

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE

**Monsieur Fr. GUILLAN Y SUAREZ**

*B.D.U. – Direction de l’Urbanisme*

C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1

**B - 1035 BRUXELLES**

V/réf. : 04/pfd/588055

N/réf. : AVL/kd/BXL-4.167/s.583

Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES / ANDERLECHT / SAINT-GILLES. Aménagement de pistes cyclables séparées le long des boulevards du Midi, de l’Abattoir et Poincaré.

**Demande de permis d’urbanisme – Avis de la CRMS**

En réponse à votre demande du 21 janvier 2016, en référence, reçue le 22 janvier, nous vous communiquons **les remarques** émises par notre Assemblée en sa séance du 17 février 2016.

Le projet s’inscrit dans l’objectif général de rendre l’ensemble de la petite ceinture de Bruxelles cyclable, ce qui est positif. Il concerne l’aménagement du long tronçon rectiligne compris entre la porte de Ninove et le boulevard Maurice Lemonnier, jusqu’à la partie concernée par le Schéma Directeur Midi.

***Si la CRMS encourage l’idée de pérenniser les deux pistes cyclables sur ce tronçon de la petite ceinture, elle ne souscrit pas aux aménagements proposés.***

***En effet, le parti adopté par le projet (séparation complète des pistes cyclables et des voiries) est à l’origine de problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes. De nombreux aménagements complexes sont imaginés pour tenter d’y remédier : « bermettes élargies », changement de côté du stationnement, passage piétons en baïonnette, plateaux, etc. Loin de contribuer à renforcer la lisibilité et la cohérence de cet axe structurant (dont le PRAS confirme les qualités historiques et esthétiques), ces aménagements obligent à des interventions inélégantes tant sur le terre-plein (qui était théoriquement conservé sans modifications) que du côté des fronts bâtis. Au lieu de souligner la structure, ces interventions vont finalement accentuer l’aspect hétéroclite des boulevards de ceinture - et ce au prix d’investissements très lourds et difficiles à justifier, y compris sur le plan de la sécurité des piétons et des cyclistes.***

***La CRMS détaille ci-dessous les principaux aménagements qui posent problème.***

La petite ceinture est reprise au PRAS en ZICHEE et comme espace structurant. La CRMS est interrogée parce que les 2 pavillons d’octroi de la porte d’Anderlecht ainsi que leur zone de protection se situent dans l’emprise des travaux. En outre, les travaux sont limitrophes à deux bâtiments classés, la grande écluse et l’immeuble Perle Caulier (boulevard Lemonnier), ainsi qu’à la zone de protection de ce bâtiment et à celle des pavillons d’octroi de la Porte de Ninove.

Le profil de la petite ceinture (+/- 67 m) est typique d’un boulevard classique et symétrique, avec large terre-plein central, jadis planté de 4 rangées d’arbres. Un lien ferroviaire situé en chaussée entre la gare du Midi et l’Allée Verte y a fonctionné jusqu’à la création de la ligne 28. Cette contrainte explique que cette partie de la petite ceinture n’a pas connu le succès du haut de la ville et qu’elle a pu échapper aux visions circulatoires des Travaux Publics de la fin des années 1950. Aujourd’hui, le terre-plein central accueille la Foire du Midi en été. Hors cette période, il est occupé par du stationnement sauvage.

## PROJET

Dans le courant de l'année 2015, une piste cyclable a été réservée de part et d'autre du boulevard par suppression d'une bande passante. La présente demande vise à pérenniser la présence de ces pistes cyclables mais en les déplaçant systématiquement de l'autre côté de la bande de stationnement qui longe les trottoirs et en les remontant à leur niveau. Les travaux sont par conséquent considérables. Ils sont assortis du réaménagement de tous les carrefours (qui ont pourtant été profondément remodelés il y a moins de 10 ans) ainsi que d'une série d'autres interventions liées à la modification des traversées piétonnes, à la suppression de l'arrêt de tram situé à hauteur des Arts et Métiers et au réaménagement complet de la Porte d'Anderlecht, notamment.

Les aménagements prévus par le présent projet à proximité de la Porte de Ninove ne se raccordant pas exactement au PU délivré en 2015, des modifications de ce dernier sont demandées.

Les travaux prévus comprennent :

- la création de deux pistes cyclables bidirectionnelles séparées (une de chaque côté de la petite ceinture),
- leur implantation entre le stationnement et le trottoir, obligeant leur surélévation à la hauteur du trottoir ainsi que le déplacement des filets d'eau et avaloirs sur la totalité du tronçon,
- leur recouvrement par de l'asphalte ocre,
- la création de plateau aux carrefours à l'entrée des zones 30 (sauf rue de Cureghem en raison des rails de tram),
- la création de nouvelles traversées piétonnes : à hauteur de la rue Brogniez, entre les pavillons d'octroi de la Porte d'Anderlecht et à hauteur de la rue de la Rosée,
- la plantation d'une dizaine d'arbres d'alignement face à l'Ecole des Arts et Métiers et d'une dizaine d'arbres destinés à boucher des « trous » dans les plantations existantes (si les conditions le permettent).

## AVIS DE LA CRMS

La CRMS se réjouit de la décision de peu modifier le terre-plein central et de compléter les alignements d'arbres existants là où ils ne sont pas compris dans l'emprise de la Foire du Midi. Elle s'interroge toutefois sur l'entretien du pavage central du terre-plein (voirie régionale) qui ne fait pas partie de la demande et sur l'abandon de cette partie centrale au parking sauvage.

**Elle encourage la création de deux pistes cyclables sur la petite ceinture et propose de maintenir le dispositif existant en l'améliorant éventuellement de manière ponctuelle car elle ne souscrit pas aux aménagements prévus. En effet, en séparant les pistes cyclables de la voirie carrossable, le projet oblige des interventions complexes et coûteuses qui altéreront la lisibilité et les qualités paysagères de cet axe structurant afin de garantir un minimum de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Ce résultat est paradoxal par rapport à l'objectif poursuivi au départ.**

La CRMS pointe ci-dessous les interventions qui visent à pallier les problèmes de sécurité générés par le projet mais qui affaiblissent le pouvoir structurant de ce tronçon de la petite ceinture et de son terre-plein central :

- L'implantation de la piste cyclable entre stationnement et trottoir oblige la surélévation d'une partie de la voirie actuelle, donc **des travaux importants de déplacement des rigoles et avaloirs, ainsi que de gestion des écoulements d'eau, encore complexifiés par les dénivellations des plateaux installés aux carrefours. Ces aménagements coûteux et fragiles, exigeant un entretien régulier, comportent de nombreux désavantages tant pour les piétons que pour les cyclistes — alors que leur sécurité était un des objectifs du projet.** Certains de ces aménagements sont particulièrement dangereux, comme par exemple celui situé au débouché des rues des Foulons et de Cureghem (plusieurs fois corrigé sur les plans).
- Les pistes cyclables sont aménagées de plain-pied avec les trottoirs (**une autre source d'insécurité**). Ceux-ci sont revêtus de dalles béton 20 x 20cm, tandis que les pistes cyclables seront recouvertes d'**asphalte ocre, un matériau particulièrement salissant** (chewing gums, trainées de roulage noires).

Les piétons qui attendent aux feux seront désormais coupés des passages cloutés par la piste cyclable. Pour tenter de garantir leur sécurité, on crée des « bermettes élargies » au-delà de la piste cyclable (par exemple à hauteur de la rue Brogniez). **Il n'empêche que ces dispositifs sont dangereux car le piéton n'est pas habitué à être attentif aux cyclistes qui passent derrière lui lorsqu'il attend à un feu.** La moindre distraction s'avérera dangereuse.

- Le tracé de la piste cyclable est sinueux alors que le boulevard est rigoureusement rectiligne, **obligeant un calepinage des dalles 20 x 20 de trottoirs irraisonnable sur le plan technique et sur celui de la durabilité.** Ici encore, l'incongruité des aménagements résulte d'un problème de sécurité découlant directement des options : la séparation (tant physique que visuelle) des vélos et des voitures par la zone de stationnement. En effet, le fait que l'inter-visibilité entre les uns et les autres soit supprimée augmente les risques d'accidents pour les cyclistes aux carrefours. **Ce qui motive le dévoiement de la piste cyclable vers la voirie carrossable 25 m avant chaque croisement de rue... !**

- La Porte d'Anderlecht et les abords des pavillons d'octroi classés font l'objet d'un réaménagement complet, avec ajout d'un îlot directionnel au centre + abattage de trois arbres pour réaliser le quai de l'arrêt de tram. **Sur un axe inscrit en ZICHEE, il n'y a pas lieu d'abattre les arbres des alignements structurants au profit d'aménagements circonstanciels.** En effet, les arrêts de tram ont été modifiés plusieurs fois ces dernières années et seront encore appelés à évoluer. Par ailleurs, bien que l'aménagement vise à une composition symétrique (ce qui est positif), **le terre-plein central structurant devient dissymétrique du côté du boulevard Poincaré en raison d'une inversion des bandes de stationnement qui sont** implantées non plus le long du trottoir mais le long du terre-plein (entre la chaussée de Mons, la rue Brogniez et passé la rue d'Artois).

**Cette déformation du terre-plein n'a pas lieu d'être :** elle est perturbante pour la lisibilité des pavillons d'octroi classés qui obéissent à une composition néoclassique. **Enfin, la CRMS demande d'être informée du détail des aménagements prévus aux abords immédiats des pavillons car leur complexité ne semble pas propice à la mise en valeur des pavillons.**

- Le changement d'implantation du stationnement serait motivé par la foire (mais il ne règle rien à ce propos). Il est à l'origine d'un travail en profil complètement différent entre le boulevard Poincaré et le boulevard de l'Abattoir qui se situent pourtant dans le strict prolongement l'un de l'autre. **Il débouche, en outre, sur l'ajout d'appendices disgracieux tout le long du terre-plein central qui était pourtant censé ne pas être modifié.**

- Une extension diagonale et dissymétrique des passages cloutés de la chaussée de Mons est proposée dans le but de suivre le cheminement « naturel » des piétons » (mais la même justification n'a pas inspiré la nouvelle traversée piétonne de la rue de la Rosée). **Ce marquage n'est pas encouragé car il renforce l'aspect disparate des aménagements.**

- La traversée de la petite ceinture par la rue de la Rosée a été complétée de deux pistes cyclables transversales (une dans chaque sens) situées de part et d'autre de la voirie carrossable traversant le terre-plein. Les piétons commencent par traverser au droit de la rue de la Rosée et longent la piste cyclable sur le terre-plein puis sont déviés en baïonnette pour la traversée de la seconde partie du boulevard. Pour leur sécurité, ceci oblige la création d'une « bermette élargie » le long des rails du tram (et une seconde de l'autre côté par souci de symétrie ?). On ne comprend pas ce dévoiement : **ne serait-il pas envisageable de simplement prolonger les passages cloutés en ligne droite, le long des pistes cyclables ?**

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO  
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS  
Présidente

C.c. à : B.D.U. – D.M.S. : S. Valcke ; B.D.U. – D.U. : B. Annegarn ;  
M. G. Coomans de Brachène (par mail), M. Th. Van Ro (par mail).