

Monsieur Albert GOFFART
Directeur A.A.T.L.
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 15/pfd/172750 (M. A. Vital)
N/réf. : AVL/ah/SBK-4.21/s388
Annexe : 1 dossier dont 10 plans

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : SCHAERBEEK. Boulevard Lambermont / avenues Voltaire et Deschanel / rues Portaels, Metseys, et autres. Demande de permis d'urbanisme pour l'aménagement de l'ICR 11 sur le territoire de Schaerbeek.

En réponse à votre courrier du 22 février sous référence, réceptionné le 1 mars 2006, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 22 mars 2006 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis les remarques suivantes sur le projet mais qu'elle s'est fermement opposée aux interventions prévues sur les avenues Voltaire et Deschanel.

La demande porte sur les aménagements de l'espace public pour l'itinéraire cyclable régional n° 11 (ICR 11) sur le territoire de Schaerbeek. Les branches A et B de celui-ci démarrent à la limite régionale avec les communes de Grimbergen et de Vilvorde et le parcours traverse la région selon un axe nord-sud. Il passe par le pont Van Praet, empruntant la vallée du Maelbeek jusqu'à la place Flagey, pour se diriger ensuite en direction sud via le Bois de la Cambre et la forêt de Soignes. La demande actuelle porte uniquement sur le tronçon situé sur Schaerbeek. Les autres sections feraient l'objet de demandes séparées.

Ne se limitant pas aux infrastructures cyclables proprement dites (bandes et pistes cyclables, sas devant les feux), le projet prévoit également la réorganisation des voiries, des carrefours et des zones de stationnement ainsi que la transformation de certaines rues en zones 30 ou en sens unique limité. Si la Commission ne s'oppose pas à la réalisation d'itinéraires cyclables, elle estime que les aménagements proposés constituent une modification profonde des plus belles avenues monumentales de la commune et qu'elles dépassent donc l'objectif poursuivi. Par ailleurs, elles sont d'une telle complexité qu'elles ne semblent pas systématiquement contribuer à la sécurité des usagers 'faibles'. La CRMS demande de revoir le projet en tenant compte des observations suivantes.

Avenues Voltaire et Deschanel (avis défavorable)

Les avenues Voltaire et Deschanel sont inscrites à l'inventaire légal et situées en ZICHEE, ce qui signifie qu'elles sont reconnues comme un atout esthétique régional notoire. L'axe des avenues, réalisées entre 1905 et 1915, épouse le tracé courbe de la voie de chemin de fer qui parcourait le quartier autrefois et qui a été déplacée donnant naissance aux deux avenues au moment de l'urbanisation du quartier et de l'aménagement du parc Josaphat. Les avenues revêtent d'une grande valeur patrimoniale que la Commission demande de préserver.

Les interventions proposées seraient particulièrement dommageables sur cette partie du projet. A part le premier tronçon situé entre l'avenue Foch et la rue Metseys, ces avenues se caractérisent par la présence d'un terre-plein central qui marque leur tracé. Constitué de parties gazonnées et de parterres de plantes arbustives, les terre-pleins sont bordés de part et d'autre d'un alignement de platanes. Ils sont entourés de trottoirs recouverts d'asphalte, contrairement à ceux qui longent les maisons.

Le projet y prévoit des aménagements de type purement fonctionnel: l'aménagement d'oreilles de trottoirs à chaque angle des terres-pleins, la modification de leur tracé ou encore le rassemblement de certains parterres. En raison de l'impact négatif sur la valeur patrimoniale du site et en l'absence d'une étude des plantations motivant la pertinence des interventions, la Commission s'oppose à ce volet du projet. Elle rappelle que la gestion et l'entretien des plantations incombent à la Commune et qu'une concertation avec cette dernière s'impose.

La circulation des avenues étant organisée en sens unique, l'aménagement d'oreilles de trottoirs pour sécuriser les traversées des piétons ou la circulation des cyclistes, ne semble d'ailleurs pas indispensable. La CRMS demande instamment de renoncer à ces dispositifs qui altèrent la lisibilité du tracé urbain monumental.

Remarques générales sur l'ensemble du projet et sur les carrefours en particulier

De manière générale, la C.R.M.S. constate que les aménagements prévus sur l'ensemble du tracé compliqueront considérablement l'espace public au détriment de la lisibilité et la continuité du tissu urbain existant. C'est notamment le cas de l'aménagement des différents carrefours du tracé. Or cette lisibilité est un facteur important du comportement des différents usagers et des habitants. Ainsi, il est démontré que le manque de lisibilité de certains espaces publics joue notamment un rôle déterminant dans les problèmes de sécurité.

Par ailleurs, la complexification des espaces se double d'interventions peu justifiées qui leur ôtent leur flexibilité. A la multiplication des matériaux s'ajoute une multitude de dispositifs destinés à délimiter les espaces réservés aux différents utilisateurs (piétons, PMR, cyclistes, transport en commun, voitures et parkings, etc.).

Outre le fait de nuire à la lisibilité générale de l'espace, ces éléments sont souvent gênants, voire même dangereux, pour les utilisateurs. En effet, 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 ou leur aménagement en sens unique 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, tels que des plateaux surélevés, des oreilles de trottoirs, des casse-vitesse, des aménagements en « chicane » etc. qui renforcent encore davantage la fragmentation des espaces au détriment de la lisibilité de la ville. L'ensemble de ces dispositifs peut, en outre, être contraignant, voir même dommageable, pour les activités économiques de certains quartiers (accessibilité des camions et camionnettes, déchargement, etc. – voir la remarque reprise ci-dessous sur la rue des Coteaux).

La C.R.M.S. attire également l'attention sur le fait que des aménagements d'une telle complexité sont très difficiles à entretenir et présentent un caractère peu durable (p.ex. raccords

compliqués entre les différents matériaux, qualité inégale des matériaux, etc.). De ce fait, ils vieillissent généralement très mal et doivent être souvent renouvelés peu après leur réalisation. En raison des problèmes multiples posés par les interventions mentionnées ci-dessus, la C.R.M.S. encourage dès lors une utilisation moins contraignante et plus souple de l'espace public. De cette manière on éviterait également la panoplie de panneaux de signalisation qui s'imposent et sur lesquels les plans restent muets à l'exception des panneaux de direction liés à l'itinéraire cyclable.

Le problème de la complexité de l'espace public est très présent au niveau des deux carrefours situés de part et d'autre de la partie 'en entonnoir' de l'avenue Louis Bertrand (carrefours Voltaire/Bertrand et Deschanel/Azalées), situés dans la perspective du parc Josaphat classé comme site.

L'aménagement du carrefour Deschanel/Azalées présente une panoplie de dispositifs tels que casse-vitesse, oreilles de trottoirs, rond-point avec rampe adaptée au trafic lourd, sens uniques limités, poteaux, abaissement des trottoirs à une hauteur de 2 cm, parking en épi. Le tout est aménagé de manière asymétrique par rapport au tissu urbain environnant ce qui rend l'espace particulièrement illisible et peu sécurisant. Le projet communal de replacer sur le rond-point central le mât de Lalaing, présenté à l'expo universelle à Gand en 1913 et érigé sur le carrefour en 1926, devrait être mis en question en raison des risques pour le monument. Enfin, l'aménagement complique très fort l'accessibilité de la rue des Coteaux rejetant ainsi vers l'avenue Rogier le trafic lié aux entreprises établies dans cette rue et entraînant donc d'autres problèmes de circulation tout en hypothéquant l'avenir économique du quartier.

Le même type de dispositifs est proposé au carrefour Bertrand/Voltaire. A aucun de ces carrefours, l'impact de la modification du tracé des terre-pleins sur les plantations n'a été suffisamment étudié.

Quant au carrefour Lambermont/Portaels, il ne contribue pas non plus à une meilleure lisibilité de l'espace public. Depuis le boulevard Lambermont, les cyclistes accèderaient directement à la rue Portaels traversant un espace nouvellement aménagé et interdit à la circulation automobile. Le tracé cycliste y serait donc également délimité par des poteaux. La rue Portaels serait aménagée en sens unique. Une placette serait ainsi aménagée comprenant trois emplacements de parking et une zone de livraison. L'ensemble serait visuellement encombré par la présence d'un filtre tram (fosse remplie de gros gravier). Ce nouvel aménagement ne pourrait se comprendre que moyennant un grand nombre de panneaux de signalisation ne figurant pas sur les plans. La CRMS le décourage fermement.

En conclusion, la Commission demande de revoir le projet de l'ICR dans le sens d'une plus grande simplicité et d'une plus grande flexibilité de l'espace public, en particulier en ce qui concerne l'axe Voltaire/Deschanel et les carrefours situés sur le tracé.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président