Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
A.A.T.L. – D.U.
A l'attention de
Monsieur Albert GOFFART
Directeur
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1
B – 1035 BRUXELLES

Bruxelles, le

V/Réf : 17/pfd/164974
N/Réf : AVL/KD/WMB-4.9/s.384
Annexe : 1 dossier

Monsieur le Directeur,

Objet : WATERMAEL-BOITSFORT.
Avenues de Visé / L. Wiener / chaussée de la Hulpe / rue du Pinson.
Aménagement d'une piste cyclable : itinéraire 16B.
Permis d'urbanisme (*Dossier traité par Mme C. Defosse*)

En réponse à votre lettre du 13 janvier 2006, en référence, reçue le 18 janvier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 25 janvier 2006, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis l'avis suivant.

L'intitulé de la demande émanant de l'AED porte sur l'aménagement de l'itinéraire cyclable régional n°16 (Watermael-Auderghem/place du Trône), plus spécifiquement sur la section A1/87 : avenue de Visé / rue L. Vandervelde / avenue L. Wiener (plans A1/87/PU/16B/B103/01, 02 et 03).
L'itinéraire Boitsfort-Centre (ICR 16) constitue l'une des radiales du réseau régional d'itinéraires cyclables bruxellois repris au PRD.

Le projet vise les objectifs suivants :
« permettre aux cyclistes de se déplacer dans un réseau de voiries où la vitesse du trafic est ralentie. Dans ces conditions, le cycliste peut rester en chaussée avec le reste du trafic, et où il n'est pas possible de réaliser des bandes cyclables ou de pistes D7; favoriser les piétons qui sont aussi les bénéficiaires de ces aménagements (plateaux pour traverser des carrefours, traversées raccourcies, élargissements de trottoirs); les aménagements visent à intégrer tous les usagers dans une grande mixité et à diminuer les vitesses des véhicules à moteur. »

Pour ce faire, le projet vise « l'amélioration avant tout de la sécurité routière pour les usagers faibles, l'amélioration de l'espace public, la plantation d'arbres, permettre une circulation aisée et sûre des piétons et des cyclistes, l'amélioration des arrêts de transports en commun, la création de bandes bus ».

L'avis de la CRMS est sollicité dans le cadre d'une demande de permis d'urbanisme. Cependant, contrairement à ce que signale le rapport d'incidences joint au dossier (page 3, point 4) sur la non existence de dispositions et prescriptions légales et réglementaires prévues en matière de monuments et sites, la Commission attire l'attention du fonctionnaire délégué sur le fait que l'itinéraire qui passe à la hauteur de la rue du Pinson fait partiellement partie du site classé de la cité du Logis. Ce tronçon devra dès lors faire l'objet d'une demande de permis unique.

L'itinéraire traverse également la zone de protection du parc du Jagersveld classé comme site.

La CRMS relève que certains aménagements seront réalisés par la Commune de Watermael-Boitsfort.

Elle s'interroge sur le bien-fondé de renforcer et/ou formaliser davantage certains aménagements existants. En effet, régulièrement interrogée à propos de l'impact des aménagements cyclistes sur la qualité de l'espace public en général, et du patrimoine bâti et naturel en particulier, la CRMS n'en est pas moins attentive aux dangers que constituent parfois la surenchère de certains dispositifs. A cet égard, la Commission se demande si une concertation préalable avec les services de la STIB a eu lieu pour débattre de ces nouvelles dispositions.

La CRMS signale que le rapport d'incidences est accompagné de plans dont le caractère sommaire (plans n/bl. éch. 1/500 ou plans couleurs A3) complique la bonne compréhension des interventions et l'identification précise des matériaux.

1. Parties classées

Le carrefour de l'avenue des Ortolans/rue des Pinsons/avenue du Cerf-volant étant classé, la CRMS demande de ne pas en modifier la voirie et de maintenir le profil, les niveaux et les matériaux des trottoirs actuels qui sont des éléments récurrents et significatifs de l'aspect paysager de la cité du Logis (rue du Pinson) et de ses abords immédiats.
Il en va de même pour le carrefour de la rue des Pinsons avec l'avenue de l'Arbalète.
Si nécessaire, la Commission pourrait accepter l'installation de feux de signalisation et de simples passages zébrés sans plateaux.

2. Remarques sur les parties non classées

Pour les autres tronçons, la CRMS formule les remarques suivantes qui intègrent des aspects plus importants que le seul aménagement de la piste cyclable (modifications de revêtements de sol, bandes de circulation pour les bus, etc.).

- Fragmentation de l'espace public

A plusieurs reprises, la CRMS a déjà pu constater que la division de la voirie en différents couloirs (en ce compris les trottoirs) crée une fragmentation de l'espace public qui engendre une certaine rigidité et un manque de souplesse en cas de conflits entre les usagers qui aggravent les cas d'accident (manque de marge de manœuvre pour éviter l'obstacle) : cyclistes/bus, piétons/cyclistes, piétons/poids lourds, cyclistes/parkings etc.

Elle relève ainsi différents cas de figure parmi ceux projetés (non exhaustifs) :

- après le pont des Arcades, bus et cyclistes se rencontrent sur une voie latérale indépendante (équipée d'une écluse à bus !). Pour rejoindre le rond-point, les cyclistes doivent se déporter plus loin vers la gauche au risque de se faire renverser par un bus venant dans leur dos.

- Le futur rond-point au carrefour de l'avenue du Martin-Pêcheur et de l'avenue de la Sauvagine prévoit un espace franchissable pour les poids lourds. Ce type d'aménagement reste préjudiciable pour les usagers lents.
- Carrefour de la rue des Bégonias/place Keym : l'élargissement des trottoirs empêchera définitivement le bus de manoeuvrer, ce qui semble déjà difficile aujourd'hui.
- A hauteur du site du Jagersveld : carrefour chaussée de la Hulpe/rue P. Dewolfs/avenue A. Solvay et carrefour avenue Solvay/avenue Delleur : les aménagements proposés n'apportent pas les garanties nécessaires en terme de sécurité pour les cyclistes.

De manière générale, la CRMS demande de limiter l'aménagement d'oreilles de trottoirs et de casse-vitesse qui visent à freiner la vitesse des véhicules au croisement des rues car ils perturbent la lecture de l'espace public et fragmentent aussi l'espace public. Elle plaide pour le recours à des feux de signalisation et de simples passages zébrés sans plateaux.

<u>- Matériaux</u>
La Commission conseille de réduire la diversité des matériaux au strict minimum et d'aménager les carrefours comme un espace où les rues se confondent, constituant ainsi un réel élément du tissu urbain. Elle encourage la récupération d'un maximum d'éléments en matériaux naturels au lieu de mettre en œuvre des éléments en béton préfabriqué noir, des klinkers noirs, blancs, gris, etc. Outre leur aspect esthétique, les pavés et la pierre bleue sont, en outre, des matériaux durables qui résistent mieux que le béton à l'encrassement et à l'usure, tout en garantissant une perméabilité des sols et une homogénéité visuelle.

L'interruption d'un revêtement par un autre matériau (comme la mise en place de pavés traditionnels) peut éventuellement contribuer à réduire la vitesse de circulation et produire un effet similaire à celui d'un plateau, sans pour autant modifier de manière déterminante la perception des lieux. (Rem : mais sûrement pas la combinaison du plateau en pavés traversé par une piste cyclable asphaltée!).

3. Plantations
La CRMS demande d'être informée sur des aspects du projet non précisés :
- page 13 : « Esthétique : des matériaux neufs et des plantations d'arbres viendront améliorer l'espace public ».
- page 20 : « arbres à haute tige type à définir en accord avec le fonctionnaire délégué ».

En conclusion, la CRMS demande d'adapter le mieux possible les différents aménagements aux caractéristiques paysagères des avenues concernées et de réduire la diversité des revêtements de sols au bénéfice de matériaux naturels.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

A. VAN LOO	G. STEGEN
Secrétaire	Vice-Président

C.c. : A.A.T.L. – D.M.S. (Mme M. Kreutz).