

DROH!ME Melting Park
Groupe Thématique :
Mobilité et accessibilité
24 octobre 2016
Loft de la Grande Tribune

Octobre 2016

Intervenants

Donatienne Wahl : Coordinatrice DROH!ME

Julie Goffard : Architecte DROH!ME

Roland Vaxelaire : Administrateur DROH!ME et facilitateur de la soirée

Benoit Baudrier : Expert du bureau d'étude Espaces-Mobilités

Julien Vandeleene : Représentant BePark

Lexique

BDGC : Brussels DROH!ME Golf Club

GT : Groupe Thématique

EI : Etude d'incidences sur l'Environnement

BE : Bruxelles Environnement

CA : Comité d'accompagnement

PU : Permis d'urbanisme

PE : Permis d'environnement

CRMS : Commission Royale des Monuments et des Sites

Introduction - processus de concertation

Depuis les prémises de sa conception, le DROH!ME Melting Park se veut transparent et ouvert à la participation du public, ce qui s'inscrit dans sa volonté de recréer un lieu de rencontre, d'échanges et d'ouverture.

Au-delà du processus légal de consultation publique accompagnant les demandes de permis, l'équipe porteuse du projet a donc organisé plusieurs séances d'information et d'échange avec le public, qu'il soit riverain ou intéressé par le projet.

Lors de la grande séance d'information du 21 mars dernier (*Babbel@DROH!ME*), plusieurs centaines de questions, préoccupations et suggestions ont ainsi été récoltées.

Suite à ce premier grand tour de table, trois groupes de travail thématiques ont été programmés.

Vous lirez ci-dessous le compte-rendu du troisième et dernier groupe de travail consacré aux questions de « Mobilité et accessibilité » qui s'est tenu le 24 octobre dans le loft de la Grande Tribune, avec **Roland Vaxelaire**, que nous remercions, à la facilitation.

Outre les réponses qui ont été apportées aux questions récoltées à la réunion du 21 mars, les participants au groupe de travail ont pu rebondir sur certains sujets ou les approfondir. Leurs questions sont reprises intégralement dans ce compte-rendu, **dans un encadré vert**.

Au programme de ce GT: les **accès au site** (voitures, piétons et vélos) à proximité des zones de forêt, la **gestion du trafic**, les **parkings** (voitures, vélos et chevaux), la distinction entre les **espaces privés et publics**, la **mobilité sur le site**, l'accès aux **chiens**, l'**accès aux PMR** et les **heures d'ouverture**.

Le prochain groupe de travail thématique programmé est :

- Présentation des résultats de l'étude des incidences : février 2016

Vous trouverez sur le site Internet <http://www.drohme.be/fr> (sous l'onglet « Actualités »), toutes les informations disponibles sur les GT et la manière de vous y inscrire.

Compte - rendu du groupe de travail thématique

A. Questions liées aux aménagements prévus : accès au site

Questions :

« *Quid de l'accès au site ?* »

« *Interdiction de l'utilisation et / ou du développement de voies d'accès et parkings dans les zones ou à proximité des zones forestières (sont visées entre autre les drèves de l'Hippodrome et du renard, et le parking forestier de la drève des Tumuli).* »

« *Quels moyens d'accès pour les personnes venant des localités extérieures ?* »

« *Porte « Bois de la Cambre » : du coup, on ne touche pas à la drève des Renards et à l'Hippodrome !! Ce coin est de toute beauté, avec des jacinthes.* »

« *Le Bois de la Cambre sera-t-il rouvert le WE pour donner accès au site ?* »

A.1 Accès piétons

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Le projet conserve et précise de nombreux accès piétons existants.

Le long de la Chaussée de la Hulpe, les entrées piétonnes sont

- par le grand parking
- Entrée principale (cheval), accès au Village des Paris
- par la grille blanche
- par le tunnel du golf
- par l'ancienne maison forestière avec accès à la piste par un escalier
- par la drève des Comtes

Aux abords de la forêt, les accès piétons sont :

- via la drève des Tumuli
- via la drève du Caporal, dans le prolongement de la drève de l'Infante, avec la création un escalier (talus)
- via la drève Boondaël-Sud
- via la drève Fort-Jaco
- via l'Avenue de l'Hippodrome

Les accès vers et depuis la forêt sont spontanés et répondent aux besoins des usagers. Ils ne sont cependant pas officiellement autorisés. DROH!ME va introduire une demande auprès du Gouvernement de la RBC pour les officialiser. Ils seront réaménagés afin de canaliser les flux piétons sur ces accès précis et de protéger la forêt.

A.2 Accès vélos (1ère partie)

Les accès vélos sont identiques aux accès piétons, excepté les accès disposant d'un escalier. Au niveau du parking principal, l'accès pour les cyclistes est différencié de l'accès automobile.

Les cyclistes seront invités à poser pied à terre dans le village des Paris, cet espace étant exclusivement piéton.

A.3 Accès voitures

Le projet prévoit trois accès au site, conservant ainsi des accès existants :

- L'entrée du grand parking qui sera réaménagé avec une zone tampon pour améliorer la fluidité;
- L'accès par l'entrée du golf,
- L'accès à l'ancienne maison forestière, qui sera légèrement déplacé par rapport à la situation existante pour améliorer sa sécurité.

A.3.1 Accès secours / livraisons

L'accès pourra se faire par le parking principal et par l'entrée du golf, via la zone logistique qui mène à la piste. L'accès au droit de la drève des Comtes pourra servir au SIAMU et pour des livraisons vers la Maison de la Forêt.

Intervention d'un participant du public : Où est-il possible de stationner ?

Julie Goffard : Le public se déplace à pied, à vélo, en transports en commun ou en voiture. De ce fait, DROH!ME a mis en place différents accès et du stationnement pour les vélos et les voitures sur le site. L'ensemble du site est accessible aux piétons, usagers prioritaires sur l'anneau.

Roland Vaxelaire propose de revenir plus tard sur les points liés au stationnement et à la mobilité à l'intérieur du site.

Donatienne Wahl, coordinatrice DROH!ME

Intervention d'un participant du public : Qu'en est-il de la drève des Renards et de l'Avenue de l'Hippodrome ?

Donatienne Wahl : Le projet ne concerne pas la drève du Renard. Elle n'est pas intégrée dans le périmètre du site concerné par la concession. L'Avenue de l'Hippodrome, au tracé courbe, est macadamisée. A l'origine, celle-ci a été conçue pour créer un lien avec le Bois de La Cambre et donner accès à l'hippodrome en hippomobile. Elle rejoint un parking situé sur la drève de Lorraine et géré par BE.

Intervention d'un participant du public : Y-a-t-il un liaison prévue entre la drève de Lorraine et le site via la drève des Renards ?

Donatienne Wahl : DROH!ME a pris connaissance d'informations publiées en ce sens. DROH!ME tient à préciser que ces informations sont erronées. Une telle hypothèse n'a jamais été développée. Actuellement, l'Avenue de l'Hippodrome est asphaltée et fermée par une barrière forestière.

Intervention d'un participant du public : Le parking situé sur la drève de Lorraine n'est pas suffisant. Comment les gens vont-ils faire ?

Donatienne Wahl : Ce parking est en dehors de notre périmètre de gestion. DROH!ME prévoit des parkings sur le site. DROH!ME a proposé d'utiliser exceptionnellement l'Avenue de l'Hippodrome pour du stationnement, sans modification de ses aménagements. Cette proposition nous a été suggérée par certains pouvoirs publics. Selon les activités organisées, des emplacements de parking supplémentaires extérieurs seront nécessaires. Cette proposition est soumise à l'étude d'incidence (EI). Le processus s'étend sur six mois. Cette étude est réalisée par un bureau d'études indépendant et agréé. Le bureau d'études répond à un comité d'accompagnement composé de la Région, BE, Bruxelles-Mobilité, l'Administration de l'urbanisme et du patrimoine et les trois communes concernées (Uccle, Bruxelles-ville, Watermael-Boitsfort).

Intervention d'un participant du public : Qu'est-ce que vous appelez événement exceptionnel ?

Donatienne Wahl : Cet aspect sera repris dans le point « fréquentations » du site. Le groupe thématique précédent a également abordé le sujet.

Intervention d'un participant du public : Les gens garés dans le grand parking pourront-ils ressortir par l'Avenue de l'Hippodrome ?

Donatienne Wahl : DROH!ME a demandé à la Région d'utiliser cette avenue comme parking d'appoint de manière exceptionnelle.

Le parking situé drève des Tumuli est destiné aux usagers de la Forêt. Dans le cadre de l'EI, DROH!ME examine son caractère public et ses usages. Les parkings extérieurs en voirie seront aussi étudiés. Il sera nécessaire de se coordonner avec les gestionnaires des autres parkings (BE et les communes d'Uccle, de Watermael-Boitsfort et de Bruxelles Ville) pour assurer la cohérence entre les différentes entités de gestion et le projet DROH!ME.

En ce qui concerne le Bois de la Cambre, sa gestion et son exploitation ont / auront un impact sur la vie du site. De ce fait, DROH!ME est en contact avec la Ville de Bruxelles pour connaître les évolutions envisageables. A ce stade-ci, il n'est question d'aucun changement. DROH!ME a également demandé à la Ville de Bruxelles de nous tenir informé en amont des fermetures et ouvertures du bois. Bruxelles-ville fait partie du comité d'accompagnement pour l'EI.

A.2 Accès vélos (2^{ème} partie)

Questions :

« Les accès cyclistes via la forêt sont restrictifs : pas éclairés, peu aisés pour les non-sportifs et les familles. »

« Chaque accès vélo est aussi un accès voiture : pas d'accord ! Les autos se sentent toujours prioritaires sur les cyclistes et c'est donc dangereux pour les familles venant à vélo ! Donc je voudrais moins de parking voiture + une entrée cycliste indépendante »

« Parking vélo : sera-t-il gratuit ? »

« Les vélos - cargos et avec remorque sont-ils prévus ? »

Donatienne Wahl, coordinatrice DROH!ME

De manière générale, le vélo est le bienvenu sur le site. Aujourd'hui, le site accueille déjà beaucoup de cyclistes. Dans la zone du Village des Paris, le cycliste sera invité à prendre son vélo à la main. Cette zone étant exclusivement piétonne. L'anneau reste accessible aux vélos en gardant la priorité aux promeneurs. L'exemple de la Hollande démontre bien les possibilités de cohabitation.

Actuellement, les chemins depuis la forêt sont spontanés. Le gouvernement doit les intégrer dans un arrêté relatif aux cheminements en forêt de Soignes. Les accès cyclistes seront aménagés mais pas éclairés.

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Les aménagements futurs prévoient la séparation des accès entre vélos et voitures, excepté au niveau du tunnel du golf. La plupart des accès vélos sont communs aux accès piétons.

B. Questions relatives à la gestion du trafic

Questions :

« 100.000 visiteurs actuels » : comment est effectué ce comptage ? Il ne me semble pas réaliste.

Comment gérer l'afflux supplémentaire de voitures ?

Comment vous allez pouvoir faire venir autant de voitures à autant d'événements sans paralyser totalement le quartier ?

Comment allez-vous organiser les embouteillages (sic) dans la chaussée de la Hulpe ? Il y en a déjà beaucoup !

L'accès au parking est très difficile au moment des « events ». Quelle sera la solution ?

Pensez-vous pouvoir améliorer le transit Uccle - Boitsfort via la chée. de la Hulpe ? Comment ?

Allez-vous empiéter sur les drèves pour permettre la sortie de voitures du parking ? Pas toucher à la forêt, je suppose ?

La chaussée de la Hulpe = un axe structurant qui fait le lien entre Ixelles et Uccle : bouchons à prévoir / difficultés d'accès à l'Hôpital Ste-Elisabeth (idée : ouverture partielle du Bois de la Cambre)

Pourquoi ne pas voir une gestion globale du Bois de la Cambre et Hippodrome en confiant l'usage à la région de Bruxelles ?

Infos sur projets Stib et aménagement piste cyclable F.Roosevelt, puisqu'on parle de mobilité, et qu'il y a une demande de classement de la pelouse centrale de cette avenue.

L'aménagement d'une piste serait bénéfique, mais plutôt sur les trottoirs - qui sont assez larges - , sans toucher aux arbres. Ce serait intéressant de connaître la réelle avancée actuelle des premiers aménagements prévus et déjà décidés (projet bus mieux que tram) et les intentions futures de la Stib (sûrement pistes de projets d'aménagements futurs) et à quelle échéance ?

A quand l'interdiction du trafic automobile chaussée de la Hulpe pour mieux relier le Bois de la Cambre et la Forêt de Soignes ?

*Réaménagement des voiries limitrophes en parallèle du projet ? Rond-point ? Feux ?
Élargissement des routes ?*

Avec l'ouverture prochaine de l'Aspira : quelle réflexion globale pour éviter la création d'un nœud de trafic aux alentours du site ?

Accès / navettes : au départ d'où ?

B.1 Fréquentation

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Le nombre de 100.000 visiteurs semble réaliste. DROH!ME récolte des données de jour en jour (monitoring) et procède à de nombreux comptages (WE compris) de voitures, de vélos et de promeneurs afin de connaître la fréquentation du site.

DROH!ME dispose des chiffres de fréquentation du golf (nombre de membres, de parcours/jour, de profs, de practices et de couverts au restaurant).

Ces chiffres varient en fonction de la saison, du temps, de la période et des activités organisées.

Lors de certaines activités, un bracelet est distribué à chaque visiteur à l'entrée du site pour des raisons de sécurité. Ces bracelets permettent à DROH!ME d'effectuer des comptages plus précis et de répondre aux mesures de sécurité imposées. A titre d'exemple, la journée du patrimoine du 18 septembre 2016 a accueilli 4.000 personnes sur la journée et la journée de la pomme du 16 octobre 2016, approximativement 1.800 personnes sur la journée soit de 200 à 400 personnes simultanément dans le Village des Paris. L'estimation de 100.000 visiteurs est un chiffre annuel et approximatif.

Donatienne Wahl, coordinatrice DROH!ME répond aux questions relatives aux impacts sur l'environnement riverain et aux craintes de certaines personnes liées aux conséquences de l'exploitation du projet :

La mobilité est au centre du développement du projet. DROH!ME est confronté et conscient des nombreuses questions de mobilité qui se posent. DROH!ME prend en considération la situation extérieure y compris la chaussée de la Hulpe avec ses aléas.

Au départ le site fut exploité en tant qu'hippodrome, puis par la Régie foncière régionale pour divers événements. Auparavant, les questions de mobilité n'ont jamais été traitées. Cette mobilité a été subie par l'environnement direct. DROH!ME souhaite intervenir et proposer une nouvelle gestion de la mobilité. Pour ce faire, l'objectif est de développer un plan global de gestion de la mobilité. Celui-ci est en cours d'élaboration et à ses prémices dans le cadre de l'EI. L'EI examine l'ensemble des activités projetées sur le site. A travers cette étude, DROH!ME aura une idée précise de leurs impacts sur l'environnement direct

(bruit, air, eau, énergie,...). Les résultats de l'EI sont attendus pour début 2017. Cependant, DROH!ME a déjà abordé en amont ces questions de mobilité et anticipé des pistes de solution. DROH!ME a donc dans un premier temps examiné la situation existante et relevé les problèmes. Des solutions devront être mises en place en dehors du périmètre des 32 hectares de la concession. De ce fait, DROH!ME est en lien avec la Région, acteur principal en terme de mobilité pour identifier les mesures à prendre (ex. carrefour La Hulpe-Roosevelt et aménagement des trottoirs). Ces mesures pourraient impliquer des travaux (tourne-à-gauche, élargissement de la voirie, ...) sur le territoire régional. DROH!ME a confié une mission à un bureau d'expertise spécialiste en matière de mobilité pour traiter l'ensemble de ces questions.

Benoit Baudrier, expert en mobilité du bureau d'études « Espaces Mobilités » intervient pour expliquer leur mission :

Le bureau d'études « Espaces Mobilités » existe depuis une vingtaine d'années à Bruxelles (Place du Luxembourg). Il est spécialisé en mobilité et en espaces publics. Des interactions se créent entre les deux équipes. Le bureau s'assure que les mesures proposées soient traduites concrètement dans l'espace et insérées dans le contexte urbain environnant du site. « Espace Mobilités » a été mandaté par la société DROH!ME pour mener un plan de mobilité stratégique en parallèle de l'EI.

L'objectif est de proposer des solutions dans un large périmètre afin d'éviter tout encombrement des voiries et infrastructures avoisinantes au site. « Espaces Mobilités » a réfléchi à différentes échelles : la valorisation du réseau Est de Bruxelles (RER) avec des liaisons très performantes, le projet de développement de la STIB (avenue de la Forêt) améliorant la connexion entre la gare de Boondael et le site, la visibilité du site et de nouvelles offres de mobilité (carsharing).

Ainsi, le développement du site pourrait devenir un atout pour de nouvelles offres de lobbying.

Le bureau d'études se charge d'accompagner le développement du site et de faire le lien entre les acteurs en vue d'un gain de temps et d'efficacité.

Intervention d'un participant du public : Le tram et le train ... ça marche peut-être en journée mais le soir « rien du tout ». En temps de pluie, en hiver, on ne peut pas aller en tram et en train.

Les gens vont venir avec leur voiture.

Benoit Baudrier : Nous sommes en discussion avec la STIB pour avoir des renforcements sur le tram 94 en WE.

Julie Goffard : La STIB est tout à fait ouvert à la discussion. En effet, il est possible d'augmenter les fréquences. La STIB attend les horaires du site en 2018 avant d'agir. Elle fait aussi partie du comité d'accompagnement de l'EI.

Donatienne Wahl : La STIB est prête à déplacer l'arrêt de tram « Hippodrome » pour faciliter l'accès au site. La SNCB a aussi annoncé une augmentation des fréquences (y compris le WE) et souhaite renforcer la visibilité des lignes 26 et 161. En effet, ces lignes proposent une offre très intéressante pour le site.

N.B. : La ligne 26 dessert Vilvorde – Hal (Boondael) et la ligne 161 dessert Namur – Bruxelles (Watermael).

La zone RER du réseau Est (+/-10 lignes) est opérationnelle depuis 2015, elle fait le centre de Bruxelles, la première couronne et le Brabant et assure de nombreuses liaisons.

Intervention d'un participant du public : Avez-vous déjà des propositions d'emplacement pour les voitures partagées ?

Julie Goffard : Oui, les exploitants sont intéressés par un emplacement à gauche de l'entrée du golf. Cet emplacement permet une bonne accessibilité aux riverains et aux bureaux. Le parking principal n'est pas un emplacement pertinent pour les riverains, il est trop éloigné des habitations et n'offre pas de visibilité pour la société de carsharing.

Intervention d'un participant du public : Comment gérer l'afflux supplémentaire de voitures lors des événements ? 1.000 à 4.000 visiteurs sur la journée ... Je ne suis pas le seul à redouter la « paralysie », on n'avancera plus. Ceci se manifestera déjà à partir de l'avenue Louise et de l'avenue de Tervuren. La moitié du trafic qui remonte l'avenue F.Roosevelt s'engage dans le goulet de la chaussée de la Hulpe vers la chaussée de Waterloo. Le grand parking peut accueillir 500 places. Mais où iront stationner les centaines de voitures supplémentaires ?

Julie Goffard : Pour l'ensemble du site, le projet déposé prévoit 519 places dont 401 pour le grand parking.

L'intérêt de DROH!ME est de rendre le site accessible aux différents usagers (piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes,...). Les chiffres de fréquentation varient. Des mesures seront mises en place et adaptées à chaque situation. Les activités pourront être organisées en dehors des heures de pointe de circulation. Aujourd'hui, on profite des activités déjà réalisées en WE pour effectuer un monitoring du nombre de voitures, de vélos, de motos, ...

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Pour rappel, en termes de capacité : le site détient plus d'espaces extérieurs que d'espaces intérieurs. Les différents espaces intérieurs sont :

- dans la Grande Tribune :
 - le loft : 150 m² (accès prévu à l'étage)
 - la loge royale : 50 m² + extension de 80 m² (loggia) + accès PMR
 - le boudoir : 50 m²
- dans le village des Paris, le chapiteau de 520 m² (accueil de 600 personnes maximum (occasionnel) / 200 - 400 personnes (régulier))

En parallèle de la mise en place de mesures incitatives en faveur de la mobilité douce, le parking principal du site peut absorber facilement les voitures de 400 personnes.

Une série de comptages ont déjà été réalisés sur la chaussée de la Hulpe par Bruxelles Mobilité et par le bureau d'étude de l'EI, afin de préciser l'état de la circulation. L'EI évaluera l'impact du projet dans la situation existante, les incidences éventuelles et émettra des recommandations.

DROH!ME est apte à prendre des mesures proactives pour limiter son impact sur la circulation (ex. décaler l'heure d'ouverture d'un séminaire, favoriser le carsharing, proposer des parkings extérieurs supplémentaires en accord avec BePark - 140 places et plusieurs bureaux, mise en place de navettes depuis le Bois de la Cambre, remboursement du ticket STIB, mise en place d'une signalétique,...). Le bureau d'études Espaces Mobilités accompagne DROH!ME dans ses démarches. L'objectif est de tester, combiner et répéter ces différentes mesures puis de les instaurer définitivement en fonction de leurs aboutissants. Le profil de mobilité varie en fonction des activités proposées. Par exemple,

lors de la Fête de la Pomme, une journée d'activités familiales organisée en WE, le parking a accueilli 190 voitures, 30 vélos et 10 motos.

Intervention d'un participant du public : La STIB envisage-t-elle d'implanter une nouvelle installation sur l'avenue F. Roosevelt ?

Julie Goffard : DROH!ME a connaissance des projets à venir de la STIB autour du site dont notamment le renouvellement des voies de tram situées avenue de la Forêt ayant notamment pour objectif l'amélioration du terminus du tram 25 (Boondael) et de la vitesse commerciale du tram 94. Un projet de réaménagement des voies cyclables sur l'avenue F.Roosevelt a été déposé.

Benoit Baudrier : La STIB investit dans le renouvellement des voies de l'avenue de la Forêt pour une durée de 25 à 30 ans. L'avenue de la Forêt débouchera également sur un panneau d'obligation de « tourner-à-droite » sur l'avenue F.Roosevelt afin de simplifier les flux au niveau du carrefour. Il ne sera donc plus possible de traverser le carrefour pour rejoindre la chaussée de la Hulpe. De nouvelles grilles de feux adaptées seront aussi appliquées.

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Le plan STIB pour 2018 prévoit une nouvelle ligne de bus (42) (Roodebeek – Auderghem) qui passera avenue de la Forêt ou avenue des coccinelles et desservira le site.

Intervention d'un participant du public : Je crains des problèmes de circulation sur la chaussée de la Hulpe et un manque de places de stationnement lorsque des événements seront organisés à des heures précises.

Roland Vaxelaire propose de présenter le plan global de parking, de répondre aux questions liées au parking et de clôturer les questions relatives au trafic.

Intervention d'un participant du public : Concernant le trafic, j'avais soulevé au mois de juin une très bonne gestion d'un des derniers événements nocturnes avec une présence policière. La circulation était fluide, les trottoirs et garages n'ont pas été envahis par du parking sauvage. Va-t-il y avoir un investissement continu à ce niveau de la part de la ville ?

Roland Vaxelaire : Vu l'ampleur du projet, DROH!ME met en place des actions pour remédier aux problèmes de mobilité. DROH!ME collabore donc avec la police des trois communes.

Intervention d'un participant du public : Le samedi entre 12-14h, on peut mettre jusqu'à 1h30 dans les deux sens de l'avenue Louise à la chaussée de Waterloo.

Roland Vaxelaire revient sur un point qui n'a pas encore été abordé : l'ouverture prochaine de l'Aspria. Son ouverture est prise en compte dans l'EI.

Intervention d'un participant du public : Il y a eu un recours 2 ans auparavant auquel Aspria a répondu. Un nouveau recours a été introduit. Le projet est maintenant arrêté alors que Aspria pensait détenir un permis d'environnement et d'urbanisme.

Intervention d'un participant du public : Où se trouve le projet de l'Aspria ?

Julie Goffard : Au niveau de l'ancien parc des sports Solvay, avenue du Pérou.

C. Questions relatives au parking

Questions :

« Les mesures incitatives à la mobilité douce vont-elles mener à des mesures punitives pour les automobilistes ? »

« De combien de places de parking disposez-vous ? »

« Quid de la gestion des « petits » parkings, chaussée de la Hulpe ? (accès et occupation) »

« Tous les parkings seront-ils payants ? »

« Mise à disposition des parkings aux riverains en dehors des heures d'ouverture. »

Donatienne Wahl, coordinatrice DROH!ME

DROH!ME n'a pas l'intention de faire de politique punitive mais de promouvoir la mobilité douce. Donatienne Wahl invite « Espaces Mobilités » à faire état des études qui existent au travers de Bruxelles-Capitale et d'autres villes au sujet des modes de déplacement.

Benoit Baudrier, expert en mobilité

En Région bruxelloise, au niveau des statistiques sur l'obtention du permis de conduire, on peut constater un vieillissement de l'âge entre 2004-2014 lors de l'obtention du permis de conduire. On passe de 18 à 25 ans. Ce constat signifie un certain désintérêt de la nouvelle génération pour la voiture au profit du smartphone. Des outils portatifs de mobilité alternative (ex. overboards) permettent aussi d'autres modes de déplacement.

Intervention d'un participant du public : Favorisez-vous les formules de partage de voiture (ex. taxis collectifs Uber) ? Il faudrait informer les gens.

Benoit Baudrier : Oui, dans le plan d'action stratégique, nous sommes entrain de développer l'information multimodale en temps réel (SNCB, STIB). Le réseau de bus Noctis et les taxis Collecto qui roulent de nuit sont repris.

Donatienne Wahl : Les parkings sont une solution à l'usage de la voiture. Cependant, le parking principal sera payant. Le prix sera un instrument de gestion de la mobilité. Il pourra varier, être dégressif en cas de covoiturage ou en fonction des heures. Ces prix seront discutés en concertation avec les communes avoisinantes afin d'éviter tout report de parking en voirie.

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Le nombre total de places de parking prévu dans le projet s'élève à 519 places :

- Parking principal : 401 places (PMR)
- Parking du golf : 37 places (PMR, dépose-minute, livraisons)
- Zone logistique : 8 places
- Parking à l'entrée du golf : 27 places
- Parking au 61 chaussée de la Hulpe : 46 places

Intervention d'un participant du public : Le WE il y a beaucoup d'espaces libres mais en semaine lorsque les évènements sont prévus à des heures fixes, je demande à voir.

Julie Goffard : D'après nos estimations, ces places permettront de gérer quotidiennement le site et d'absorber les activités en semaine. Sachant que le parcours des cimes et le belvédère ne sont ouverts qu'à la demande (hors des mercredi après-midi, week-end, jours fériés et vacances), l'occupation du site c'est-à-dire des salles de la Grande Tribune, du golf, du chapiteau, de l'anneau par les promeneurs est estimée de 600 à 1.000 personnes maximum.

Julien Vandeleene, représentant BePark

La société BePark rentabilise les parkings des immeubles de bureaux qui se vident la nuit, le WE et partiellement la journée. BePark gère le parking de la résidence Armonea (120 places). Le parking est très peu exploité. De ce fait, la société propose de mettre à disposition de DROH!ME des places libres lors des événements. Il est possible d'étendre ce partenariat sur d'autres bâtiments aux alentours (ex. n°180). BePark est également en partenariat avec des sociétés de « free floating » (ex. Zen Car, Ubeeqo du groupe Europcar) afin d'offrir d'autres possibilités de mobilité aux visiteurs du site et aux riverains. De plus, la nouvelle génération est davantage orientée vers l'usage que la propriété. Par ailleurs, selon le gouvernement, la prime des voitures de société sera convertie en aide aux logements. La nouvelle génération pour les dix prochaines années préférera donc bénéficier d'une cuisine plus importante que d'une voiture de société. Ainsi, elle utilisera donc davantage les transports en commun.

Questions :

« Assez de parking ? Les visiteurs vont se garer dans les rues avoisinantes. »

« Limiter le nombre et la taille des événements programmés sur le site pour limiter la fréquentation du parking. »

« Les parkings seront-ils suffisamment bons marchés pour inciter les visiteurs à les utiliser, plutôt que se garer dans les voiries avoisinantes ? »

« Limiter la taille du parking qui ne pourra en aucun cas dépasser 208 place. Permettre l'utilisation du parking qu'aux vélos, PMR, bus scolaires, et voitures du personnel travaillant sur le site. Pour le reste, l'accessibilité au site pour tous les bruxellois se ferait via les modes de transport alternatifs, vélo, bus, tram. Il conviendra de s'assurer notamment d'un accord avec la stib en vue d'une desserte suffisante du site par les bus et trams, jusqu'à 22h en été. »

Questions :

Si les parkings sont payants, comment lutter contre le parking sauvage ?

Contrôle du parking sauvage ? Comment le gérer sans devoir recourir un jour au passage du tram sur l'av. F Roosevelt ?

A l'ouverture complète du site : combien de visiteurs ? Le parking sera-t-il suffisant ?

Accès / navettes : au départ d'où ?

C.1 Parking sauvage et report de parking

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Le report de parking en voirie a été abordé supra. Il faut rappeler qu'il se fait chaussée de la Hulpe (partie à 2*2 bandes), il n'est pas spécialement gênant, vu la disponibilité des places. Le stationnement devient sauvage lorsqu'il obstrue les trottoirs et les entrées des garages. Ce stationnement est alors illicite.

Des mesures peuvent être mises en place pour lutter contre le stationnement sauvage en collaboration d'une part avec Bruxelles-Mobilité et les communes concernées (ex. potelets empêchant le stationnement sur les trottoirs) et d'autre part avec la police qui peut également verbaliser les véhicules en infraction.

Chaque commune a son PACS (Plan d'Aménagement Communal de Stationnement) :

- Bruxelles-Ville : procédure à l'arrêt
- Uccle : en cours de validation (ne concerne pas le périmètre du site)
- Watermael-Boitsfort : mise en place de zones bleu (autorisation de stationner 2h maximum avec disque bleu) - Une amende peut être attribuée au conducteur en cas de non-respect de la réglementation.

Les riverains disposent d'une carte riverain permettant le stationnement permanent. Pour connaître le tarif de cette carte riverain, DROH!ME invite les participants à se renseigner auprès de leur commune. A Uccle, la carte riverain s'élève à 10€ tandis qu'à Watermael-Boitsfort, son prix revient à 12€. La demande d'une deuxième carte riverain implique un coût supplémentaire supérieur. Un tarif forfaitaire est appliqué aux entreprises de 150€ ou 300€ en fonction de la commune. La coordination de ces différentes politiques apparaît comme essentielle.

C.3 Navettes

A l'heure actuelle, il est un peu tôt pour préciser les trajets et les emplacements des départs des navettes. Un essai a déjà eu lieu depuis le Bois de la Cambre. La gare de Boitsfort et l'ULB sont des points de départ envisagés pour leur offre de stationnement intéressante (ex. gare de Boitsfort – 80 places). Des places de stationnement sont également disponibles le long de la ligne de tram 94. Un accord sera entrepris avec la STIB pour augmenter les fréquences. DROH!ME doit encore évaluer la pertinence de mettre en place un système de navettes.

Intervention d'un participant du public : Par rapport à la durée de certaines activités : il y a des activités sur trois mois et des activités permanentes, quelles sont les combinaisons possibles ?

Julie Goffard : Les activités et le temps ont une influence indéniable sur la fréquentation du site. Quatre journées-types ont été identifiées et permettent d'estimer les fréquentations :

- un jour ordinaire en semaine sans activité, temps moyen : 500 personnes.

Les espaces de sport et de jeux sont moins occupés. Pas de chiffres pour le belvédère et le parcours des cîmes : pas ouverts en permanence, activités à la demande.

- un jour ordinaire en semaine avec activité, 12h00, beau temps : 1.000 personnes
 - un WE sans activité, moyenne saison, 12h00, temps moyen : 700 personnes
 - un WE avec activité, 12h00, beau temps : 2.300 personnes
- La capacité maximale du site aujourd'hui est estimée entre 4.000 et 5.000 personnes.

DROH!ME a communiqué ces chiffres au bureau d'études responsable de l'EI afin de les valider et d'en étudier les impacts.

Intervention d'un participant du public : Vous avez parlé des parkings extérieurs disponibles à certaines heures, de faire éventuellement appel à des grandes surfaces. Cependant, si il n'y a pas de gardien, il y a du vandalisme.

Julien Vandeleene : BePark gère depuis longtemps les parkings des groupes Colruyt, Delhaize, Carrefour et Match. Aucun parking n'a été fermé pour cause de vandalisme. Aujourd'hui, des mesures de sécurité sont mises en place (ex. parkings intérieurs, barrières de sécurité, volets,...) pour empêcher ces actes. La plupart des parkings à proximité sont des parkings de bureaux intra-îlot. De plus, BePark en tant qu'exploitant a pris une assurance qui couvre le vandalisme. La société est également chargée d'assurer la sécurité du parking et d'intervenir en cas d'incident.

C.4 Parking vélos

Questions :

- « *Le parking vélo sera-t-il gratuit ?* »
- « *Quid de la sécurité et du parking pour les vélos ?* »

Donatienne Wahl, coordinatrice DROH!ME

Le parking vélos sera gratuit. Dans le projet, 136 places sont prévues à 8 endroits différents. L'EI se chargera de vérifier si ce nombre est suffisant. La sécurisation du parking peut être envisagée, éventuellement moyennant un coût. DROH!ME a entamé des discussions avec la plateforme des cyclistes créée par la Région pour évaluer les éventuels besoins.

Intervention d'un participant du public : Est-ce que ce parking pourrait être couvert ?

Donatienne Wahl : Oui éventuellement. Cependant, le site est soumis à la réglementation patrimoniale. De ce fait, il est nécessaire d'en vérifier la faisabilité.

C.5 Parking chevaux

Question :

- « *Parkings chevaux ?* »

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Dans le projet déposé, il n'y a pas de "parking" prévu à cet effet. Cette possibilité est actuellement à l'étude. DROH!ME se charge d'identifier les espaces appropriés (espaces sécurisés et réservés) et d'étudier les possibilités d'intégration du cheval dans le projet en

général. Il est souhaité que les cavaliers pourront venir à cheval depuis les manèges extérieurs et utiliser l'anneau. Cependant, la sécurité des autres usagers du site devra être garantie. Suite à l'EI, le projet sera adapté. Ainsi, cette possibilité pourrait donc apparaître dans le projet amendé.

C.6 Parking du golf

« *Parking golf trop drastiquement réduit ! En tram avec le matériel ?* »

« *Quid du parking des golfeurs (1000 membres BDGC) ? Le grand parking (ex-cirque) est vraiment trop loin. Pensez à la pluie, à la neige, aux chariots... et donc, prévoir du parking plus proche ! Quid des deux petits parkings prévus côté ch. de la Hulpe/ petit tunnel ? Après tout, les golfeurs représentent un revenu sûr (avec > 1000 €/membre/parking payant) »*

« *Au restaurant locavore : quelles mesures seront prises pour empêcher les voitures de stationner sur la piste cyclable ?* »

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Dans le projet, la volonté est de rendre le site accessible aux usagers de la mobilité douce (piétons, cyclistes). De ce fait, le parking du golf a volontairement été réduit pour offrir un espace public ludique (fontaine sèche). Quelques places sont conservées devant le clubhouse sous les auvents. Ces propositions ont été discutées avec le BDGC. Tous les parkings seront payants. Cependant, un tarif adapté pourra être appliqué aux golfeurs. Les accès au parking et au site seront également améliorés (zone carrossable, accès PMR, Kiss&Ride, zone de livraisons).

Le golf prévoit aussi une augmentation de ses casiers et une sécurisation plus accrue de la liaison parking – golf (mise en place d'un éclairage extérieur). En conclusion, le nombre de places ne diminue pas, les places sont délocalisées vers les autres parkings du site.

D. Questions relatives aux espaces privés / publics

Question :

« *Quels espaces seront privatisés sur le site et lesquels seront laissés libres d'accès ?* »

Julie Goffard, architecte DROH!ME

La grande majorité du site est libre d'accès (ex. l'anneau, les plaines de jeux, la Maison de la Forêt, les restaurants...). Certaines zones sont gratuites et d'autres sont payantes (ex. certains sports, parcours des cimes,...) . Cependant, certains lieux seront privatisables à certains moments tels que le Village des Paris, le chapiteau, la Petite ou la Grande Tribune. Une seule zone n'est pas accessible au public : la zone logistique (zone technique et de gestion des déchets). Le golf (practice et green) restera accessible au public. Le parcours à 9 trous est réservé aux personnes qui détiennent la carte de la fédération belge de golf. Le mini-golf, le parcours et le belvédère des cimes seront ouverts à des horaires spécifiques : le mercredi après-midi, les WE, les vacances et les jours fériés. Ils pourront être ouvert à la demande, en dehors des heures d'exploitation classique.

Intervention d'un participant du public : Est-ce que le chapiteau est définitif ? L'année passée les chapiteaux étaient beaucoup plus volumineux.

Julie Goffard : Le chapiteau est installé pour une période temporaire de trois mois. Le permis est renouvelable mais nécessite l'introduction d'une nouvelle demande PU et de PE. Par ailleurs, le chapiteau est automatiquement démonté tous les 3 mois pour des raisons d'entretien. Cette année, DROH!ME a souhaité implanter un chapiteau plus esthétique et léger avec une superficie réduite (520m²) de manière plus intégrée dans le site que le précédent. Celui-ci permet d'offrir un espace couvert et intérieur supplémentaire et d'accueillir des activités diverses (ex. marché de Noël). DROH!ME et la Région ont pour volonté d'utiliser le site en toutes saisons. Ainsi, en hiver, le Village des Paris fonctionne avec son chapiteau et en été sans son chapiteau. L'implantation du chapiteau dans le Village des Paris est cependant susceptible de changer.

Intervention d'un participant du public : L'espace réservé aux golfeurs est réduit dans le projet.

Julie Goffard : En effet, dans le projet l'espace est réduit. Deux trous seront déplacés. De ce fait, le golf va être redessiné par un architecte spécialisé en accord avec le comité sportif. Le golf restera un golf à 9 trous homologués. Le projet devrait être rendu public début 2017.

Sur la carte, en vert : les espaces publics, en bleu : les espaces publics ou privatisables et en rouge : l'espace privé.

E. Questions relatives à la mobilité sur le site

Questions :

« *Prévoyez-vous des espaces distincts sur la piste / ceinture pour les familles, rollers, vélos, joggers, personnes à mobilité réduite ?* »

« *Les cyclistes pourront-ils toujours rouler librement (à une vitesse limitée) sur l'anneau ?* »

Julie Goffard, architecte DROH!ME

La piste est réhabilitée et conservée sur sa largeur, dans le même type de revêtement (sable damé) sans subdivision pour les différents usagers. Ce choix de matériau est justifié par l'identité du site et un souci de conserver le profil historique de la piste actuelle. Elle sera praticable par les piétons, les vélos, les poussettes, les trottinettes et les chaises roulantes. Ainsi, l'anneau constituera donc une zone partagée, avec priorité aux piétons. Des agrès viendront ponctuer la promenade (agrès sportifs, bancs, jeux,...). La piste sera également aménagée avec des balises indiquant les distances parcourues pour les joggers.

E.1 Chiens

Questions :

« *Chiens admis ?* »

« *Les chiens seront-ils admis en liberté ?* »

Donatienne Wahl, coordinatrice DROH!ME

Il est important de rappeler les réglementations en vigueur en ce qui concerne la promenade des canins. En Forêt de Soignes, le code forestier demande que les chiens soient maîtrisables. Il mentionne également les horaires, les « zones avec laisse » et les « zones sans laisse ». Dans les parcs de Bruxelles Environnement, la promenade est autorisée avec laisse sauf dans les zones d'espaces de liberté.

Sur le site, actuellement, DROH!ME préconise l'usage de la laisse pour la sécurité des autres usagers et pour éviter tout débordement avec les activités du golf. Pour cette raison, DROH!ME a installé des clôtures en bois de châtaignier le long de la lice. Cependant, des réflexions sont en cours pour identifier des horaires et des zones possibles pour laisser les chiens se promener en pleine liberté (cf. BE). Bien évidemment, le maintien de mesures de propreté et d'hygiène sont exigées sur le site (ex. ramassage des déjections canines).

F. Questions relatives à la mobilité réduite

Questions :

« Quid de l'accès pour les personnes à mobilité réduite ? »

« Je suis handicapé. Comment pourrai-je profiter du point de vue du Belvédère ? »

Julie Goffard, architecte DROH!ME

En matière de mobilité réduite, 13 places de parking sont réservées sur le site aux PMR. La piste et les cheminements piétons sont accessibles à l'exception d'un cheminement où la pente est trop forte. Au niveau des bâtiments, tous les rez-de-chaussées sont accessibles y compris la Maison de la Forêt, grâce à une rampe d'accès adaptée. Dans un premier temps, en suivant le projet déposé, le rooftop de la Grande Tribune ne sera pas accessible aux PMR. Cependant, dans un deuxième temps, il est prévu de créer une circulation verticale supplémentaire (avec un ascenseur) afin de leur donner l'accès. Tous les restaurants seront également accessibles aux PMR, excepté l'étage de la brasserie du Pesage (dû à des contraintes techniques). Une toilette PMR sera aménagée au rez-de-chaussée. Le Belvédère étant un escalier, il ne sera malheureusement pas accessible.

G. Questions relatives aux heures d'ouverture

Questions :

« Quels seront les horaires des spectacles ? »

« On parle d'activités jusqu'à 2 heures du matin... »

« Les horaires d'exploitations du site doivent être limités à une période diurne de 8h à 20h en hiver et 21h en été avec qq exceptions limitativement définies concernant les activités indoor : restaurants ouverts jusque 23h, activités de faible ampleur à l'intérieur des bâtiments existants jusque 23h à l'exclusion de toute activité type bar, boîte de nuit...) »

Julie Goffard, architecte DROH!ME

Les activités de type bar et boîte de nuit ne s'intègrent pas dans l'esprit du projet. Celles-ci sont d'ailleurs interdites par le cahier des charges de la Région.

Intervention d'un participant du public : Est-ce que vous autorisez toujours « La Terrasse » ?

Donatienne Wahl : Ce sujet a été traité lors du précédent GT sur la programmation.

DROH!ME invite les participants à lire le compte-rendu.

En résumé, DROH!ME est en discussion avec les exploitants de la « La Terrasse » pour maintenir une activité de type bar lounge pendant 2 mois. Les deux dernières années d'exploitation ont permis à DROH!ME d'expérimenter, de réaliser des monitorings, de relever les intérêts et les difficultés rencontrées.

La dernière édition a été bien mieux gérée en matière de mobilité. DROH!ME impose des mesures très strictes à ce sujet. Aujourd'hui, DROH!ME poursuit son dialogue avec les organisateurs pour maintenir cette activité sur le site en maîtrise des incidences sur l'environnement et le voisinage. Par ailleurs, cette activité apporte une certaine visibilité au site et participe à son attractivité, accessoirement aux autres activités développées.

Les horaires proposées pour toutes les activités extérieures en dehors du Village des Paris :

- Hiver - 8-20h et été 8-22h pour les zones éclairées
- Hiver - 8-18h et été 8-20h pour les zones non éclairées

Les horaires de location proposées pour toutes les activités dans le Village des Paris :

- Espaces extérieurs : arrêt des activités à 01h du matin, fermeture du site à 02h
- Espaces intérieurs fermés (capacité réduite) : fermeture à 03h

Intervention d'un participant du public : Vos horaires sont tout-à-fait raisonnables.

Cependant, en été les gens auront tendance à laisser les portes ouvertes et le bruit se répandra.

Julie Goffard : DROH!ME a un régisseur, chargé notamment de faire respecter les normes acoustiques et d'empêcher tout débordement.

Les gradins extérieurs de la Grande Tribune accueille maximum 800 personnes sur toute la longueur, soit 400 personnes en moyenne pendant les heures de spectacles (animations avec un niveau sonore restreint : pièces de théâtre, défilés de mode, cinéma open air, cirques, spectacles équestres, opéras,...).

Les horaires des restaurants sont des heures d'ouverture/de fermeture ordinaires soit 23h en semaine et 00h-01h en WE.

Avant de clôturer ce groupe thématique, quelques questions sont posées aux différents intervenants au sujet des conditions de spectacles en plein air sur les gradins de la Grande Tribune. Les réponses à ces questions se trouvent dans le compte-rendu du groupe thématique « Programmation et public cible » en date du 28 septembre 2016.

Roland Vaxelaire clôture le groupe thématique « Mobilité et accessibilité » et invite les participants à relire et transmettre aux absents le compte-rendu intégral publié en ligne. Il remercie les différents participants et précise que l'équipe DROH!ME reste à disposition

pour répondre aux dernières questions. La prochaine réunion aura lieu en février 2017 et portera sur les résultats de l'EI.

Intervention d'une participante

Au départ, j'étais assez perplexe et un peu méfiante, c'est toujours le résultat du manque d'information. Vous avez vraiment bien communiqué là-dessus. J'ai le sentiment maintenant d'être face à un projet qui est beau, qui va être beau, avec la volonté de bien faire, dans le respect et c'est rassurant, merci !

Roland Vaxelaire

MERCI à TOUS pour VOTRE PARTICIPATION !

L'équipe du DROH!ME Melting Park