

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
B.D.U. – D.U.
Monsieur Fr. GUILLAN Y SUAREZ
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1
B – 1035 BRUXELLES

Bruxelles, le

V. Réf. : 04/pfd/632913
N. Réf. : AA/KD/40000174.604
Annexe : 1 dossier

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES / IXELLES / SAINT-JOSSE-TEN-NOODE. Boulevard du Régent, avenues des Arts et Marnix, Porte de Namur, square du Bastion. Réaménagement du tronçon de la petite ceinture de Bruxelles compris entre la place Madou (non comprise) et la porte de Namur (comprise). Demande de permis d'urbanisme – (Dossier traité par M. Fr. Guillan y Suarez – D.U.)
Remarques de la CRMS

En réponse à votre lettre du 31 mars 2017, en référence, reçue le 3 avril, nous vous communiquons **les remarques** émises par notre Assemblée, en sa séance du 19 avril 2017, et concernant l'objet susmentionné.

Le projet intervient dans la zone de protection des biens suivants : avenue des Arts 10-11, avenue des Arts 16, boulevard du Régent 31, rue Marnix 21, dans celle du Palais des Académies et de son jardin, et dans celle des deux immeubles d'angle boulevard de Waterloo/rue de Namur 103 et boulevard du Régent/rue de Namur 88. Quelques arbres remarquables sont présents le long du boulevard du Régent ainsi que dans le jardin du Palais des Académies. La Petite Ceinture figure au PRAS en ZICHEE et toutes les voiries concernées par le projet sont des espaces structurants.

Projet

Objectif majeur du Gouvernement régional, le projet vise le réaménagement d'une partie de l'espace public en vue principalement de mettre en place des pistes cyclables dans les deux sens et des deux côtés de la Petite Ceinture, depuis la place Madou jusqu'à la Porte de Namur. Pour cela, il table sur une requalification de l'espace public et sur la réorganisation des espaces dédiés aux différents usagers.

Les travaux prévoient :

- la « neutralisation » des voiries latérales de la Petite Ceinture au profit des piétons et des cyclistes ;
- l'aménagement de pistes cyclables séparées en prévoyant la circulation des cyclistes dans les deux sens de circulation des deux côtés de la Petite Ceinture et la concrétisation du statut du RER Vélo sur la Petite Ceinture (et création de plusieurs stations Villo!) ;
- l'élargissement des trottoirs là où l'espace le permet, la sécurisation des traversées piétonnes et leurs mises aux normes PMR ;
- la création de sites propres bus/taxis et l'amélioration de la vitesse commerciale des bus ;
- la résolution des zones à concentration d'accidents, notamment aux carrefours ;
- le maintien des accès nécessaires aux parkings et entrées de garage et livraisons et une suppression importante d'emplacements de stationnement ;
- l'aménagement d'espaces conviviaux et accessibles à tous ;

- le renouvellement (partiel) de l'éclairage le long des pistes cyclables ;
- la plantation de nouveaux arbres ;
- etc.

Le rapport d'incidences environnementales joint au dossier développe en détail les différentes interventions projetées. Un plan d'ensemble à l'échelle 1/500 rendrait toutefois sa compréhension plus aisée, le montage des plans 1/200 étant en effet peu lisible.

Remarques générales :

La CRMS souscrit pleinement aux intentions de requalification de la Petite Ceinture. Sans prétendre à en mesurer les effets collatéraux sur la mobilité, dont l'évaluation revient aux acteurs concernés, elle se réjouit des volontés régionales de réduction de l'emprise de la circulation automobile, très dense et souvent complexe, et d'amélioration de l'espace public, au bénéfice des usagers doux et de la promenade.

L'occasion est donnée ici d'une réhabilitation de qualité de la petite ceinture et d'un aménagement au souffle nouveau pour un axe majeur pour Bruxelles. Celui-ci forme aujourd'hui une autoroute urbaine, tantôt à trois bandes, tantôt constituée d'une série de tunnels et de trémies. Cette situation malheureuse, héritée du plan de circulation destiné à faciliter l'accès à l'exposition universelle de 1958, mérite une attention particulière et un projet cohérent de requalification.

A ce stade, la CRMS a toutefois du mal à se faire une juste idée du projet, lequel, est très ambitieux et pose de nombreuses questions, auxquelles la présentation d'un concept prédéfini, pour la totalité des tronçons qui forment la Petite Ceinture, ne permet pas de répondre.

La petite ceinture délimite le centre historique de Bruxelles en empruntant, pour partie, le tracé de la [seconde enceinte](#) de la ville. Formant un parcours continu, elle est jalonnée sur son tracé par différentes portes et rythmée par différents tronçons, lesquels présentent des caractéristiques et des séquences urbaines distinctes. La jonction ferroviaire nord-midi et les voies arrivant du nord et de l'est participent de ces distinctions.

Aux croisements et traversées, se trouvent des nœuds modaux d'échanges entre la ville « intra pentagone », et l'agglomération. Ils sont eux aussi de nature différente et constituent des points d'identification et de compréhension de la ville. Des Boulevards du 19^{ème} siècle, il subsiste d'ailleurs certaines places et certains pavillons d'octroi, ainsi que, sur certains tronçons à l'ouest du pentagone, des divisions arborées entre les circulations des trams, voitures et piétons. Des fontaines et statues du 19^{ème} siècle, ou des œuvres plus récentes, marquent en outre certaines perspectives de l'urbanisation.

Avant d'entrer dans le détail d'analyse de projet tronçon par tronçon, la CRMS souhaite connaître les intentions pour l'ensemble de la Petite Ceinture et leur déclinaison en fonction des spécificités des différentes séquences urbaines. L'opération devrait se fonder sur un état des lieux de la situation existante et sur un projet paysager cohérent sur l'ensemble du petit ring de façon à traiter la boucle du pentagone comme une entité structurante et paysagère tout en apportant/adaptant les solutions les plus adéquates à chaque situation. Ceci suppose, en amont, une connaissance et analyse fine du terrain et des différentes situations. Bruxelles Mobilité développe d'ores et déjà plusieurs projets de réaménagement des rives de la petite ceinture. S'inscrivent-ils dans la même démarche et comment doivent-ils être compris dans le projet global ?

La CRMS craint également que la volonté de "cyclabilité" des boulevards soit le moteur principal du projet tandis qu'un plan paysager et urbanistique d'ensemble devrait en être le fil rouge. Elle souhaite connaître les intentions paysagères qui président à la requalification de l'entièreté de la boucle.

Préalablement à l'examen d'autres tronçons successifs du petit ring, la CRMS demande de rencontrer les représentants de Bruxelles Mobilité, en présence des administrations et cabinets concernés, pour être informée de la méthodologie poursuivie et disposer d'un aperçu global du (des) projet(s) couvrant la totalité du parcours. Cette demande a également été formulée à l'occasion du projet concernant les boulevards Baudouin et d'Anvers (avis du 30/03/2016) et celui visant le tronçon entre la place Quetelet et la place Madou (avis du 19/10/2016).

Dans le cas de la présente demande, la Commission formule également une première série d'observations et de remarques et/ou de questions :

Usagers

- Différentes largeurs sont prévues pour les pistes cyclables (3m, 4.50m et 6m) : pourquoi ne pas viser une plus grande uniformité pour accroître l'impression d'un seul parcours continu ?
- De nombreuses situations risquent d'engendrer des conflits d'usage (entre automobile et vélo par ex). Des zones tests devraient être effectuées avant de généraliser les principes à adopter.
- Quid des zones de stationnement et de livraison sur la desserte ?
- Quid des sites propres à réaliser (en tout ou partie ?)
- La CRMS plaide pour limiter au strict minimum l'encombrement de l'espace public (ex : potelets, signalisation, etc.).
- Des zones d'attente sont-elles prévues ?

Matériaux

- Les pistes cyclables seraient en asphalte ocre mais qu'en est-il au niveau des raccords ? (rem : absence de légende sur les plans A3 couleurs et/ou illisibles sur les plans à grande échelle n/bl) ?
- Un grand nombre de matériaux différents est prévu. De manière générale, la CRMS plaide pour limiter leur nombre au strict minimum dans un souci d'unité paysagère, de sobriété et d'efficacité de gestion et d'entretien.

Profils

- Le projet est davantage le fait d'une accumulation de « demi-solutions », comme par exemple, le choix d'une bordure « enterrée » ou « surhaussée » (rem : les plans et les coupes divergent en ce qui concerne certains profils de bordure).
- La gestion des pistes cyclables à hauteur des entrées/sorties de garage n'est pas toujours maîtrisée.

Plantations

- La situation projetée devant le Palais des Académies devrait être réétudiée. La CRMS demande, au minimum, de conserver l'arbre voué à l'abattage car il participe à la masse végétale du site (déplacer/réétudier l'entrée).

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

A. AUTENNE
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : - B.U.P. – D.M.S. : Mme S. Valcke ;
- B.U.P. – D.U. : M. Fr. Guillan y Suarez.