

M.R.B.C. – A.A.T.L. – D.U.
Monsieur André VITAL
Fonctionnaire délégué
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU 11/PFU/189916
N/réf. : AVL/ah/KKB-4.4/s436
Annexe : 1 di-ossier comprenant 4 plans et doc. A3

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué

Objet : KOEKELBERG / ANDERLECHT / MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Réaménagement du boulevard Mettwie.
Dossier traité par M. Fr. Guillan-Suarez.

En réponse à votre courrier du 23 mai 2008 sous référence, réceptionné le 29 mai dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 11 juin 2008 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis un avis **favorable sous réserve**.

Cette demande concerne la réalisation de 2 km de pistes cyclables sur l'ensemble du boulevard Mettwie, à l'exception du tronçon situé entre l'avenue du Château et la basilique de Koekelberg. Les pistes seront implantées de part et d'autre de la voirie et nivelées par rapport aux trottoirs. Les bandes de circulation automobile seront réduites en largeur mais resteront au nombre de deux. Ponctuellement, notamment dans le tronçon à proximité de la chaussée de Gand, une bande commune pour bus et vélo est créée prenant le relais de la piste en trottoir. Les aménagements projetés sont compris dans la zone de protection du site du Kauwberg; ils longent également le site classé du Karreveld ainsi que la cité de logements sociaux réalisée par l'architecte Diongre (non protégée).

Le boulevard Mettwie fut projeté en vue de l'Exposition Universelle de 1958, qui avait servi de catalysateur aux grands travaux routiers en Belgique, mais ne fut finalement achevé que dans les années 1960. Reliant la chaussée de Ninove à la basilique de Koekelberg, l'avenue devait constituer un des principaux itinéraires d'évacuation du site du Heysel vers les communes situées à l'ouest de Bruxelles. Sa largeur (deux voies rapides dans chaque sens) ainsi que son caractère aéré et planté sont caractéristiques des principes urbanistiques de la 'modernité' de l'époque qui réservait une place importante à la circulation automobile. Les constructions longeant le boulevard furent réalisées par phases, les réalisations les plus marquantes étant les immeubles tours construits dans la partie la plus large de l'avenue.

De manière générale, le réaménagement qui fait l'objet de la présente demande s'intègre bien à la typologie de l'avenue. La berme centrale, aujourd'hui plantée principalement de marronniers et engazonnée, ne serait pas rétrécie. Les trottoirs restent assez larges (les engazonnements semblent maintenus) tandis que la réduction de la largeur des bandes de circulation diminuera globalement la vitesse des véhicules motorisés. Le projet est aussi l'occasion de restaurer ponctuellement les alignements d'arbres, notamment aux carrefours, ce qui est positif. Les plans devront toutefois être détaillés sur ce point.

La C.R.M.S. émet donc un avis favorable sur les grandes lignes du projet. Elle s'interroge toutefois quant à l'impact de certains aménagements projetés sur la lisibilité de l'espace public.

La complication de l'espace public

Si le profil du boulevard Mettewie peut parfaitement accueillir la piste cyclable, l'aménagement proposé devient pourtant compliqué et très présent aux carrefours et monopolise la lecture de l'espace au détriment de sa flexibilité. ***Le boulevard qui développe aujourd'hui un paysage sobre où domine le végétal, prendrait ainsi une allure plus franchement routière par la quantité des dispositifs dissuasifs et des marquages surajoutés, alors qu'il est possible de concilier les interventions avec des qualités spatiales de l'avenue.*** Ceci est d'autant plus regrettable que la volonté de l'AED est de valoriser les modes de déplacement doux. En conséquence, la C.R.M.S. préconise d'adapter les plans sur les points suivants :

- Pour des raisons de confort et de sécurité, les cyclistes sont ramenés contre la circulation automobile dans les carrefours. Cette contrainte entraîne de nombreuses complications dans le tracé des carrefours et des marquages au sol très présents y apparaissent, fragmentant la lecture spatiale. ***La Commission demande de ne pas marquer les pistes cyclables par des bandes rouges et les bandes bus / vélo par des damiers mais d'adopter une plus grande sobriété dans les marquages à hauteur des carrefours.***

- ***Elle demande également de renoncer au dispositif des baïonnettes pour la traversée piétonne du terre-plein central et de prévoir un autre système plus adapté aux caractéristiques des lieux*** (par exemple, les doubles barrières qui existent déjà aujourd'hui sur le site). Selon les plans, le système de baïonnette serait appliqué de manière assez systématique, ce qui perturbe la lisibilité de la berme centrale et occasionne l'abattage d'au moins un arbre, alors que la continuité de ce terre-plein constitue un élément structurant et très caractéristique de l'avenue. Le système des baïonnettes est d'autant plus inutile que les passages piétons sont pour la plupart sécurisés par des feux et que l'on voit arriver les voitures de très loin.

Dans leur ensemble, les aménagements prévus par le projet compliquent considérablement l'espace public au détriment de la lisibilité et la continuité du tissu urbain existant. Or cette lisibilité est un facteur important du comportement des différents usagers et des habitants, et le manque de lisibilité de certains espaces publics joue notamment un rôle déterminant dans les problèmes de sécurité.

Dans le cas du présent projet, la complexification des carrefours se double d'interventions peu justifiées qui leur ôtent leur flexibilité. A la multiplication des matériaux s'ajoute une panoplie 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 division des espaces publics en zones monofonctionnelles engendre pour chaque mode de déplacement une certaine agressivité par rapport aux autres utilisateurs, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché de convivialité. Plutôt que la division, la C.R.M.S. postule le partage de l'espace public.

L'aménagement des îlots directionnels

Les projets de réaménagement des îlots directionnels des rues débouchant sur le boulevard ont un caractère essentiellement fonctionnel, malgré l'introduction d'éléments plantés, de fontaines et d'un nouveau mobilier urbain. En outre, les plans à cet égard sont peu détaillés et certaines zones devront faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme ultérieure. **La Commission demande d'apporter une plus grande attention à l'aspect paysager des aménagements futurs; elle souhaite être consultée à cet égard, notamment en raison de l'impact des aménagements sur le site classé du Karreveld.**

- Aux débouchés des rues entourant le site du Karreveld (rue Jean de la Hoese et avenue de la Liberté), les carrefours font l'objet d'un réaménagement important. Aujourd'hui, les deux voiries sont raccordées au boulevard par un dispositif d'îlot directionnel triangulaire. Ces îlots directionnels seraient intégrés à l'un des trottoirs et leurs côtés vers le boulevard plantés d'arbres et de haies. La solution est très peu convaincante sur le plan des formes urbaines et de l'articulation de l'espace.

Du côté de l'avenue de la Liberté, le réaménagement se réaliserait au détriment d'un massif planté important. Avenue Jean de la Hoese, un plateau est l'occasion d'un dévoiement et une haie est placée au bord du trottoir. Ces aménagements ponctuels sont fort techniques et ont un caractère purement fonctionnel, le dévoiement semble redondant avec le plateau. **La Commission demande simplifier et de retravailler les plans sur ce point.** De manière générale, elle demande de ne pas planter d'arbres dans des bacs.

- Le carrefour de la rue de la Belle au Bois Dormant s'organise également avec un îlot directionnel. Cet îlot est peu intéressant sur le plan visuel et est perturbé par du stationnement en épis. La proposition est de le relier à l'un des trottoirs, de planter quelques arbres en pleine terre, un alignement en bac (à éviter) et de placer du nouveau mobilier (bancs et fontaine). Une desserte d'accès automobile subsiste tandis que le stationnement en épis est reporté sur l'autre côté de l'îlot. Ici également, et ceci malgré l'introduction de nouvelles plantations et d'une fontaine (implantée trop près de la desserte) il s'agit d'un aménagement purement fonctionnel, induit par la circulation automobile. La présence du stationnement en épis réduirait également l'attrait du site.

La Commission propose de revoir l'aménagement de ce carrefour sous un aspect plus paysager. Dans ce cas précis, il serait préférable de **conserver l'aménagement 'en entonnoir' en vue d'un raccord plus fluide avec les deux rues de l'autre côté du boulevard Mettwie** (rues de l'Idylle et de la Flûte Enchantée). Tel que projeté, l'îlot apparaît comme une forme rigide sans harmonie avec le boulevard. Cet aspect du projet pourrait également être amélioré.

- Des fontaines sont prévues à plusieurs endroits pour agrémenter les nouveaux espaces. Or, elles semblent implantées de manière aléatoire et hors contexte (pourquoi ne pas implanter un jet d'eau sur le terre plein central ?) La Commission demande aux instances concernées de donner priorité à la remise en état de la fontaine qui existe à l'angle du boulevard Edmond Machtens et qui s'inscrit parfaitement dans les caractéristiques des lieux.

En conclusion, si l'infrastructure cyclable peut aisément être intégrée au boulevard Mettewie, la Commission demande de simplifier l'aménagement de la piste ainsi que des passages piétons et des îlots directionnels. L'ensemble des aménagements devra mieux s'accorder aux cheminements naturels et suivre les formes urbaines des voiries et des trottoirs.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f.f.