

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Monsieur A. GOFFART

Directeur de la Direction de l'Urbanisme – A.A.T.L. – D.U.

C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/pfd/172068
N/réf. : AVL/CC/BXL-4.76/s.385
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Rue Lebeau. Aménagement d'une piste cyclable. Demande de permis d'urbanisme. Rues Lebeau / de la Paille / de Ruysbroeck / de l'Hôpital / place de la Justice

(Dossier traité par : André VITAL)

En réponse à votre demande du 18 janvier 2006 sous référence, réceptionnée 25 janvier, nous avons l'honneur de vous communiquer l'avis émis par notre Assemblée, en sa séance du 8 février 2006, concernant l'objet susmentionné.

La demande porte sur quelques modifications du projet de réaménagement de l'espace public englobant les rues Lebeau, de la Paille, de Ruysbroeck, de l'Hôpital et la place de la Justice, lequel a déjà été examiné par la Commission en ses séances du 06/11/2002 (remodelage des voies de circulation et de l'espace public) et du 22/06/2005 (intégration d'une œuvre d'art).

1. Piste cyclable

La principale modification du projet concerne le remplacement, rue Lebeau, d'une bande de voie publique, initialement réservée au stationnement des véhicules, par une piste cyclable. Cette dernière étant plus étroite que la bande de stationnement, le trottoir s'en trouve avantageusement élargi, ce qui est positif. La Commission estime cependant que cette intervention présente des désavantages collatéraux et que l'aménagement d'une piste cyclable sur cette artère est discutable et inapproprié à plusieurs titres :

- La forte déclivité de la rue Lebeau : on est en droit de s'interroger sur l'opportunité d'aménager, dans une rue présentant une pente aussi forte, une piste cyclable montante étant donné l'inconfort que présentera son ascension pour certains usagers.
- Le projet de l'ICR 7 : il apparaît que l'aménagement de la piste cyclable de la rue Lebeau fasse en quelque sorte double emploi avec un tronçon de l'itinéraire Cyclable Régional 7 passant à proximité (via les rues des Bogards, des Alexiens et de Rollebeek). La Commission s'interroge dès lors sur la nécessité de faire coexister deux tronçons cyclables aussi proches l'un de l'autre (d'autant que l'option de la rue Lebeau n'est pas très opportune) et demande que l'organisation du réseau cyclable bruxellois soit rationalisée au maximum.

Dans ce cadre et de manière générale, la Commission observe qu'elle est souvent interrogée sur des projets locaux de réaménagement de l'espace public (parfois limités à un seul tronçon de rue !) lesquels sont rarement recadrés par rapport à des projets plus généraux ou à une politique globale permettant d'évaluer leur pertinence ou leur cohérence à l'échelle d'un quartier, voire de la ville.

En résulte, pour certaines interventions, un manque de continuité ou de cohérence avec d'autres projets bruxellois de réaménagement de l'espace public ou une absence de vue globale par rapport aux besoins ou au fonctionnement du quartier. La Commission demande d'éviter les réflexions et donc les interventions ponctuelles et localement limitées qui ont pour conséquence de déstructurer et de fragmenter le tissu urbain plutôt que de contribuer à sa cohérence globale et à l'accessibilité des quartiers.

- La concomitance du trafic cycliste, routier et des transports publics : la Commission s'inquiète de l'inconfort et du danger que ne manquera pas de présenter la circulation des bus de la STIB en parallèle avec les vélos empruntant cette piste cyclable dont seulement 110 mètres seront aménagés en « site propre » - la réinsertion des vélos dans le trafic routier à la sortie de la piste cyclable sera source de risque, d'autant que la manœuvre se fera dans l'effort (ascension) et sur une voie de circulation où le trafic est dense.
 - La complexification de l'espace public : la substitution d'une piste cyclable à la bande de stationnement prévue initialement nécessite l'installation, le long des 110 mètres du site propre de la piste, d'un important nombre de barrières de protection (une trentaine !) permettant d'isoler les cyclistes des piétons et pouvant également servir au rangement des vélos. La Commission n'est pas favorable à l'augmentation constante du mobilier urbain ainsi que de tels dispositifs qui tendent à complexifier considérablement l'aspect de l'espace public et à en brouiller la lecture.
- De manière générale, la Commission constate que les projets de réaménagement de l'espace public ont actuellement tendance à se faire au détriment de la lisibilité et de la continuité du tissu urbain existant. Or cette lisibilité est un facteur important du comportement des différents usagers et des habitants qui, de plus, ôtent à ces espaces leur flexibilité. Est à mettre en cause la multiplication souvent anarchique des matériaux mis en œuvre à laquelle s'ajoute une panoplie de dispositifs (dont les barrières de sécurité) destinés à délimiter strictement les espaces dévolus aux différentes catégories d'usagers : piétons, PMR, cyclistes, transports en commun, voitures, zones de stationnement, etc. Outre le fait de nuire à la lisibilité générale de l'espace, ces éléments sont souvent gênants, voire même dangereux, pour les utilisateurs. De plus, la mono-fonctionnalité des espaces publics engendre pour chaque mode de déplacement un comportement agressif par rapport aux autres utilisateurs, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché de convivialité. Le rétrécissement systématique des rues dans l'optique de ralentir la vitesse des automobiles participe de la même démarche. Aussi, ces options vont-elles généralement de pair avec la mise en œuvre d'autres dispositifs, ralentisseurs de vitesse, etc. qui renforcent encore davantage la fragmentation des espaces au détriment de la lisibilité de la ville
- Afin de parer aux inconvénients soulevés ci-dessus, la CRMS préconise des interventions qui permettent une lecture fluide, logique et claire de l'espace public et des différentes zones qui le composent. Dans ce sens, elle demande :
- de ne pas cloisonner strictement la voie publique tendant à canaliser strictement son utilisation ;
 - de respecter, voire de renforcer, les caractéristiques urbanistiques et paysagères du tissu urbain existant ainsi que de la flexibilité de l'utilisation de l'espace public.

2. Autres modifications du projet

Quelques autres modifications ont également été apportées au projet et sont mentionnées dans le présent dossier sans que la Commission ne puisse réellement se prononcer à leur égard étant donné le manque de précision ou d'information à leur sujet (les plans transmis ne concernent que le tronçon de la rue Lebeau et non les autres rues) :

- en ce qui concerne l'éclairage du pont, une nouvelle option est actuellement à l'étude : percement des puits de lumière – mais la faisabilité de cette intervention n'a pas encore été confirmée
- le projet de plantations est revu semble-t-il à la baisse sur la place de la Justice

Par ailleurs, le projet d'intégration d'une œuvre d'art de Daniel Buren, constituée d'une « forêt » de drapeaux, ne semble avoir subi aucun amendement, en dépit des remarques émises par la CRMS dans son avis précédent qui est donc toujours d'actualité. Il s'agit, rappelons-le, de 95 drapeaux sérigraphiés, dont les couleurs et dessins sont, à ce jour, encore indéterminés. Un éclairage (diodes électroluminescentes à lumière blanche) sera placé au sommet de chacun des mâts lesquels feront, rappelons-le, de 7 à 12 m de haut et seront dotés de drapeaux de 2 m de large sur respectivement 4,70 m, 5,70 m, 6,70 m ou 8,60 m de haut et dont le renouvellement devra être effectué tous les ans ! Outre le problème de l'entretien et de la maintenance que cette œuvre d'art posera, la Commission réitère l'ensemble de ses remarques émises dans son avis précédent concernant ce projet

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

Copie à : A.A.T.L. – D.M.S.