

Mobilité 55 – Synthèse des réponses aux questions posées dans le cadre des élections communales 2018

(Version du 12 Octobre 2018 - 9:30; certaines réponses ne sont pas recopiées dans leur intégralité; le détail des réponses peut être obtenu sur demande)

MR & CITOYENS	Ecolo/Groen	cdH/CD&V
Question 1 : Tram 55		
Quelles mesures proposez-vous, ou êtes-vous prêts à défendre (auprès de la STIB, de la Région...) pour améliorer à court terme la circulation du tram 55 sur son parcours dans votre commune ?		
1.a Augmenter la fréquence du 55 aux heures de pointes pour augmenter l'offre en soirée et le week-end, et soutenir ainsi les déplacements sans voiture?		
Favorable	Favorable. On connaît l'importance du 55 pour les différents quartiers qu'il traverse et l'interconnexion entre ceux-ci. Il s'agit de l'un des trams les plus réunificateurs de la commune. On sait les difficultés d'engorgement de la circulation automobile dans lesquelles il est plongé au quotidien. Il est essentiel de pouvoir les amoindrir pour augmenter très sensiblement l'efficacité de ce lien névralgique entre les différents quartiers de Schaerbeek. Cela passe par une augmentation de ses fréquences en journée mais aussi en soirée et le week-end. La prochaine législature sera l'occasion d'élargir la réflexion à une autre ligne NOCTIS le long du trajet du 55.	Favorable, mais la pure et simple augmentation de la fréquence ne résoudra pas la congestion que connaît la ligne 55 sur son tracé actuel. Le tram 55 aujourd'hui est certes très densément peuplé... voire saturé aux heures de pointe. Toutefois, on constate aussi à certains endroits de son itinéraire que plusieurs trams se trouvent régulièrement les uns derrière les autres, coincés dans la circulation. Nous voyons deux solutions à cela : Faciliter la circulation du tram dans les voiries engorgées : c'est ce qui a été fait rue Gallait et rue Van Oost avec la mise en sens unique, et ça n'a d'ailleurs pas toujours été facile, tant dans la mise en œuvre de la mesure que dans l'acceptation de celle-ci par les riverains ! Proposer un matériel roulant plus adapté : des trams peuvent être plus fréquents, s'ils sont plus courts et provoquent donc un engorgement moindre, principalement aux carrefours.(...) La fréquence plus élevée de trams plus courts serait une manière de répondre à ce problème, tout en présentant l'intérêt d'être moins bruyants, ce qui est une dimension à prendre en compte dans des rues étroites et densément peuplées comme on en compte plusieurs sur le tracé actuel du 55.
1.b Créer des sites propres :		
(1) uniquement si cela peut se faire sans suppression de places de stationnement ?		
(2) là où c'est nécessaire pour éviter au tram d'être bloqué dans la circulation, même s'il faut supprimer des places de stationnement, moyennant une réflexion globale sur l'accès aux commerces locaux (livraisons) ?		
Favorable à l'option (1)	Favorable à l'option (2) uniquement. Les Ecologistes ont toujours privilégié les investissements dans des transports publics de surface et en site propre. L'existence des sites propres est le moyen le plus sûr pour augmenter l'efficacité et donc l'attractivité des transports en commun. Nous demandons avec insistance le renforcement et le développement des lignes CHRONO (HNS, haut niveau de service, c'est à dire des lignes protégées de la circulation automobile). Un REB (Réseau Express Bruxellois) pourrait être très facilement déployé grâce à la trentaine de gares sur le territoire bruxellois et des lignes de trains offrant une cadence minimum de 4 trains par heure, tous les jours, y compris le week-end et en soirée. Ces solutions peuvent dès aujourd'hui et sans investissement trop important désengorger Bruxelles. C'est dans cet esprit que Ecolo-Groen a plusieurs fois interpellé la SNCB.	Favorable sous conditions. Il est un fait que l'on ne pourra pas continuer de considérer le stationnement comme étant une variable à laquelle on ne peut jamais toucher. Mais la simple suppression n'est pas une solution : il faut proposer des compensations hors voirie, ce à quoi nous travaillons ardemment depuis plusieurs années (avec des résultats concrets, puisqu'on approche les 1000 places mutualisées en quelques années, et qu'il y a encore du potentiel). Les livraisons et la proximité d'un parking pour les clients (avec une attention particulière aux personnes à mobilité réduite, qui ne peuvent pas être exclues de la vie sociale !) doivent faire l'objet d'aménagements spécifiques en zones commerciales.

1.c. Augmenter la capacité des trams en passant des trams du type 3000 (actuellement sur la ligne 55, 32m de long) aux trams 4000 (exploités sur d'autres lignes STIB, 43m de long), sachant que cela demande d'allonger une partie des quais ?		
Defavorable Vu la typologie des quartiers traversés	Favorable. Partout où cela est possible, il faut pouvoir augmenter la capacité des transports en commun. Cela peut se faire en travaillant sur la cadence, nous l'avons dit. Mais cela peut aussi se réaliser en travaillant sur le matériel utilisé même si tous les types de tram ne peuvent pas circuler dans toutes les rues de Schaerbeek. Ecolo-Groen a toujours plaidé pour une augmentation des moyens dévolus à la Stib afin qu'elle puisse offrir un service le plus grand et le plus confortable possible aux Bruxellois.	Comme dit plus haut, le problème est moins l'impact en stationnement de l'allongement des quais que l'intégration de ces trams dans la circulation. Même si la circulation diminue grâce à une meilleure offre de transports publics, il subsistera toujours du trafic et il ne faut pas se voiler la face : de très longs trams contribuent à l'engorgement. Des trams plus courts et plus fréquents seront plus efficaces.
1.d soutenir la réalisation – et la prise en compte – d'une étude approfondie des avantages/inconvénients d'une prolongation du tunnel « pré-métro » Nord-Sud pour faciliter la sortie des trams vers la place Liedts (tram 55) et/ou vers la rue Rogier (tram 25) ?		
Favorable	Il est essentiel selon nous que cette option puisse être étudiée avec grande attention dans l'étude d'incidence du permis d'urbanisme du métro.	Cela ne semble pas une solution praticable alors que les travaux du Métro doivent être réalisés le plus rapidement possible avec, effectivement, cet avantage de passer en souterrain dans les quartiers denses.
1.e Autre proposition favorable au tram 55 :		
		Une remarque : la fiabilité du tram serait grandement améliorée si le contrôle du code de la route était renforcé, par exemple via la possibilité pour les agents de la STIB de verbaliser (à l'instar de ce qui se pratique sur certaines voiries à Gand, où des motards De Lijn précèdent le tram et verbalisent les voitures en double file sur les rails, ce qui est l'un des fléaux du 55 aujourd'hui).
1.f La combinaison des mesures ci-dessus permet d'augmenter fortement la capacité et la vitesse commerciale du tram 55. Êtes-vous favorable à la mise en œuvre de ces mesures et à défendre le maintien de cette ligne renforcée en lieu et place du métro ?		
Nous sommes favorables à la création du métro	Ecolo-Groen ne peut imaginer que l'arrivée du Métro Nord serve d'argument pour freiner les investissements dans les autres types de transports en commun. C'est dès maintenant que nous avons besoin d'un réseau de transports en commun optimal (...) Ecolo-Groen est dans tous les cas de figure pour le maintien de la ligne 55. A notre estime le métro et le tram 55 ne doivent pas être mis en concurrence. Ils offrent chacun un service différent et sans doute complémentaire. Le métro privilégie les trajets moyens et longs. Il est donc primordial de valoriser et renforcer aussi l'offre de proximité et en surface. Ceci est d'autant plus vrai au regard de la technologie prévue pour le creusement des stations du métro (monotube plutôt de bitube). Celles-ci seront extrêmement profondes (plus de 30m. Plus profond, par exemple, que la station Botanique) et rendront difficile une déserte agréable par le métro de la rue commerçante pour une population locale. Il est donc tout à fait inimaginable de supprimer la ligne 55. Dans cet esprit, et étant entendu les premières dates supposées de mise en service du métro (2028), la commune devra exiger de la Stib qu'elle continue à investir dans ses lignes en surface.	Le cdH est pour la réalisation du métro. Par contre, cela ne doit pas aller de pair avec un démantèlement du réseau ferré actuel. Celui-ci doit être exploité à son maximum, voire complété, pour imaginer une desserte de quartiers qui sont aujourd'hui moins bien servis. Schaerbeek pourrait ainsi être mieux relié à Jette, par exemple, ou à certains quartiers d'Evere. Nous soutenons cette thèse depuis longtemps et sommes heureux de voir qu'elle commence à être entendue et relayée dans d'autres cercles.

Question 2 : tram 25

En juillet 2018, la STIB a annoncé « étudier la suppression du tram 25 ». Il semble être question, au minimum, de scinder cette ligne au niveau de la place Meiser. La continuité de cette ligne est pourtant importante, car elle permet de long déplacements sans changement de véhicule et est très pratique pour de nombreux habitants de Schaerbeek. Êtes-vous prêt à défendre le maintien de cette liaison Schaerbeek – Etterbeek – Ixelles auprès de la STIB et des autorités Régionales ?

Oui	Très inquiétés par les projets de la Stib, Ecolo-Groen a organisé une action sur la ligne pour sensibiliser les usagers du 25. Une pétition a été lancée pour le maintien d'une offre de qualité pour les usagers de cette ligne. Elle est un autre lien essentiel pour la commune. C'est une liaison de proximité directe importante utilisée chaque jour par plusieurs milliers de passagers. Il est impensable de la voir disparaître où être amputée. Ecolo-Groen s'opposera vigoureusement à ce que la ligne 25 ait pour terminus la station Meiser/Diamant. Elle doit maintenir ce rôle de lien entre les quartiers et avec les autres communes.	Les projets de la STIB sur la ligne 25 nous semblent encore trop peu précis pour que l'on puisse adopter un positionnement clair. Le dissociation des lignes du 7 et du 25 sur l'axe de moyenne ceinture sont liés d'une part à une volonté de rendre la ligne 7 plus efficace (ce que l'on ne peut évidemment que souhaiter, au vu de l'importance de cette ligne qui est victime de son succès, et qui va s'accroître à l'avenir au vu des projets dans le quartier, notamment sur la friche Josaphat), et d'autre part à la volonté de desservir au mieux le futur site Mediapark. Ce projet d'ampleur, qui verra fleurir des entreprises, des écoles, du commerce et du logement, nécessite impérativement une desserte de qualité (sous peine de n'être accessible qu'en voiture, ce qui est évidemment à éviter à tout prix !). Par conséquent, bien que nous ne tolérerons pas que la liaison Schaerbeek-Etterbeek-Ixelles soit amoindrie, nous nous devons de faire preuve d'une vision dès aujourd'hui sur un projet aussi important. En somme, il ne s'agit pas d'une optique « soit... soit... » mais bien d'une logique « et... et... », ce que nous défendrons dans les débats avec la STIB et la Région.
-----	--	--

Question 3 : Priorités générales

Quel niveau de priorité (de 1 à 4) accorderiez-vous à chacune des mesures suivantes :

- a) Augmenter l'offre de transport en commun en créant de nouvelles lignes
- b) Contraindre les entreprises publiques de transport (SNCB, STIB, De Lijn et TEC) à coopérer de manière effective : rendre tous les titres de transports utilisables sur tous les réseaux, présenter les horaires et informations aux voyageurs de manière intégrée
- c) Prendre davantage de mesures pour restreindre l'usage de la voiture en ville
- d) Soutenir les commerces et l'intégration d'une diversité d'activités au niveau local pour diminuer la demande de mobilité

Niveau de priorité 4 pour : a, b,d	Priorité 1 : Améliorer l'offre existante en adaptant certaines lignes (mise en site propre, réseau S,...) Ensuite autres priorités ci-dessus : b, a, c, d	Priorités : b, a, c, d Ensuite : Aménager l'espace public de manière à donner le plus de place possible aux modes actifs, afin d'améliorer leur attractivité et ainsi offrir une solution crédible à l'usage de la voiture personnelle.
------------------------------------	--	--

Question 4 : Mesures pour diminuer l'usage de la voiture

a. Etes-vous favorable à une réduction de l'usage de la voiture ?

Uniquement dans le cadre d'une augmentation significative de l'offre de transports en commun.	Favorable	Absolument
---	-----------	------------

b. Défendez-vous l'application d'un péage urbain au niveau régional ?

Oui	Favorable	Oui
-----	-----------	-----

c. Au vu du lien entre disponibilité de stationnement et nombre de voitures en circulation, êtes-vous favorable, défavorable, ou opposé à une diminution progressive

(1) du nombre total de places de stationnement (voirie + hors-voirie) ?

(2) uniquement du stationnement sur la voirie, avec report du stationnement vers des espaces hors voirie (parkings privés) ?

Défavorable

- (1) La valorisation des espaces hors voirie est une piste intéressante pour avancer sur la question du parking en ville. Elle permet de rendre compréhensible et admissible par tous une augmentation de la place du piéton, du vélo et des transports publics dans l'espace public.
- (2) Favorable

Diminuer le nombre de places hors voirie n'a pas forcément de sens. Il s'agit avant tout d'utiliser au mieux les infrastructures déjà existantes ; et même s'il est vraisemblable que tant qu'il y aura de la place, le nombre de véhicules ne chutera pas, nous ne pourrions avancer sur des espaces publics de qualité qu'en poussant la voiture à stationner hors des rues. De nombreuses villes européennes (Danemark, Pays-Bas, etc.) ont un taux d'usage de la voiture nettement moindre, grâce notamment (mais pas exclusivement) à des parkings hors voirie nombreux et accessibles.

d. Quelles autres mesures visant à restreindre l'usage de la voiture proposez-vous ou soutiendriez-vous, au niveau communal ?

Création d'une ligne de bus électrique pour desservir le territoire de la commune

Un véritable mouvement citoyen a vu le jour dans notre commune ces derniers mois. Les Schaerbeekoïses ont exprimé au monde politique qu'ils voulaient plus de place et plus de sécurité pour tous les usagers. Et ce d'autant que la qualité de l'air ne cesse de se dégrader dans nos villes, principalement à cause de la présence de trop nombreuses voitures. Dès lors, le premier objectif est, dans cet espace clos qu'est la ville, de pouvoir redéfinir la place de chacun et surtout d'assurer une bonne cohabitation entre les différents usagers. L'instauration de la zone 30 est bien sûr la première étape pour y parvenir. Elle nécessite désormais l'augmentation des aménagements déjà présents, des messages de prévention nombreux et des actions ambitieuses de répression pour faire de cette décision une réussite complète. Nous voulons tendre vers une ville pacifiée où la vitesse excessive et l'utilisation des véhicules inutiles auront été éradiquées.

Les voitures partagées sont une clé indispensable : leur usage est en augmentation constante à Schaerbeek, et doit être encore encouragé notamment par des incitants financiers, mais aussi par le déploiement de davantage de véhicules et de stations sur le territoire. En ville, l'utilisation doit remplacer au maximum la possession (et nos habitants le comprennent de mieux en mieux).

Les modes actifs doivent impérativement être facilités et encouragés : par des infrastructures adaptées (trottoirs accessibles à tous, traversées sécurisées, éclairage suffisant) mais aussi par des incitants : prime à l'achat d'un vélo (électrique ou non), formations pour rouler dans le trafic, rangs piétons et rangs cyclistes (se rendre à l'école ou aux activités extrascolaires demeure une source de trafic automobile important).

A noter, de façon générale, qu'organiser les transports publics en souterrain ne va pas forcément de pair avec le fait de laisser tout l'espace public pour les véhicules (...) On pourrait donc imaginer une voirie commerçante apaisée, avec des trottoirs plus larges, des pistes cyclables sûres et confortables,...

QUESTION 5 : Action sous la précédente législature

Quelles sont les mesures que votre parti a proposées en matière de mobilité (si vous étiez dans l'opposition) ou mises en œuvre (pour la majorité) au cours de la législature qui se termine ?

ATTENTION : pour les réponses longues, seule la dénomination des principales actions est reprise ; pour le détail de réponses, voir les courriers reçus par chaque parti, disponibles séparément.

Nous avons critiqué l'abandon par la région du creusement du tunnel trams sous la place Meiser ainsi que du tunnel pour voitures sous la même place;
nous avons défendu la création d'une desserte latérale en zone 30 tout au long du bd Lambermont pour préserver les piétons/cyclistes et protéger la circulation locale

Quartier Terdelt
Multiplication des arceaux et boxes vélos sécurisés
Multiplication des alternatives à la voiture personnelle
Zone 30
Voiture communale partagée
Plan de Déplacement en entreprise
Logiciel de gestion de flotte
(ces points sont détaillés dans le courrier reçu d'Ecolo, disponible séparément)

Recensement des parkings hors voirie + instrument fiscal pour les mutualiser
Adoption d'un nouveau règlement de stationnement
Doublement du budget destiné aux formations des enfants [vélo]
Stationnement vélo
(...) réhabilitation d'espaces publics qui ne sont plus dévolus au stationnement et privilégient les modes de déplacements actifs
Développement rapide et bien réparti sur le territoire des Villo !
Développement rapide de l'offre de voitures partagée
Défense de l'offre de train S
Création prochaine de la ligne 56 ([bus] qui reliera Dailly à Colignon)
Mobilité autour des écoles
Zone 30
Plan Trottoirs

Contact pour toute question ou remarque : info@mobi55.be ; mobi55.be

Facebook : Mobilité 55