le noyau, les défis à relever par la Région et le parti de développement adopté, les politiques prioritaires à suivre»; que ce document comprend un point 13 qui fait partie des dispositions attaquées et qui énonce diverses actions destinées à «assurer la mobilité à l'échelle de la Région»; qu'il est rédigé comme suit :

« 13. Assurer la mobilité à l'échelle de la Région

13.1. Les objectifs de la politique de mobilité

En matière de mobilité, l'état des lieux de la situation actuelle et les diverses projections à l'horizon 2005 montrent que les conditions de déplacement en Région de Bruxelles-Capitale, aujourd'hui acceptables en comparaison avec des villes de même importance, se dégraderont dans les années à venir si de nouvelles mesures ne sont pas prises.

Cette dégradation affectera sans distinction la mobilité de tous les acteurs de la ville : habitants, commerçants, entreprises, ...

L'accessibilité des différents quartiers de la ville ne serait plus assurée de manière satisfaisante pour tous.

A l'évidence, d'après ces projections, la qualité de la vie dans la Région serait compromise.

L'espace public recouvre à la fois une fonction de séjour et une fonction de circulation.

La fonction de séjour est liée aux affectations de l'espace privé bordant l'espace public. Elle identifie la richesse et l'intensité des rapports sociaux dont la convivialité et le sentiment de sécurité sont le baromètre. C'est toute la politique d'aménagement de la ville dont l'irrigation est assurée par un moyen de communication naturel : l'espace public.

La fonction de séjour comprend des notions aussi diverses que :

- le calme de la voirie;
- la beauté et le verdoisement de l'espace public;
- la sécurité et l'agrément des piétons;
- la facilité des traversées;
- la facilité de stationnement.

La fonction de circulation intègre toutes les notions liées à la circulation des voitures, des transports publics, des deux roues et des piétons. Elle englobe de nombreux aspects :

- le volume de trafic;
- les nuisances dues au trafic;
- la sécurité routière;
- la priorité pour les transports publics;
- toute autre notion liée à la circulation.

C'est ici qu'intervient la nécessité d'un partage équitable de la voirie au profit de tous ceux qui l'utilisent, soit par destination, soit par transit, chacun selon son propre mode de déplacement.

II convient de restituer une part plus importante de l'espace public à d'autres fonctions que la circulation.

Le réseau de communications de la ville doit être conçu comme un système d'irrigation interactif performant qui prend en compte le territoire régional et son hinterland.

Cette politique s'impose :

- d'une part, parce que les mêmes acteurs sont partout dans la ville et ont des besoins identiques de mobilité pour leur épanouissement;
- d'autre part, parce que le choix d'aménagement de l'espace public et ses conséquences multiples pour la Région relèvent d'une responsabilité collective : celle des mêmes acteurs que sont les habitants, les commerçants, les entreprises publiques et privées, ...

Cette politique implique pour sa réalisation une responsabilité politique collective des trois acteurs publics exerçant des compétences distinctes et complémentaires : l'Etat fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale et les 19 communes.

Afin de résoudre la problématique des déplacements entre la Capitale et son hinterland, les concertations avec la Région flamande et la Région wallonne doivent être poursuivies et intensifiées.

Pour être cohérente, la politique globale des déplacements doit recevoir l'appui coordonné des différents acteurs publics et privés.

Dans ce même cadre, le secteur privé devra également assumer ses responsabilités, en organisant, par exemple, des plans de déplacements d'entreprises.

Par ailleurs, il est indispensable de favoriser l'adhésion des utilisateurs aux principes généraux de la politique des déplacements par l'adoption de comportements conviviaux et respectueux de la vie en commun.

Une politique des déplacements volontariste et intégrée s'impose donc.

Cette politique vise à faciliter les déplacements des personnes qui ont besoin de leur véhicule pour exercer leurs activités professionnelles. En conséquence, elle vise à dissuader l'usage de la voiture individuelle spécialement pour les déplacements domicile/travail des personnes dont l'emploi est sédentaire et situé au centre de la ville. Parallèlement, il faut accorder une réelle priorité à tous les modes compatibles avec l'environnement urbain, à savoir les déplacements à pied, à bicyclette et par transport public afin de faciliter également les déplacements individuels professionnels, de chalandise, des taxis et de logistique de la cité. Les performances des transports publics seront augmentées et le transfert modal sera modifié à leur profit.

Cette politique n'est pas sectorielle, mais doit être intégrée. Il faut rappeler que la localisation des activités, notamment l'emploi, a une incidence majeure sur la répartition modale des déplacements domicile/travail.

A cet égard, le maintien des périmètres métropolitains dans le Pentagone et dans la première couronne est essentiel, parce que la qualité de leur accessibilité en transport public permet d'alléger le poids de la voiture dans toute la ville.

D'une manière générale, il est fondamental que les gros générateurs de déplacements de personnes soient

localisés dans les parties centrales de la ville, à proximité immédiate des principaux noeuds des réseaux de transport public.

En outre, la stabilisation du nombre d'habitants à Bruxelles, voire son augmentation, est de nature à réduire la croissance de la navette entrante prévue par le scénario tendanciel.

Le plan régional des déplacements, dont l'élaboration est en voie d'achèvement, sera arrêté après qu'il a été soumis à une consultation publique. Il indiquera clairement les objectifs quantifiés d'augmentation des modes de déplacements à rendre prioritaires et, par conséquent, de diminution de la part de la navette automobile interne et externe.

Quatre types d'actions doivent être envisagés dans le cadre de la politique des déplacements :

- celles relatives à la circulation et au stationnement;
- celles relatives aux transports publics;
- celles relatives aux déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite;
- celles relatives au transport des biens et des marchandises.

13.2. Les actions relatives à la circulation et au stationnement

Afin de maîtriser la circulation et de protéger la fonction d'habitat et/ou de commerce des quartiers, le réseau des voiries doit être spécialisé.

En relation avec cette spécialisation, la gestion cohérente et coordonnée de la circulation apparaît également comme un impératif majeur. La gestion de la circulation sur toutes les voiries est une compétence communale. Il appartient dès lors aux communes de prendre les mesures pour gérer la circulation, notamment en affectant des agents à cette tâche et en convenant des modalités d'interventions rapides en cas d'accident qui perturbe la circulation sur les voiries où le trafic est important.

Enfin, la maîtrise du stationnement en voirie et hors voirie contribue à réguler l'usage de la voiture individuelle, et participe donc aux objectifs de mobilité. Le contrôle du stationnement relève également des autorités communales. Les 19 communes se doivent d'améliorer la coordination entre elles en matière de stationnement afin de faciliter les déplacements, de protéger l'habitat et de favoriser la vitalité économique.

En tout état de cause, il est proposé d'étudier la mise en place d'un organe de coordination de la circulation

et du stationnement regroupant la Région et les 19 communes.

13.2.1. Spécialisation des voiries et réhabilitation des espaces publics

La spécialisation des voiries doit répondre à un double objectif :

- contribuer à l'inversion du processus de fuite des habitants par la réduction des nuisances et la restauration de la qualité de la vie et de l'environnement des quartiers résidentiels;
- améliorer l'accessibilité de la ville en favorisant l'accroissement de la vitesse commerciale et la régularité des transports publics et en encourageant les déplacements des cyclistes et des piétons par des aménagements adéquats.

Ce double objectif peut parfois nécessiter des arbitrages que la spécialisation des voiries contribue à régler. Il implique cependant une constante, valable pour toutes les voiries : l'allègement du poids de la voiture dans la ville.

Concrètement, ceci implique que lors des réaménagements à réaliser, le nombre de bandes de circulation ne soit pas augmenté à l'exception des voiries suivantes du réseau régional pour lesquelles des élargissements sont envisagés :

(...)

En fonction des besoins en matière d'accessibilité, l'allègement du poids de la voiture dans la ville ne peut cependant être appliqué linéairement, avec les mêmes moyens sur toutes les voiries.

La maîtrise de la circulation requiert une gestion différenciée du trafic en fonction du type de voiries, induisant naturellement un classement en différents réseaux.

Cette spécialisation des voiries permet de déterminer pour chaque type de voiries, des caractéristiques :

- de gestion de l'infrastructure;
- de fonction des trafics;
- de partage de la voirie entre les différents usagers;
- de protection de la fonction de séjour.

Par protection de la fonction de séjour, il faut entendre l'ensemble des mesures d'aménagement qui visent à réduire :

- la vitesse des automobilistes et à rendre leur comportement plus convivial envers les autres usagers;
- les nuisances sonores et polluantes mais aussi fonctionnelles et visuelles dues à la forte pression de la circulation (utilisation de matériaux atténuant le bruit, réduction de l'impact visuel de la signalisation, agrandissement et protection des espaces réservés aux piétons, ...).

La spécialisation proposée distingue trois réseaux qui comprennent chacun un ou plusieurs types de voiries.

Le réseau de quartier

Le réseau de quartier est organisé en aires de trafic local, délimitées par des axes du réseau interquartier ou du réseau régional.

Ce réseau est le lieu du trafic de proximité, de faible débit, calme et sécurisant. Il représente la plus grande partie des voiries bruxelloises. Sur ce réseau, le trafic de transit doit être dissuadé et la vitesse limitée à 30 km/h. Ce réseau comprend deux types de voiries : les collecteurs de quartier qui drainent la circulation d'accès dans un quartier et l'amènent sur une voirie des réseaux supérieurs, et les rues locales qui assurent la desserte des riverains.

Sur ce réseau, la fonction de séjour doit prédominer sur la fonction de circulation.

Le réseau interquartier

Les voies du réseau interquartier assurent la circulation urbaine à courte ou moyenne distance.

Bien que parcourues par un trafic nettement moins dense que les voiries du réseau régional, les voies interquartiers jouent un rôle très important dans l'organisation urbaine. Elles assurent l'unité de la ville en reliant entre eux les différents quartiers. Le réseau interquartier ne comprend qu'un seul type de voiries : les voies interquartiers. Celles-ci ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.

La fonction de séjour prime sur la fonction de circulation.

Le réseau régional

Ce réseau est le vecteur des déplacements à longue distance. II comporte trois types de voiries :

- les voies principales complètent le réseau de voies métropolitaines pour assurer les grands mouvements dans la ville; la fonction de séjour y est aussi importante que la fonction de circulation;
- les voies métropolitaines assurent l'accès aux principaux équipements métropolitains. Ces voies comportent au moins 2 X 2 bandes. Bien que la fonction de circulation y soit prédominante, des mesures compensatoires en faveur des riverains doivent rendre ces voies compatibles avec la fonction de séjour qu'elles abritent;
- les autoroutes existantes assurent les liaisons routières rapides entre les villes, ou le contournement du trafic de transit. Leur impact sur les quartiers proches doit être maîtrisé.

Sur les voies métropolitaines et principales, des mesures compensatoires doivent être accordées aux riverains telles que primes à l'isolation acoustique des logements lorsque les nuisances dépassent certains seuils déterminés, ceci afin d'améliorer la viabilité des grandes voiries.

Ces grandes voiries doivent également être réhabilitées, selon un programme de priorités à établir, de manière à concilier circulation, sécurité et vie locale.

En particulier des mesures devront être prises pour réduire la vitesse de circulation.

Nouvelles voiries à l'étude :

(...)

Les zones à l'étude

Le Pentagone et le Bois de la Cambre ont des caractéristiques propres qui exigent une profonde réorganisation de la circulation afin de réduire les nuisances dans ces zones sensibles.

Dans ces deux zones, la spécialisation des voiries sera déterminée par la ville de Bruxelles, en collaboration avec la Région et les communes voisines.

Schéma et plan de circulation

A l'occasion de l'établissement des plans communaux de développement, les communes détermineront en concertation avec la Région, les objectifs et principes généraux en matière de circulation et de stationnement et établiront un schéma général de circulation mentionnant les collecteurs de quartiers et ce, en concertation avec les communes voisines et la Région.

En aval des plans communaux de développement, des plans de circulation et de stationnement devront être établis par aire de trafic local.

La mise en oeuvre de ces plans s'effectuera de manière progressive.

13.2.2. Les parkings et le stationnement

La politique des parkings et du stationnement est indissociable de la politique de mobilité.

Cette politique contribue à :

- favoriser le stationnement des habitants;
- favoriser l'accessibilité des commerces et des entreprises;
- dissuader le stationnement de longue durée en voirie dans le centre ville.

A l'exception des parkings gérés par le secteur privé, les communes sont compétentes pour assurer le contrôle du respect des règles relatives au stationnement, indispensable pour le bon fonctionnement de l'espace public.

L'Etat fédéral devrait envisager favorablement une ristourne partielle des amendes aux communes afin de les aider à lutter contre les infractions du Code de la route, notamment en matière de stationnement.

La politique des parkings

- Les parkings de dissuasion :

Les parkings de dissuasion sont situés à l'extérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. Ils sont en connexion avec le réseau de chemin de fer et le R.E.R. II appartient à l'Etat fédéral et à la S.N.C.B., en concertation avec la Région flamande et la Région wallonne, ainsi qu'avec les autorités locales, de mettre en oeuvre la construction de ces parkings aux endroits les plus appropriés.

- Les parkings de transit :

Les parkings de transit, en principe de plus petite taille que les parkings de dissuasion, sont situés à l'intérieur de la Région. Ils sont en connexion avec le transport public urbain et/ou avec le R.E.R.

Il est nécessaire de maintenir les parkings de transit existants, et de créer quelques parkings supplémentaires.

- Les parkings publics gérés par le secteur privé :

Les parkings publics gérés par le secteur privé répondent à des besoins spécifiques.

Il y a lieu d'intégrer leur développement et leur exploitation dans le cadre de la politique globale des parkings et du stationnement.

A cet effet, ces parkings peuvent contribuer prioritairement à favoriser la courte et moyenne durée de stationnement. De ce fait, ils peuvent participer au développement de la vitalité économique, sociale et culturelle de la Région, tout en contribuant à libérer l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité.

Pour optimiser l'usage de ces infrastructures, il convient que les gestionnaires de celles-ci veillent à :

- créer, en voirie, un fléchage spécifique dynamique, indiquant le nombre d'emplacements disponibles;
- poursuivre les mesures nécessaires afin de sécuriser les utilisateurs de ces infrastructures.

- Les dispositions normatives :

Il faut réviser les normes relatives à la construction de parkings hors voirie dans les immeubles de bureaux et moduler le nombre maximum d'emplacements à construire selon le nombre d'emplois, le type d'activité et le niveau de service offert par les réseaux de transports publics desservant le quartier afin d'assurer un transfert des déplacements domicile/travail vers les transports publics et l'utilisation des deux roues.

Une telle disposition est de nature à éviter aux heures de pointe la croissance de la congestion qui serait causée par un excédent de véhicules attirés par l'existence d'emplacements de stationnement dans les immeubles de bureaux.

La politique du stationnement

- Le stationnement dans les quartiers commerciaux :

Pour que la Région vive, l'accès aux commerces tant en transport public qu'en transport privé est indispensable.

Dans les quartiers du centre de la ville (Pentagone et première couronne) ainsi que dans les quartiers de commerce de la seconde couronne, l'espace en voirie est une denrée rare.

Cet espace ne doit pas être bloqué par des voitures ventouses.

Les mesures à appliquer sont les suivantes :

- maintenir les possibilités de parcage dans les quartiers commerciaux et instaurer une progressivité des tarifs afin de favoriser la rotation;
 - appliquer une politique tarifaire de parking dissuadant la longue durée dans les zones à forte densité de travailleurs sédentaires.
- ### - Le stationnement des riverains :

La mise en vigueur des dispositions légales relatives au stationnement des riverains (carte de riverains), qui nécessite une connaissance fine du terrain, permettra d'offrir aux habitants des facilités de stationnement.

En outre, la mise à disposition d'emplacements pour les riverains dans les parkings publics gérés par le secteur privé dans le centre de la ville doit être encouragée, contribuant de ce fait à la sécurisation de ces infrastructures.

13.3. Les actions relatives aux transports publics

13.3.1. Le R.E.R.

Le développement d'un Réseau Express Régional est indispensable pour garantir une liaison alternative à la voiture individuelle entre la Région de Bruxelles-Capitale et son vaste hinterland.

Le R.E.R., constitué d'une ossature ferrée, peut être complété par un réseau de bus rapides.

Le R.E.R. participe à la mobilité des Bruxellois et contribue à l'amélioration de la qualité de la vie en ville. Il peut ainsi servir aux Bruxellois pour se déplacer à l'intérieur même de leur ville et vers la

périphérie. Le R.E.R. n'est donc pas qu'un moyen de transport pour les navetteurs. C'est aussi un transport public supplémentaire pour les habitants qui contribue aux choix urbanistiques régionaux et à la stabilisation, voire l'augmentation, de la population de la Région.

Le R.E.R. offrira toutes les garanties d'efficacité à condition que chaque liaison soit parcourue par un nombre suffisant de véhicules assurant une bonne fréquence, qu'il y ait une valorisation des gares bruxelloises existantes et que des arrêts complémentaires judicieusement placés puissent être créés dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'ensemble des gares S.N.C.B. de la Région devraient d'ailleurs être rénovées car elles constituent des portes d'entrée dans la ville.

L'amélioration de l'offre de transport public par l'usage de l'infrastructure ferroviaire existante doit être privilégiée, afin de diminuer les impacts négatifs des travaux sur les quartiers de la ville. Dans ces conditions, le tunnel Schuman-Josaphat n'apparaît pas comme prioritaire.

C'est à l'étude en cours, à ce sujet, via la Société fédérale d'investissement en collaboration avec les quatre sociétés exploitantes (S.N.C.B., S.T.I.B., DE LIJN, et TEC), l'Etat et les trois Régions et à l'étude d'incidences d'en démontrer l'éventuelle nécessité.

D'une manière générale, la réalisation du R.E.R. doit être subordonnée à l'amélioration simultanée de la desserte intérieure par les transports en commun, à la gestion cohérente du stationnement et au développement des déplacements piétons et cyclistes. Par ailleurs, le projet de R.E.R doit, sur le territoire de la Région, être complémentaire au réseau de la S.T.I.B.

L'interconnexion R.E.R.-métro (les trains R.E.R. empruntant les pertuis du métro) est à rejeter en raison de la charge importante des lignes de métro 1 et 2. Les interconnexions permettant d'utiliser l'axe prémétro Nord-Midi pour exploiter un R.E.R., de même que l'utilisation des axes de chemin de fer par du matériel roulant plus léger (métro ou tramway), doivent être étudiées.

13.3.2. Le réseau de la S.T.I.B.

Deux principes ont conduit à proposer les actions au niveau du réseau de la S.T.I.B. :

- rentabiliser davantage l'usage de l'infrastructure existante et du matériel roulant, tenant compte de la densité actuelle et potentielle de la population et de l'emploi;

- concentrer les actions prioritaires dans le Pentagone et en première couronne conformément aux options urbanistiques du plan.

Les actions sur l'infrastructure existante :

- la mise en oeuvre du programme VICOM vise à augmenter la vitesse commerciale et la régularité des transports publics de surface, par l'aménagement à l'approche des carrefours de dispositifs donnant la priorité aux transports publics, par la télécommande des feux, par la création de bandes réservées et de sites protégés;
- le renouvellement des voies de tramway doit être poursuivi prioritairement de manière à maintenir le réseau dans un état performant;
- de plus, l'amélioration du confort et de la sécurité aux points d'arrêts, tant en surface qu'en souterrain, doit être développée.

II faut prioritairement achever les axes tramway suivants :

- rue de Stalle-Pont Van Praet;
- Grande Ceinture.

Afin d'améliorer la qualité de l'espace public et de réduire les nuisances de chantiers successifs, il est indispensable de profiter des travaux de modernisation des voies pour réaménager complètement l'espace public en coordination avec les pouvoirs locaux.

Les actions concernant l'exploitation du réseau

La qualité de service du réseau de la S.T.I.B. dépend fortement des fréquences de passage dont l'augmentation doit être intégrée dans les contrats de gestion.

Les horaires de travail s'étalant de plus en plus au-delà de 18 heures une amélioration des fréquences à la pointe du soir est nécessaire si l'on veut offrir des transports publics performants dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Afin de favoriser la vie culturelle à Bruxelles, les fréquences en soirée devraient être augmentées.

D'une manière générale, les fréquences sont trop faibles en fin de semaine.

La période des horaires d'été devrait être appliquée de manière plus adaptée aux besoins des clients de la S.T.I.B.

L'accroissement des fréquences de passage va de pair avec l'augmentation du confort et du sentiment de sécurité des usagers des transports publics.

En résumé, il s'agit d'optimiser les fréquences et de prévoir une offre suffisante de transport en commun en dehors des heures de pointe (après 18 heures, en soirée, en fin de semaine, durant l'été) afin de rencontrer les demandes spécifiques des Bruxellois. Il faut étudier la possibilité d'un service de bus de nuit.

Les nouvelles infrastructures

Réalisations :

- le prolongement de la ligne n° 2 du métro de Clémenceau à la gare de l'Ouest;
- le prolongement de la ligne n° 1B du métro de Bizet à Erasme;
- la création d'un site protégé mixte au quai des Usines pour la ligne de tramway n° 52 et pour la ligne d'auto-bus n° 47;
- la pose des voies de tramway en site protégé dans le quartier Nord entre la rue du Progrès et la station Yser suivant les résultats des investigations en cours;
- une liaison rapide Simonis-A.Z.-V.U.B.

Ces nouvelles infrastructures sont soumises à une évaluation des incidences, en ce compris la comparaison des variantes, conformément à la législation en vigueur.

Etudes :

- l'étude de la déviation de la ligne de tramway n° 56 depuis le rond-point du Meir, pour desservir le quartier «Marius Renard»;
- le remaillage du réseau tramway dans le sens est-ouest en reliant notamment la zone du canal et la Bourse à l'axe Régence-Royale;
- la liaison tramway entre l'axe Baeck-Piron et Beekkant dans le cadre du périmètre d'intérêt régional gare de l'Ouest.

Le matériel roulant

Pour ce qui concerne le matériel roulant, il est indispensable :

- d'exploiter à terme la ligne de métro n° 1 de manière homogène avec des convois de cinq voitures;
- d'exploiter à terme la ligne de métro n° 2 avec des convois de quatre voitures.

Un important investissement en matériel roulant de type métro est donc nécessaire.

La commande des cinquante et un nouveaux tramways doit permettre d'augmenter le parc des véhicules tramways, certaines motrices du type 7000 devant faire l'objet d'une rénovation lourde.

L'augmentation du parc de matériel roulant (tant métro que tramway) nécessitera la construction d'un nouveau dépôt à implanter idéalement sur le site S.T.I.B. «Birmingham», en concertation avec la S.T.I.B.

Enfin, il y a lieu de poursuivre le renouvellement du parc des autobus, notamment celui des autobus articulés dont la durée de vie atteindra son terme avant l'an 2000. A cette occasion, le choix de véhicules propres doit être privilégié.

13.3.3. La communauté des transports

Afin de coordonner au mieux les tarifs, les horaires et l'offre de transport public à Bruxelles et dans sa large périphérie, il est nécessaire d'envisager, dans le cadre d'une concertation interrégionale, les adaptations des réseaux TEC et DE LIJN visant à une plus grande efficacité de ceux-ci sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

A terme, les 4 exploitants (S.N.C.B., S.T.I.B., TEC et DE LIJN) auraient intérêt à créer une communauté des transports sur le modèle suisse ou allemand (VERBUND), afin d'offrir aux voyageurs un produit «transport public» intégré.

13.3.4. Les taxis

Les taxis ont à jouer un rôle complémentaire important par rapport aux transports publics, notamment en dehors des heures d'exploitation des réseaux de transports publics.

La standardisation de la livrée des véhicules permet d'améliorer leur repérage dans la ville. Une meilleure formation des chauffeurs contribue à améliorer la qualité de l'accueil.

Une politique tarifaire plus souple, notamment en soirée et la nuit, ou vis-à-vis de clientèle spécifique, doit être favorisée, mais dans le respect de la rentabilité.

Des modifications du Code de la route doivent être prises par l'Etat fédéral pour permettre aux taxis de bénéficier de facilités quant à l'usage d'infrastructures destinées aux transports publics (couloirs réservés aux bus et sites protégés).

Enfin, dans le souci de l'attractivité de la Région autant que de l'aéroport, mais également dans un souci de rentabilité des taxis et du respect de l'environnement, il convient de négocier avec la Région flamande une solution pour permettre la prise en charge à l'aéroport par les taxis bruxellois.

13.4. Les actions relatives aux déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite

La diminution de la vitesse dans les voiries de quartier doit permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité, de même qu'elle doit améliorer la qualité de vie dans ces quartiers.

13.4.1. Les cyclistes

Aujourd'hui les cyclistes rencontrent un certain nombre de handicaps comparables à ceux que connaissent les piétons : l'insécurité, le manque de confort et la non-reconnaissance à part entière du vélo comme mode de déplacement.

Le sentiment d'insécurité est de loin le principal frein à la pratique du vélo.

Pourtant, l'utilisation du vélo pour les trajets de moins de 5 km est une offre de déplacement crédible.

Un objectif de 10 % de parts des déplacements mécanisés réalisés à vélo devrait être atteint pour 2005.

Ce chiffre est basé sur les résultats obtenus dans d'autres villes ayant mené depuis 1980 une politique volontariste en faveur du vélo (Munich 19,7 %, Cologne 15,7 %, Strasbourg 13 %, Amsterdam 40 %).

Les actions à entreprendre pour promouvoir le vélo et atteindre la part de 10 % sont les suivantes :

- favoriser l'universalité du déplacement à vélo en réalisant un réseau d'itinéraires cyclables sur des voiries peu fréquentées et aménagées en conséquence,

et en faisant progressivement une place au vélo sur toutes les voiries;

- favoriser le stationnement adéquat du vélo dans les infrastructures publiques et privées notamment aux abords des lieux d'animation et de toutes les stations et terminus de la S.T.I.B.

13.4.2. Les piétons

Bien souvent, la part de l'espace réservée aux piétons est révélatrice du rapport de force inéquitable qui s'est installé entre les acteurs mobiles partageant la même voirie.

Le piéton ne connaît pas les mêmes égards de la collectivité publique et privée que les autres acteurs de l'espace public. Sa fragilité l'expose continuellement à l'emprise tantôt de l'automobile, tantôt du transport public, tantôt des concessionnaires.

La dimension donnée à l'espace accessible aux piétons détermine l'intensité de la fonction de séjour de l'espace public.

Si la ville ne génère pas un contrôle social naturel par un équilibre harmonieux des fonctions dans ses plans d'urbanisme, l'espace public, surtout celui réservé aux piétons, devient banal, répulsif, voire insécurisant.

La désaffectation forcée du piéton pour son espace de mobilité est dangereuse pour l'esprit démocratique de la ville, comme pour son image.

Pourtant, à Bruxelles, plus de 40 % des personnes qui quittent leur domicile au cours de la journée, ne se déplacent qu'à pied. La politique des déplacements, ainsi que la politique d'aménagement doivent leur réserver une attention plus importante qui leur revient donc tout naturellement.

La reconnaissance à part entière du piéton se mesurera aux actions publiques spécifiques entreprises par les autorités concernées. Elles seront de divers ordres mais chaque fois complémentaires et répondront notamment aux principes suivants :

- des trottoirs confortables, dégagés, sécurisants et accessibles pour tous;
- des itinéraires continus dans les quartiers;
- une gestion des carrefours à feux prenant en compte les piétons.

A l'occasion du réaménagement des trottoirs, leur largeur doit être systématiquement portée à 1,50 mètre minimum. Il faut aussi considérablement renforcer la lutte contre le parking sur les trottoirs et les passages pour piétons.

Les principes d'aménagement et de gestion où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h ou 20 km/h doivent être mis en oeuvre.

13.4.3 Les personnes à mobilité réduite

Si le piéton a droit aux égards, une attention encore plus particulière devra être accordée aux personnes à mobilité réduite, comme les handicapés physiques, les personnes du 3^e âge ou encore les parents ayant des enfants en bas âge.

A cette fin, il faut envisager :

- de rendre au maximum les transports en commun accessibles aux personnes à mobilité réduite et ce en priorité dans le Pentagone;
- de tenir compte des personnes à mobilité réduite dans tout aménagement de l'espace public;
- de prévoir des places de stationnement suffisantes pour les personnes handicapées aux abords immédiats de zones piétonnières et commerciales et de les faire respecter;
- d'étudier des alternatives aux déplacements des personnes à mobilité réduite dans les zones où la circulation automobile individuelle est interdite et où les transports en commun ne sont pas encore accessibles.

13.5. Les actions relatives aux transports de biens et de marchandises

13.5.1. Les poids lourds

La circulation des poids lourds doit être étudiée afin d'éviter, sauf besoin particulier, le Pentagone et le réseau de quartier. Il appartient aux autorités communales de prendre les mesures pour éviter (...) que le trafic des poids lourds ne se diffuse sur le réseau de quartier.

Il y a lieu d'établir un fléchage vers le centre TIR à partir du Ring.

II est indispensable que les transporteurs disposent eux-mêmes des installations nécessaires pour garer leur propre charroi.

13.5.2. Les livraisons

Des emplacements de livraison devraient être créés en voirie, dans les quartiers de commerce, leur longueur devrait être limitée afin de dissuader l'utilisation de véhicules de trop grandes dimensions. Ces emplacements et les heures de livraison doivent être instaurés après une concertation avec les commerçants et les transporteurs.

Des dispositions normatives devraient être prises pour prévoir, dans la mesure du possible, des emplacements de livraison à l'intérieur même des nouveaux immeubles commerciaux.

Pour les livraisons exceptionnelles, la police locale devrait être prévenue afin de prévoir les emplacements nécessaires.

13.5.3. La voie d'eau

Grâce à sa situation privilégiée au coeur d'un réseau très dense d'infrastructures routières, et de voies ferrées, disposant également d'un canal de forte capacité, le port de Bruxelles est devenu le centre d'approvisionnement principal pour la ville.

Le port de Bruxelles peut accueillir des grandes unités d'intérieur et des petits navires de mer, ce qui permet d'acheminer au coeur de la ville des produits autrement que par la route et dans des conditions de déplacement optimales, notamment en matière de sécurité.

L'usage de la voie d'eau a donc comme conséquence la diminution de la pollution atmosphérique et du bruit.

Afin de favoriser le report d'une partie du trafic de marchandises vers la voie d'eau, la Région doit encourager au maximum certaines activités urbaines dans le périmètre d'activités portuaires et de transport.

Tout report modal de la route vers la voie d'eau soulage la pression de la circulation et il faut donc donner au port les moyens de développer ce mode de transport.

Ceci se concrétisera par :

- le maintien des activités portuaires à l'avant-port, au bassin Vergote et à la digue du canal;

- la mise à disposition de terrains pour de nouveaux flux;
- l'examen de la mise sur pied du transport par voie d'eau des gravats et des immondices;
- la programmation budgétaire - à travers le contrat de gestion du Port de Bruxelles - consacrant un accroissement effectif du rôle de la voie d'eau comme transport de biens.

13.5.4. La modernisation du centre T.I.R.

Le complexe T.I.R. doit bénéficier d'un développement pour rester un outil efficace d'approvisionnement de la Région. La construction de nouvelles infrastructures juxtaposées à celles déjà existantes évitera que le centre de transport bruxellois se révèle dépassé, ce qui se traduirait par une saturation accrue des voies de pénétration.

Pour le transport de biens, un centre de transbordement de camions vers des camionnettes pour desservir le centre ville doit être localisé dans la zone portuaire de préférence à Tour et Taxis en liaison avec les centres T.I.R. et T.R.W. et avec le Centre européen des fruits et légumes.

La desserte ferroviaire du centre T.I.R. doit être maintenue et le rétablissement de la desserte ferroviaire du Centre européen des fruits et légumes envisagée.

La complémentarité entre les modes est encouragée de plus en plus au niveau européen pour désencombrer les axes routiers, mais aussi pour diminuer la consommation d'énergie. Cette complémentarité doit se maintenir au centre T.I.R.»;

Considérant que le document intitulé «Mise en oeuvre» expose les grandes options de la Région en matière de développement régional (carte 1 traduisant de manière schématique les dix principes du «projet de ville», c'est-à-dire de la ville telle qu'on la veut à l'horizon 2005), concernant les grands territoires urbains (carte 2), la protection de la diversité économique (carte 3), les patrimoines et l'embellissement de la ville (carte 4), les transports publics (carte 5) et les voiries (carte 6); qu'en son point 2.5, qui constitue une des parties attachées, il est rédigé comme suit :

« 2.5. Les voiries (carte 6)

Spécialisation des voiries et réhabilitation des espaces publics

La carte des voiries détermine la spécialisation des places, rues et avenues de la Région dans l'objectif d'appliquer une gestion différenciée (sic) du trafic en fonction du type de voirie et de favoriser la réhabilitation des espaces publics.

2.5.1. L'organisation générale de la circulation en trois réseaux

2.5.1.1. Le réseau de quartier :

Ce réseau est le lieu du trafic de proximité, de faible débit, calme et sécurisant, il représente la plus grande partie des voiries bruxelloises.

Sur ce réseau, le trafic de transit doit être dissuadé et la vitesse limitée à 30 km/h.

Le réseau de quartier comprend deux types de voiries :

- Rues locales :

Fonction :

- assurer la desserte des riverains.

Qualités de l'espace public :

- la fonction de circulation, réduite à son minimum, est subordonnée à la fonction de séjour;
- l'aménagement exprime cette subordination;
- la vitesse est limitée à 30 km/h, voire à 20 km/h dans les zones résidentielles au sens du Code de la route;
- il y a priorité de modification de la gestion de la circulation et/ou de réaménagement de la voirie dès que les principes ci-dessus sont transgressés.

- Collecteurs de quartier :

Fonctions :

- le collecteur de quartier draine la circulation d'accès dans un quartier et l'amène sur une voirie des réseaux supérieurs;
- le trafic de transit interquartier doit y être dissuadé.

Qualités de l'espace public :

- la fonction de séjour prédomine sur la fonction de circulation;
 - l'aménagement doit être conçu pour assurer cette priorité à la fonction de séjour, tout en assurant une certaine aisance à la circulation;
 - la vitesse est limitée à 30 km/h;
 - il y a priorité de modification de la gestion de la circulation et/ou de réaménagement de la voirie dès que les principes ci-dessus sont transgressés.
- Gestion du réseau de quartier :

Les communes gèrent les voiries de quartier, à l'exception des principaux axes de transports publics (lignes de tramways et axes principaux de bus), qui sont gérés par la Région.

Les communes auront la mission de définir les collecteurs de quartier dans les plans communaux de développement, en concertation avec les communes voisines et la Région.

2.5.1.2. Le réseau interquartier :

Les voies du réseau interquartier assurent la circulation urbaine à courte ou moyenne distance. Bien que parcourues par un trafic nettement moins dense que les voiries du réseau régional, les voies interquartiers jouent un rôle très important dans l'organisation urbaine.

Elles assurent en effet l'unité de la ville en reliant entre eux les différents quartiers.

Le réseau interquartier ne comprend qu'un seul type de voiries :

- Voies interquartiers :

Fonction :

Les voies interquartiers ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.

Voiries types :

Rues, chaussées ou avenues comportant une seule bande de circulation par sens.

Exemples : rue Hôtel des Monnaies, avenue Deschanel, avenue Woeste, chaussée de Gand.

Qualités de l'espace public :

La fonction de séjour prime sur la fonction de circulation.

Malgré la nécessité de maintenir une fonction de circulation d'une certaine importance, l'aménagement doit être conçu de manière à assurer une bonne qualité à l'environnement des riverains.

Il y a priorité de modification de la gestion de la circulation et/ou de réaménagement de la voirie lorsque les nuisances dues au trafic dégradent le caractère résidentiel des quartiers traversés.

- Gestion du réseau interquartier :

Les communes gèrent les voiries interquartiers, à l'exception des principaux axes de transports publics (lignes de tramways et axes principaux de bus), qui sont gérés par la Région.

2.5.1.3. Le réseau régional :

Ce réseau est le vecteur des déplacements à longue distance.

Le trafic est guidé sur le réseau primaire par le fléchage directionnel.

Le réseau régional comporte trois types de voiries :

- Voies principales :

Fonctions :

Les voies principales complètent le réseau des voies métropolitaines pour assurer les grands mouvements dans la ville.

Les voies principales sont parcourues par une circulation importante

Voies types :

Avenues ou boulevards à deux bandes par sens au maximum.

Exemples : avenue Brugmann, avenue d'Auderghem, avenue Houba de Strooper, avenue Fonsny.

Qualités de l'espace public :

La fonction de séjour est aussi importante que la fonction de circulation.

L'aménagement doit assurer la protection de la fonction de séjour lorsque la gêne due à la fonction de circulation devient excessive.

Dans ce cas, la voirie doit être réhabilitée, selon un programme de priorités à établir, de manière à concilier circulation, sécurité et vie locale.

Des mesures compensatoires aux riverains, telles que primes à l'isolation acoustique des logements sont à envisager lorsque les nuisances dépassent des seuils déterminés et qu'elles ne peuvent être réduites par un réaménagement de l'espace public ou par la gestion du trafic.

- Voies métropolitaines :

Fonctions :

Ces grandes voiries assurent l'accès aux principaux équipements métropolitains.

Tronçons de ceintures ou voiries radiales situés dans le prolongement des autoroutes, les voies métropolitaines sont le siège d'une circulation intense.

Voiries types :

Soit une artère équipée de tunnels routiers, soit des voiries d'un minimum de deux bandes de circulation par sens.

Exemple : avenue Louise, rue Belliard, avenue Charles-Quint, boulevard de la Woluwe.

Qualités de l'espace public :

La fonction de circulation est plus importante que la fonction de séjour.

L'aménagement doit toutefois assurer le maintien de la fonction de séjour, malgré la gêne due à la fonction de circulation.

A défaut, la voirie doit être réhabilitée, selon un programme de priorités à établir, de manière à concilier circulation, sécurité et vie locale.

Des mesures compensatoires aux riverains, telles que primes à l'isolation acoustique des logements sont à envisager lorsque les nuisances dépassent des seuils déterminés et qu'elles ne peuvent être réduites par un

réaménagement de l'espace public ou par la gestion du trafic.

Chaussées de surface :

Lorsqu'une voie indiquée métropolitaine sur la carte est divisée en plusieurs chaussées ou est équipée d'un tunnel routier, la spécialisation des diverses chaussées est établie suivant les principes suivants :

- voies métropolitaines pour les chaussées centrales d'un tronçon sans tunnel, ou pour les chaussées souterraines;
 - voies principales ou interquartiers pour la chaussée centrale au-dessus d'un tunnel routier ou pour les chaussées d'accès à un tunnel;
 - réseau de quartier (collecteur de quartier ou voie locale) pour les chaussées latérales.
- Autoroutes existantes :

Fonction :

Les autoroutes existantes assurent les liaisons routières rapides entre les villes ou le contournement du trafic de transit.

Qualités de l'espace public :

La fonction de séjour est inexistante, du fait de l'absence de riverains directement branchés sur l'autoroute.

L'impact de l'autoroute sur les quartiers proches doit être maîtrisé.

Des mesures de lutte contre le bruit (revêtements, écrans antibruit, mesures d'aménagement) sont prises lorsque le niveau sonore dépasse des seuils déterminés.

- Gestion du réseau régional :

La Région gère toutes les voiries du réseau régional, y compris les chaussées latérales classées dans le réseau de quartier.

2.5.2. Les voiries d'intérêt régional à l'étude

- Accès de l'autoroute d'Anvers au parking de transit Dobbelenberg et à la gare de Schaerbeek Formation : ces nouvelles voiries seront étudiées dans le cadre du noeud R.E.R. du Dobbelenberg et du parking de transit. II est indispensable de séparer ces liaisons du réseau

viaire de Haren, afin d'éviter un trafic de pénétration par la rue de Verdun. Ces voiries ne doivent pas donner accès à l'avenue de Vilvorde.

- Liaison entre le Houtweg et de la gare de Schaerbeek Formation : cette liaison est à étudier dans le cadre du développement du périmètre d'intérêt régional à aménagement différé prévu sur le site du chemin de fer et ne peut donner accès à l'avenue de Vilvorde. Son implantation tiendra compte de l'existence d'une zone verte proche.
- Dévoisement de la chaussée de Vilvorde autour de l'ancien site Carcoke.
- Rue du Wagon : le prolongement de cette rue entre la rue de Stalle et la chaussée d'Alseberg est envisagé pour décharger la chaussée d'Alseberg d'un trafic interquartier est-ouest et améliorer ainsi la vitesse commerciale des transports publics.

Cela dégagera également l'avenue G. Herinckx du trafic de transit empruntant actuellement cette voirie locale.

- Les modifications du réseau viaire dans le quartier Nord doivent s'étudier dans le cadre des P.I.R. concernés.

2.5.3. Les zones à l'étude

Le Pentagone et le Bois de la Cambre ont des caractéristiques propres qui exigent une profonde réorganisation de la circulation afin de réduire les nuisances dans ces zones sensibles.

Dans ces deux zones, la spécialisation des voiries sera déterminée par la ville de Bruxelles, en collaboration avec la Région.

En matière de circulation et de stationnement, les objectifs de la Région sont les suivants :

(...)

Bois de la Cambre :

- La réduction de la circulation dans le bois doit s'effectuer avec prudence afin de ne pas provoquer des congestions du trafic qui pourraient mettre en péril la viabilité des quartiers voisins et la mobilité.
- La réorganisation de la circulation doit favoriser les activités récréatives du bois.

- La liaison nord-sud entre l'avenue Louise et la Drève de Lorraine doit être maintenue de même que l'accès à l'avenue Louise, à l'avenue du Congo, à l'avenue Churchill et à l'avenue De Fré.

2.5.4. La signalisation directionnelle et la gestion des feux de carrefours

L'amélioration de la signalisation directionnelle doit être poursuivie sur le réseau régional, en tenant compte des principes suivants :

- identification simple des destinations principales;
- itinéraires sur les voiries du réseau régional;
- détermination d'un itinéraire spécifique pour les poids lourds à destination du centre T.I.R.

Par ailleurs, la modernisation des feux lumineux se poursuivra notamment dans le cadre des programmes d'études européens et en veillant à généraliser sur l'ensemble des carrefours à feux de la Région le principe de la préemption pour les transports publics et les véhicules de secours.

2.5.5. Les principes d'aménagement et de gestion de la circulation

2.5.5.1. Réseau de quartier : les aires de trafic local

Le réseau de quartier est organisé en aires de trafic local, délimitées par des voiries des réseaux de niveau supérieur.

L'aménagement des aires de trafic local devra répondre aux principes suivants :

- les aires de trafic local constituent des zones où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h, ou à 20 km/h dans les zones résidentielles au sens du Code de la route;
- le trafic de transit y est fortement dissuadé;
- la priorité de droite est généralisée, sauf aux ronds-points;
- les collecteurs de quartier sont destinés exclusivement à la collecte du trafic provenant des aires locales;
- des aménagements favorisent la priorité physique aux piétons;

- les cyclistes seront autorisés à emprunter à contre-sens les voies à sens unique là où la chaussée est suffisamment large;
- d'une manière générale, l'espace public y est amélioré;
- le branchement des voiries du réseau de quartier sur les voiries des réseaux de niveau supérieur doit être associé aux dispositions suivantes :
- une perte de priorité de la rue locale au carrefour avec une voirie régionale ou interquartier. Le caractère local d'une rue peut être renforcé par l'aménagement d'un trottoir traversant le long de la voirie principale;
- le branchement d'un collecteur de quartier sur le réseau régional ou interquartier est réalisé sous forme d'un carrefour équipé par exemple de feux de circulation ou d'un rond-point.

2.5.5.2. Réseau interquartier

Les voies interquartiers sont prioritaires, sauf aux ronds-points.

Ces voiries sont aménagées et gérées de façon à :

- y stabiliser la vitesse maximale à 50 km/h; pour ce faire, la voie carrossable sera la plus étroite possible, en tenant compte toutefois de la présence des cyclistes et des transports publics;
- y limiter la congestion, plus particulièrement sur les sections où les transports publics sont mêlés à la circulation générale.

Pour la sécurité des piétons dans les zones commerçantes ou aux abords des écoles, des réductions locales de vitesse à 30 km/h pourront être imposées.

2.5.5.3. Réseau régional

Les voies métropolitaines et principales sont prioritaires, sauf aux ronds-points.

Ces voiries sont aménagées et gérées de façon à y stabiliser la vitesse maximale à 50 km/h; pour ce faire, la voie carrossable sera la plus étroite possible, en tenant compte du trafic, de la présence des cyclistes et des transports publics.

2.5.6. La protection du transport public de surface

2.5.6.1. Généralités

Les itinéraires des transports publics ne changent pas du fait de l'application du plan de spécialisation des voiries.

Les carrefours à signalisation lumineuse sont gérés de manière à assurer la fluidité du trafic sur les tronçons de voirie où les transports publics sont mêlés à la circulation générale.

Les feux lumineux doivent prendre en compte les transports publics afin de diminuer, voire de supprimer leur attente aux carrefours.

La mise en oeuvre des options pour améliorer la vitesse commerciale est prioritaire et doit conduire à atteindre une vitesse commerciale de 18 km/h.

Toute étude d'incidences ou rapport d'incidences sur l'environnement, élaboré à l'occasion d'un aménagement de voirie ou de parking, doit envisager les incidences sur la circulation des transports publics.

2.5.6.2. Réseau régional

En règle générale, les transports publics sont établis en site protégé.

Là où faute d'espace, il n'est pas possible d'établir de site protégé, un programme spécial de gestion du trafic et d'aménagements locaux sera établi, afin d'assurer aux transports publics une vitesse commerciale d'au moins 15 km/h.

2.5.6.3. Réseau interquartier

Les transports publics sont généralement mêlés à la circulation générale sur les voies interquartiers.

La stratégie générale pour assurer aux transports publics une vitesse commerciale suffisante, visera à réguler les accès de la circulation à ces voiries par la gestion des carrefours à feux pour en réduire la congestion.

2.5.6.4. Réseau de quartier

Sauf exception, les voies locales empruntées par les transports publics auront le statut de collecteur de quartier.

L'aménagement de la voirie en vue de limiter la vitesse :

- doit viser une vitesse stable à 30 km/h maximum, sans accélérations-décélérations successives;
- ne peut avoir pour effet de gêner le confort des passagers.

Si la densité de trafic sur le collecteur de quartier est telle qu'elle provoque une baisse de la vitesse commerciale des transports publics, il y a lieu de dédoubler ce collecteur de quartier.

2.5.7. La circulation des cyclistes

2.5.7.1. Généralités

La réalisation de l'objectif de 10 % de parts des déplacements mécanisés réalisés à vélo en 2005 requiert un effort soutenu d'amélioration de l'infrastructure prévue pour les deux-roues légers.

Aussi, outre la réalisation des itinéraires cyclables, tout réaménagement de voirie doit prendre ce mode de locomotion en compte. Une étude sur les conditions de réussite d'une politique visant à rendre les transports en commun accessibles aux vélos sera réalisée.

Toute étude d'incidences ou rapport d'incidences sur l'environnement, élaboré à l'occasion d'un aménagement de voirie, doit envisager les incidences sur la circulation et le stationnement des deux-roues légers.

2.5.7.2. Réseau régional

Dans toute la mesure du possible, des pistes ou bandes cyclables sont établies le long des voiries du réseau régional.

Lorsque cela n'est pas possible, il y a lieu de :

- prévoir des mini-aménagements tels que surlargeur de la bande de droite, surlargeur pour remonter les files devant les feux, sas pour virages à gauche, ...
- vérifier l'existence à proximité d'un itinéraire parallèle adapté aux deux-roues;
- vérifier que des aménagements locaux inadaptés ne gênent la progression ou la sécurité des deux-roues (îlots en carrefour, oreilles de trottoirs trop avancées par rapport aux voitures en stationnement,...).

2.5.7.3. Réseau Interquartier

Il ne sera généralement pas possible d'équiper les voies interquartiers de bandes ou pistes cyclables. Dans ces circonstances, il y a également lieu d'envisager des mini-aménagements tels que décrits ci-dessus et de vérifier l'adaptation des obstacles locaux.

2.5.7.4. Réseau de quartier

La circulation des cyclistes est favorisée dans les voies locales.

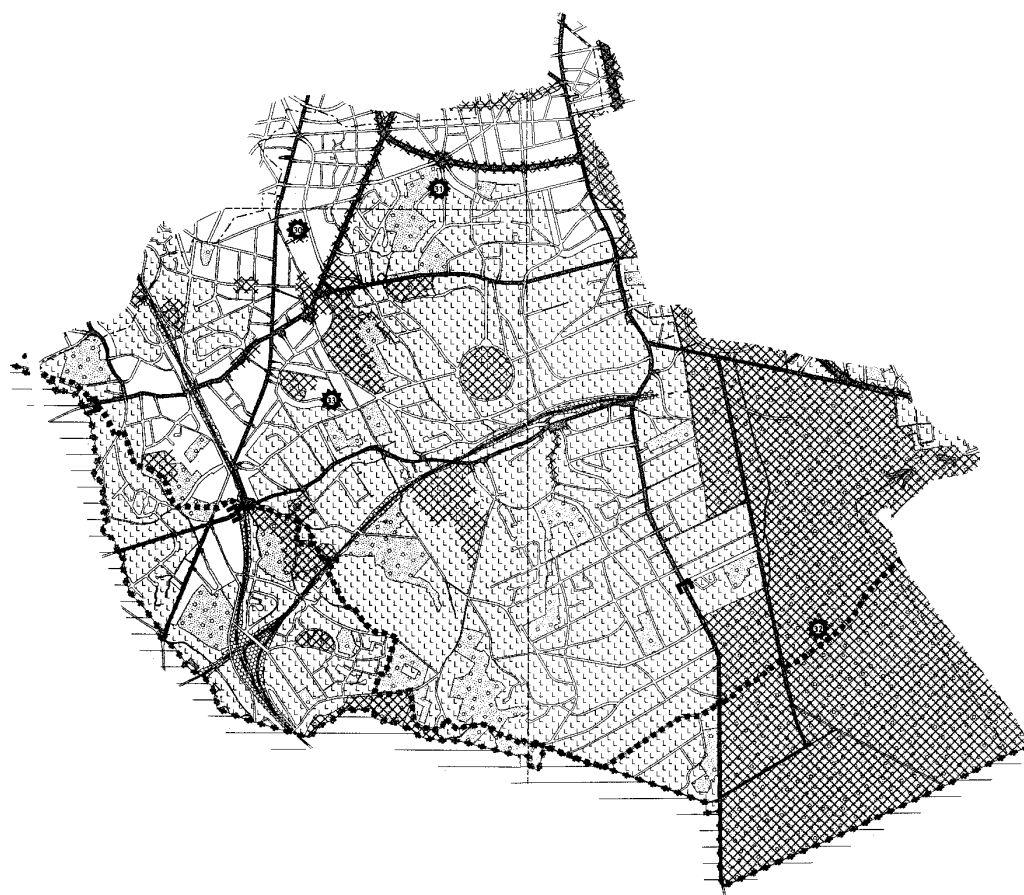
Les contresens cyclables dans les rues à sens unique sont généralisés, sauf en cas de chaussée trop étroite.

Il y a lieu de veiller, dans les plans de circulation, à la traversée des voiries régionales ou interquartiers pour passer d'une aire de trafic local à l'autre.

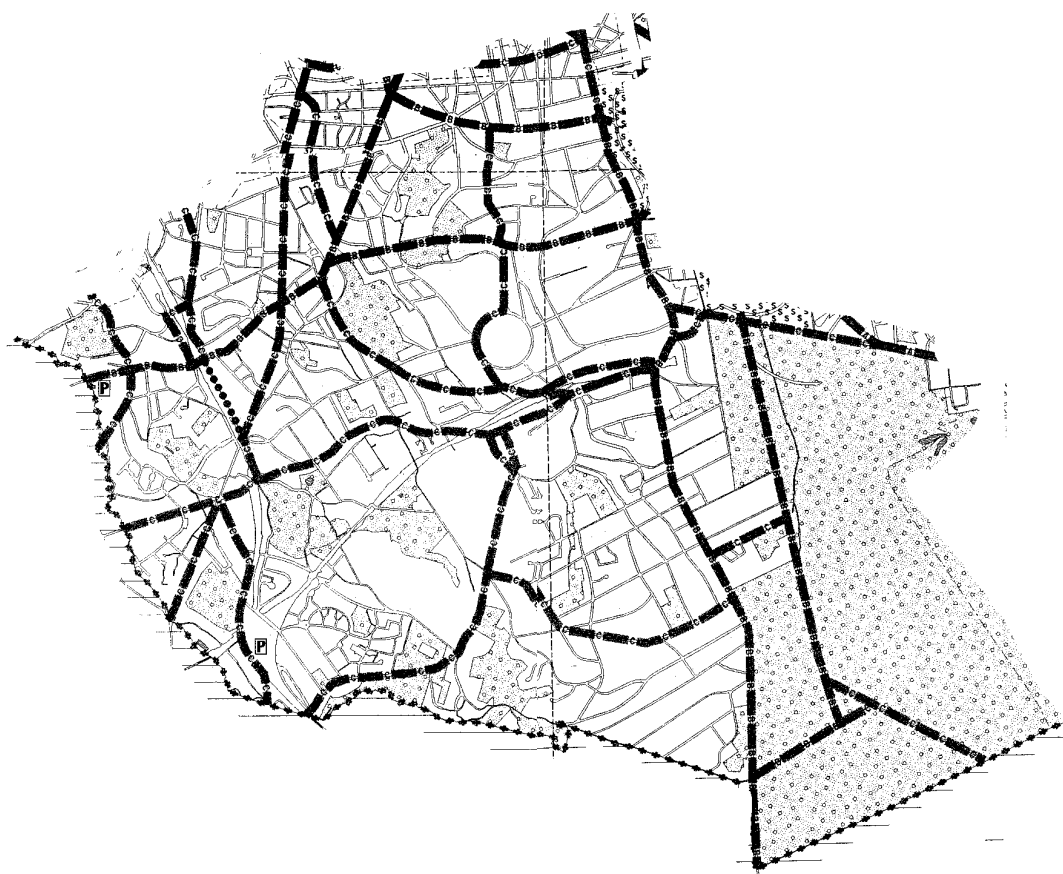
2.5.7.5. Itinéraires cyclables

- Pour atteindre l'objectif en matière de déplacements à vélo à l'horizon 2005, un réseau d'itinéraires cyclables doit être mis en oeuvre.
- Un itinéraire cyclable est un trajet fléché et adapté qui conduit le cycliste à travers les voiries du réseau de quartier et qui comprend des dispositifs spéciaux pour la traversée des voiries importantes. Sur certains tronçons, l'itinéraire cyclable emprunte d'ailleurs ces voiries importantes.
- Toutes ces mesures ont pour objectif d'assurer la sécurité et le confort du cycliste. Le tracé de l'itinéraire tient compte des courbes de niveau, des points d'attraction, du trajet le plus direct pour l'utilisateur, et d'une répartition équilibrée des itinéraires dans la Région»;

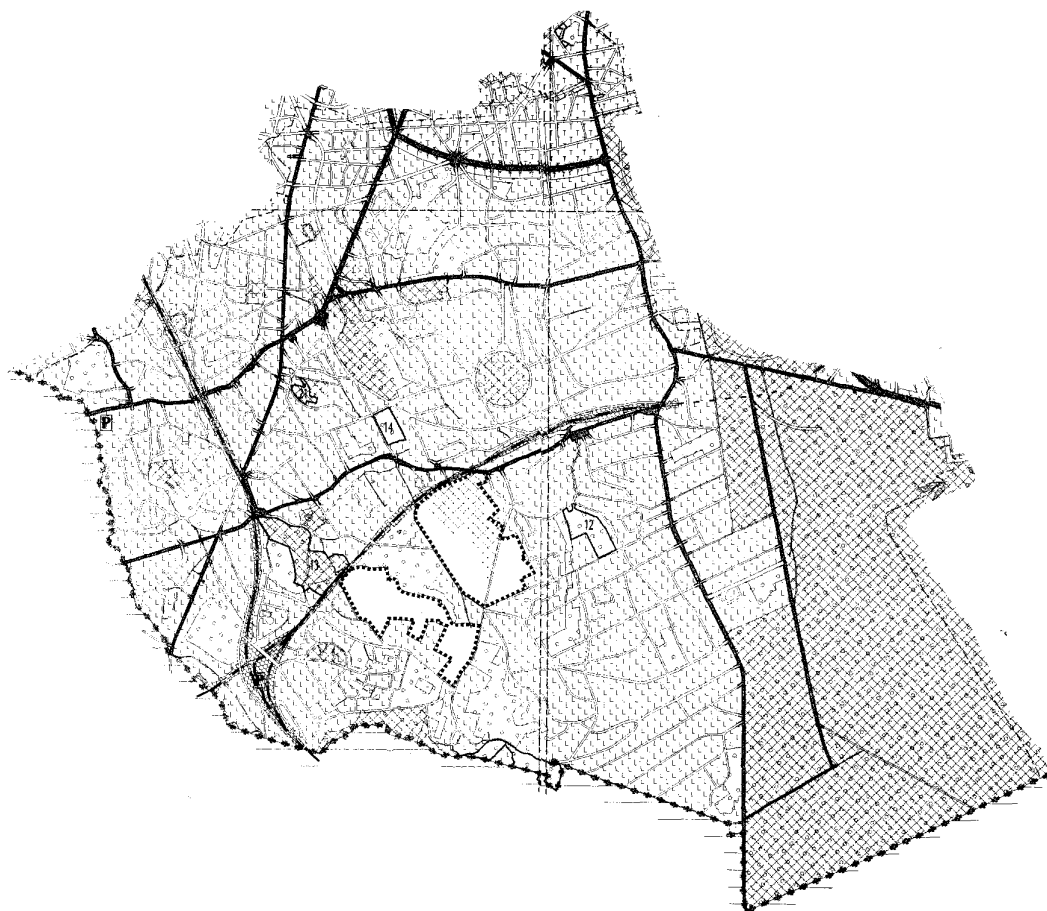
Considérant que la carte 4, intitulée «Les patrimoines et l'embellissement de la ville», planches 4e, 4f, 4h et 4i, où le grisé représente les espaces structurants et les croisillons les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement, se présente comme suit en ce qui concerne la commune d'Uccle :



Considérant que, toujours dans le même document «Mise en oeuvre», la carte 6, consacrée aux voiries, planches 6e, 6f 6h et 6i, figure les voiries traversant la commune d'Uccle comme suit :



Considérant que le document intitulé «Dispositions relatives à l'affectation du sol» contient notamment une carte 7 qui, en ses planches 7e, 7j, 7h et 7i, représente la commune d'Uccle de la manière suivante, où le grisé représente l'«espace structurant», la zone marquée de «T», le «périmètre de protection accrue du logement» et la zone marquée de «L», le «périmètre de protection du logement» :



que cette carte est également attaquée;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours au motif que les actes attaqués sont dépourvus de valeur réglementaire; qu'elle rappelle que l'article 23 de l'ordonnance organique définit comme suit la force obligatoire des dispositions du plan régional de développement :

« Le plan a force obligatoire et valeur réglementaire dans ses dispositions relatives à l'affectation du sol, mentionnées dans le plan comme ayant cette force et cette valeur.

Le plan est indicatif dans ses autres dispositions»;

qu'elle rappelle aussi qu'en vertu de l'article 1^{er} de l'arrêté du 3 mars 1995 arrêtant le plan régional de développement, les documents intitulés respectivement «Lignes forces» et «Mise en oeuvre» n'ont qu'une valeur indicative, tandis que le document intitulé «Dispositions relatives à l'affectation du sol» (qui comprend la carte 7) a force obligatoire et valeur réglementaire; qu'elle relève que toutes les dispositions attaquées, à l'exception de la carte 7, sont indicatives, et que la carte 7, qui a valeur réglementaire et force obligatoire, concerne l'affectation du sol et non le réseau des voiries et est donc étrangère à l'objet du recours;

Considérant que les requérants répliquent que les voiries litigieuses sont visées par des dispositions réglementaires du plan régional de développement «telles que celles relatives aux espaces structurants» (carte 7 et prescriptions urbanistiques), et que le recours dirigé contre ces dispositions réglementaires est recevable; qu'ils soutiennent que le recours est également recevable en tant qu'il est dirigé contre des dispositions dites indicatives du plan régional de développement; qu'ils font valoir qu'il résulte des travaux préparatoires de l'ordonnance que ces dispositions indicatives imposent au pouvoir public qui les arrête une ligne de conduite contraignante,

que celles qui sont relatives aux conditions requises pour que les plans inférieurs puissent déroger au plan régional de développement ne font aucune distinction selon que ces dérogations porteraient sur des dispositions obligatoires ou indicatives du plan supérieur, avec cette conséquence que, sous peine de commettre un excès de pouvoir, l'autorité adoptant un plan inférieur dérogatoire doit se soumettre aux conditions strictes auxquelles sont subordonnées les dérogations, quelle que soit la disposition du plan supérieur à laquelle il est proposé de déroger; qu'ils soutiennent également qu'il ressort de l'article 23, alinéa 3, de l'ordonnance organique que les dispositions indicatives du plan régional de développement ont une portée directe à l'égard des tiers et que, plus généralement, le plan régional de développement énonce les options à suivre par les autorités locales et encourage celles-ci à oeuvrer dans le sens indiqué par toutes ses dispositions, même indicatives, lesquelles sont donc de nature à faire grief; qu'ils relèvent qu'en l'espèce, les voiries concernées sont classées dans le réseau régional, géré par la Région, de sorte que c'est l'auteur même de l'acte attaqué qui est appelé à mettre en oeuvre les dispositions critiquées; qu'ils indiquent que peu de temps après l'entrée en vigueur du plan régional de développement, les services de la Région ont posé des panneaux directionnels à l'entrée de l'avenue Winston Churchill (côté Bois de la Cambre) renseignant le Ring et l'autoroute, drainant par là le trafic à destination de ces axes autoroutiers; qu'à titre surabondant, ils se fondent sur le texte de l'article 23, alinéa 4, de l'ordonnance organique pour montrer que l'acte attaqué produit des effets juridiques même en ses parties purement indicatives;

Considérant que les effets du plan régional de développement sont déterminés par l'article 23 de l'ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme, rédigé comme suit :

« Le plan a force obligatoire et valeur réglementaire dans ses dispositions relatives à l'affectation du sol, mentionnées dans le plan comme ayant cette force et cette valeur.

Le plan est indicatif dans ses autres dispositions.

L'octroi d'aides par l'Exécutif à des personnes physiques ou morales, privées ou publiques ne peut s'effectuer que dans le respect des dispositions du plan, même indicatives.

A l'exception des dispositions relatives à l'affectation du sol visées au premier alinéa, le plan régional de développement cesse de produire ses effets dès que l'Exécutif a approuvé le nouveau plan régional de développement, conformément à la procédure prévue aux articles 18 et 19, ou à défaut, au terme de l'année qui suit l'installation du nouveau conseil de la Région de Bruxelles-Capitale»;

Considérant que l'alinéa 3 de cet article interdit au Gouvernement d'accorder des aides autrement que «dans le respect des dispositions du plan, même indicatives»; que, ce faisant, il attribue aux dispositions qualifiées d'indicatives une force obligatoire à l'égard des décisions d'octroi d'aides; que ces dispositions reçoivent ainsi, nonobstant leur dénomination, un caractère réglementaire, quand bien même celui-ci est de portée restreinte; qu'il s'ensuit que ces dispositions «indicatives» constituent des règlements qui sont susceptibles de faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat dans la mesure où leur contenu est normatif;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours au motif que les dispositions attaquées du plan régional de développement se bornent à établir un système général de classement des voiries en trois réseaux, sans procéder à aucun classement d'une voirie particulière dans un réseau donné, ce classement devant être ultérieurement effectué par les communes, de sorte que le principe de la hiérarchisation des voiries ne causerait pas grief;

Considérant que l'exception est liée à la première; qu'étant donné la force obligatoire, fût-elle limitée, des prescriptions «indicatives», les dispositions attaquées sont susceptibles de faire grief; que l'exception ne peut être retenue;

Considérant que la recevabilité du recours est plus particulièrement contestée en ce qui concerne le second requérant, au motif qu'il n'habite pas sur une des voiries dont le classement fait l'objet du recours;

Considérant que le recours attaque le P.R.D. «en tant qu'il arrête des dispositions relatives à la circulation et à la mobilité sur le territoire de la commune d'Uccle et plus particulièrement qu'il crée un réseau de voiries spécialisées (...) et y arrête des dispositions relatives à la circulation (...)»; qu'il est dirigé contre tous les classements de voiries qui sont situées sur le territoire de la commune d'Uccle; que l'avenue Carsoel, où habite le second requérant, est classée par la carte 6h en voie interquartier; que le statut de cette voie carrossable est donc affecté; que le recours est recevable;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours dans le chef de la première requérante, au motif que son assemblée générale n'en aurait pas délibéré;

Considérant que les pièces déposées en annexe au mémoire en réplique établissent que le recours a été régulièrement décidé par le conseil d'administration et approuvé par l'assemblée générale de la première requérante, conformément à l'article 18 de ses statuts;

Considérant que les requérants prennent un moyen, le deuxième de la requête, de l'excès de pouvoir, de la violation du principe général de l'administration raisonnable, de l'absence de motivation légalement admissible ou

de la contrariété dans les motifs et de la violation de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme et notamment de son article 3, en ce que l'acte attaqué place l'avenue Winston Churchill avec le statut de voirie principale dans le cadre d'une hiérarchisation accrue des voiries, notamment à la carte 6, alors que, première branche, l'acte attaqué classe par ailleurs l'avenue Winston Churchill et l'avenue de Messidor à la carte 1 en zone de protection accrue du logement, en carte 7 en périmètre de protection accrue du logement et en carte 4 en périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement, commettant une contradiction qui n'est pas justifiée dans l'acte attaqué;

Considérant que, selon l'article 2 de l'ordonnance du 29 août 1991, le développement de la Région de Bruxelles-Capitale est conçu tant au point de vue économique, social et esthétique que dans le but de préserver et d'améliorer l'environnement de la Région, et de gérer son sol avec parcimonie; que l'article 3 impose de concilier le progrès social et économique et la qualité de la vie en garantissant aux habitants de la Région le respect d'un aménagement harmonieux; que l'objectif de cette législation et des dispositions qui pourvoient à son application est de ménager la cohabitation aussi harmonieuse que possible des différentes activités qui doivent trouver place dans l'espace urbain; que le logement et les déplacements sont deux de ces activités;

Considérant qu'en ce qui concerne les périmètres de protection du logement, le document «Mise en oeuvre» du P.R.D. expose ce qui suit :

« Les périmètres de protection accrue du logement sont des périmètres où les bureaux nouveaux sont limités à 500 m² par immeuble, dans le respect des rapports planchers/sol de 0,1 et 0,2 prévus au plan de secteur. Toutefois, en zone mixte et moyennant P.P.A.S., le rapport 0,2 peut être dépassé pour autant que les bureaux soient bien desservis par les transports en commun.

Les périmètres de protection du logement admettent le bureau nouveau, dans le tissu résidentiel, jusqu'à 500 m² ou 1500 m² par immeuble selon la zone du plan de secteur.

Moyennant P.P.A.S., les rapports planchers/sol 0,1 et 0,2 peuvent être dépassés pour autant qu'il existe une bonne desserte par transport en commun.

(...)

Dans les quartiers résidentiels, il s'agit aussi d'empêcher le trafic de transit. La réduction de la pression automobile y permet la réhabilitation des espaces publics et accroît ainsi leur attractivité»;

Considérant que ce passage n'assimile pas le «quartier résidentiel» aux zones de protection du logement; qu'il ressort de la confrontation des cartes 1 et 6 que toutes les zones de protection du logement et de protection accrue du logement de la carte 1 sont traversées de voies métropolitaines ou de voies principales, et que certaines d'entre elles sont même bordées ou traversées d'une autoroute; que les dispositions du P.R.D. relatives aux voiries principales, selon lesquelles «la fonction de séjour est aussi importante que la fonction de circulation, l'aménagement doit assurer la protection de la fonction de séjour lorsque la gêne due à la fonction de circulation devient excessive», et celles qui prévoient «des mesures compensatoires aux riverains, telles que primes à l'isolation acoustique des logements», établissent que le passage de telles voiries à proximité immédiate de zones de logement est possible; que le classement de l'avenue Winston Churchill en voie principale n'est pas en contradiction avec celui des immeubles qui la bordent en zone de protection accrue du logement;

Considérant que les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'embellissement sont caractérisés par le P.R.D. de la manière suivante :

« La protection du patrimoine, prévue par la prescription ZICHE du plan de secteur, est étendue dans une perspective globale qui inclut une définition plus large de la notion de patrimoine, la politique d'embellissement des

espaces structurants, la protection et la création des espaces verts.

Cette substitution permet d'appliquer à des quartiers ou des espaces aujourd'hui très abîmés (dans la zone industrielle du canal par exemple) les mêmes critères de qualité qu'aux quartiers de grande valeur patrimoniale et esthétique, dans une perspective globale d'embellissement et de requalification de la Région.

C'est ainsi que la carte réglementaire reprend en PICHEE, outre l'ensemble du Pentagone :

- les ZICHE du plan de secteur, étendues par la prise en considération du patrimoine industriel et social ainsi que du patrimoine archéologique. Elles recouvrent principalement les ensembles urbanistiques répertoriés par l'A.S.B.L. Sint-Lukasarchief, une partie du patrimoine industriel et social retenu par l'A.S.B.L. La Fonderie et de nombreux ensembles de logements sociaux;
- les espaces structurants, en ce compris les entrées de ville.

Les communes seront encouragées à réaliser des règlements d'urbanisme pour les périmètres.

Ces règlements doivent comporter les prescriptions spécifiques nécessaires pour respecter et valoriser le patrimoine et dès lors protéger l'ambiance urbaine propre à chaque quartier»;

Considérant que ces dispositions concernent essentiellement la conservation et la mise en valeur du bâti, et ne sont pas incompatibles avec la présence de voies de communication importantes;

Considérant qu'en sa première branche, le moyen n'est pas fondé;

Considérant qu'il y a lieu de poursuivre l'instruction et d'examiner la seconde branche du deuxième moyen et les autres moyens,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

Les débats sont rouverts.

Article 2.

Le membre de l'auditorat désigné par M. l'auditeur général est chargé de poursuivre l'instruction.

Article 3.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le six mai 1900 nonante-sept par :

MM. HANOTIAU,	président de chambre,
LEROY,	conseiller d'Etat,
QUERTAINMONT,	conseiller d'Etat,
M ^{me} MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

M.-Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.