

**AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 14/07/2022****DEMANDEUR :****LIEU :**

Boulevard Lambermont &amp; boulevard Général Wahis

**OBJET :**

marquer une piste cyclable sur les boulevards Lambermont et Wahis

**SITUATION :** AU PRAS :

en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, le long d'un espace structurant

## AUTRE :

partiellement dans le périmètre du Règlement Communal d'Urbanisme Zoné (RCUZ) « Quartier des Fleurs », approuvé en date du 25/10/2012

**ENQUETE :**

du 03/06/2022 au 02/07/2022

**REACTIONS :**

7

**La Commission entend :**

Le demandeur

**La Commission émet l'avis suivant à huis clos :****PROCEDURE :**

1. Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* ;
2. Considérant que le projet est soumis à Rapport d'Incidence en application de l'Article 175/15 du Cobat : *Projet soumis à rapport d'incidences au vu de l'annexe B : 19) Tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation de tronçon et/ou du réseau environnant ; et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes* ;
3. Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité application de l'Article 175/20 du Cobat : *Rapport d'incidences implique une enquête publique* ;
4. Considérant l'avis de principe de la STIB reçu par e-mail du 12/07/2022 ;
5. Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 23/06/2022 au 02/07/2022 dans la commune de Schaerbeek, respectivement 7 réclamations ont été introduites ; que ces réclamations portent sur les aspects suivants :
  - la piste cyclable actuellement en phase de test semble constituer, pour certains, une nette amélioration par rapport à la précédente. Néanmoins, pour d'autres, elle reste critiquée à cause de la réduction de la circulation automobile du boulevard sur deux voies, amenant les cyclistes et les riverains à devoir slalomer entre les véhicules ;
  - il est préconisé, dans un premier temps, de prévoir une possibilité légale et sécurisée de pouvoir remonter le boulevard côté pair à vélo et, à long terme, il serait opportun d'y instaurer une piste séparée bidirectionnelle, voire même une de chaque côté du boulevard ;
  - dans l'intervalle, il est recommandé de préserver l'ancienne piste cyclo-piétonne en trottoir en y projetant quelques modifications (réaménagement des intersections et des bordures, balisage avec panneaux D9 à contresens, suppression de poteaux et autres obstacles, marquages au sol, rampes en asphalte), et ce afin d'éviter le danger lié à la difficulté de traverser le boulevard du côté pair ;
  - la suppression des places de parking sur le tronçon entre Jan Blockx et Eugène Demolder incite les véhicules à stationner temporairement sur le trottoir, au détriment des piétons ;
  - les automobilistes sont contraints de devoir franchir une ligne blanche continue, en traversant la piste cyclable le long du boulevard, pour pouvoir rentrer chez eux ;
  - les marquages au sol (tourne-à-gauche et autres) sont peu existants et seraient visiblement nécessaires ;

- la traversée de la rue Max Roos, depuis la piste cyclable venant du Pont Van Praet et passant devant la pompe à essence, est extrêmement dangereuse ; il est recommandé d’y instaurer « un feu vert intégral » synchronisé pour les piétons et cyclistes et, éventuellement, un feu rouge pour le tourne-à-gauche des véhicules venant du pont Van Praet ;
- la traversée de l’avenue Britsiers, en venant de la piste cyclable de l’avenue Gustave Latinis, est également problématique ; il est suggéré d’y instaurer un feu rouge pour les cyclistes ;
- la traversée des deux pistes cyclables sur le boulevard Auguste Reyers coupe l’arrivée du ring et représente un réel danger ;
- l’éclairage du boulevard en soirée est quasi nul, n’illuminant pas suffisamment les voies et les trottoirs pour la sécurité des usagers ;
- les pistes cyclables liées des mesures « corona », ayant vocation à être pérennisées, génèrent visiblement nuisances et insécurité urbaine, en incitant les cyclistes et les trottinettes à rouler à toute vitesse ou à brûler les feux rouges ;
- il serait plus judicieux de se concentrer prioritairement sur la mise en œuvre de travaux plus urgents, tels que le pont au-dessus de la chaussée d’Helmet, les trottoirs du boulevard Lambermont et l’éclairage.

#### CONTEXTE URBAIN :

6. Considérant que le périmètre du projet comprend :
- le boulevard Lambermont, entre la rue Max Roos et l’avenue Chazal ;
  - le boulevard Général Wahis, depuis le carrefour avec l’avenue Chazal jusqu’au carrefour avec le boulevard Léopold III ;

#### OBJECTIFS DU PROJET :

7. Considérant que le projet s’inscrit dans le contexte de la mise en œuvre du Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move », et plus particulièrement la mise en œuvre de réseaux structurés et efficaces pour les différents modes de déplacements (spécialisation multimodale des voiries suivant le principe STOP) ; que le nouveau PRM vise à réduire l’usage de la voiture, à multiplier l’usage du vélo, à augmenter la part de l’espace public utilisable pour des fonctions de séjour et à créer des quartiers apaisés ;
8. Considérant que la présente demande consiste à :
- pérenniser la mise en test de la piste cyclable réalisée à la mi-juillet 2020,
  - réduire la longueur d’une bande de sélection de tourne-à-gauche (initialement affectée à ce mouvement tout au long des boulevards Lambermont et Général Wahis à partir du carrefour avec le boulevard Léopold III dans la direction du pont Van Praet) ;
  - décaler les marquages en conséquence pour réaliser une piste cyclable (en voirie) et libérer de l’espace pour les piétons sur les trottoirs ;

#### STATUT DES VOIRIES :

9. Considérant que, selon la catégorisation des réseaux du PRM « Good Move » :
- le boulevard Lambermont est, pour les piétons, partiellement en :
    - niveau « Plus » entre l’avenue des Glycines et la rue Willem Kuhnen,
    - niveau « Confort » entre la rue Willem Kuhnen et la chaussée d’Helmet,
    - niveau « Quartier » sur le reste du boulevard,
  - la section du boulevard Général Wahis concernée par le projet est, toujours pour les piétons, en niveau « Quartier »,
  - l’ensemble du boulevard Lambermont et le boulevard Général Wahis sont, pour le vélo, en niveau « Plus » (route du RER Vélo),
  - l’ensemble du boulevard Lambermont et le boulevard Général Wahis sont, pour les transports en commun, en niveau « Plus » (lignes de pré-métro),
  - l’ensemble du boulevard Lambermont et le boulevard Général Wahis sont pour les voitures en niveau « Plus »,
  - la zone d’intervention est pour, les poids lourds, en niveau « Confort » ;

#### SITUATION EXISTANTE :

10. Considérant que les aménagements existants sont donc issus de la phase test établie en 2020 ;
11. Considérant que les aménagements précédant cette phase test ne permettaient pas une circulation des cyclistes confortable et sécurisée le long des boulevards Lambermont et Wahis ;
12. Considérant en effet que les cyclistes étaient alors obligés de circuler :

- soit côté ouest, sur les trottoirs ou mêlés au trafic de la latérale ;
  - soit côté est, en contresens sur la piste cyclable unidirectionnelle (voire sur les trottoirs mal entretenus) ;
13. Considérant que le boulevard Lambermont, dans sa situation existante (avant la phase test), est constitué de trois bandes de circulation automobile (dans la direction du pont Van Praet) et d'une bande de stationnement ;
14. Considérant que, toujours en situation existante (avant la phase test), le stationnement réglementé dans le périmètre d'intervention se répartit comme suit :
- 194 places de stationnement réglementées,
  - 3 places PMR (personnes à mobilité réduite),
  - 2 zones pour voitures partagées (entre l'avenue des Héliotropes et l'avenue des Capucines),
  - 2 zones de livraisons (entre la rue des Pensées et l'avenue des Jacinthes) ;

#### AMENAGEMENTS FUTURS :

15. Considérant que, si l'aménagement prévu dans le cadre de la présente demande vise à pérenniser la situation en place, un futur projet d'aménagement d'une voie latérale est également prévu par le Service Public Régional de Bruxelles (SPRB) ;

#### SITUATION PROJETEE :

##### Circulation piétonne et cycliste :

16. Considérant que la piste cyclable est supprimée au niveau du trottoir dans la quasi-totalité de la zone d'intervention ; que cela permet de libérer cet espace au profit des piétons ;
17. Considérant que la longueur de la bande de sélection de tourne-à-gauche est réduite et qu'une bande avec marquage est créée en voirie pour les cyclistes ;
18. Considérant que le projet prévoit des zones tampons permettant aux cyclistes de se maintenir à une distance moyenne de 0,80 m du trafic motorisé et des voitures stationnées (problématique de l'emportierage) ;
19. Considérant que la piste cyclable projetée suit le même emplacement que l'ancienne piste (implantée avant la piste en test) au niveau :
- du carrefour Léopold III (maintenue sur le trottoir avec une largeur de 1,80 m),
  - de l'avenue Princesse Elisabeth jusqu'à la rue Max Roos, (maintenue sur la chaussée mais avec un décalage de traçage assurant une distance de 0,80 m comme zone tampon à côté du stationnement et de la circulation automobile),
  - du pont de la chaussée de Haecht (rejoint la piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 2,40 m) ;
20. Considérant que tous les carrefours sont aménagés de traversées cyclables ; que du schlammage rouge est appliqué aux endroits où il existe un risque de conflit entre vélos et véhicules motorisés ;
21. Considérant cependant qu'il est regrettable que le schlammage rouge ne soit pas prévu pour toutes les traversées au vu de la dangerosité potentielle de ces grands boulevards (vitesse plus élevée [50km/h], trafic important, ...) ; qu'il y a donc lieu de prévoir du schlammage rouge pour l'ensemble des traversées avec marquage du sens de la circulation cycliste ;
22. Considérant qu'il existe actuellement une confusion dans le sens de la circulation des cyclistes et qu'il y a lieu donc de marquer la piste cyclable en voirie par des flèches indiquant le sens de la circulation ;
23. Considérant que la suppression de l'ancienne piste cyclable en trottoir (à l'exception d'un tronçon entre la chaussée d'Helmet et la rue Willem Kuhnen où la piste restera utilisable à contresens), additionnée à l'augmentation de l'usage du vélo et de la micro-mobilité et au franchissement difficile des deux boulevards entraînent un fort flux à contresens du côté pair ; que cela ne constitue pas une situation sécurisée et qu'il y a lieu d'y remédier lors du projet des aménagements futurs ;
24. Considérant que la suppression des marquages cyclistes sur les trottoirs n'est pas prévue par la présente demande ; que cette situation crée une confusion quant à l'utilisation de l'espace public malgré la suppression des panneaux de signalisation ; que cela est néanmoins acceptable sous réserve des aménagements futurs ;
25. Considérant également que les traversées piétonnes ne sont pas toutes dotées d'aménagements pour les PMR) ; que, à nouveau, cela est acceptable sous réserve des aménagements futurs ;

##### Circulation automobile :

26. Considérant que suite à la suppression de la bande de tourne à gauche, les études ne montrent pas si un report de circulation est constaté à l'intérieur des quartiers adjacents (véhicules quittant les boulevards pour échapper à la congestion du trafic) ; qu'il serait dès lors utile de réaliser un comptage en termes de report de circulation dans ces quartiers et de prévoir des dispositifs ralentisseurs là où il y en a la nécessité ;

27. Considérant que la bande de tourne à gauche réservée à la circulation automobile est reprise à l'approche des carrefours suivants :
- l'avenue Gustave Latinis, sur une longueur de 125 m,
  - l'avenue des Glycines, sur une longueur de 70 m,
  - l'avenue Eugène Demolder, sur une longueur de 130 m ;

Stationnement automobile :

28. Considérant que, afin de conserver une bande de tourne à gauche à l'approche des avenues Gustave Latinis, Glycines et Demolder, 54 places de stationnement ont été supprimées ; qu'il en reste donc 140 dans le périmètre visé ; que cette suppression a eu lieu lors de la mise en œuvre de la phase test ;
29. Considérant que la suppression de ces places a certes entraîné une dégradation des conditions de stationnement mais sans pour autant conduire à une situation de saturation ; que l'on constate un redéploiement des véhicules dans les rues avoisinantes sans impact conséquent du point de vue du stationnement ;

**Avis majoritaire de la Commune de Schaerbeek et de Bruxelles Environnement**

CONCLUSION :

30. Considérant que de nouvelles pistes cyclables temporaires et/ou définitives ont été créées sur des axes majeurs de la Région bruxelloise durant la crise de la Covid-19, dans le but de rééquilibrer l'espace public en accordant plus de place aux cyclistes et aux piétons et que, dans certains cas, la création de ces pistes a permis la libération du trottoir pour les piétons ;
31. Considérant que la présente demande répond à ces objectifs de rééquilibrage ; que l'espace public est redistribué plus équitablement entre les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons ;
32. Considérant qu'un futur projet d'aménagement d'une latérale est prévu ;
33. Considérant que la Commission de concertation enjoint le demandeur à proposer un aménagement définitif dans les plus brefs délais ;

**AVIS FAVORABLE à la majorité A CONDITION DE :**

- prévoir du schlammage rouge à toutes les traversées cyclables ;
- supprimer au plus possible les marquages obsolètes des pistes cyclables au sol ;
- prévoir une signalisation à chaque croisement invitant les cyclistes à aller de l'autre côté du boulevard pour les cyclistes qui remontent la piste cyclable.

Avis minoritaire de Urban.brussels (Directions Urbanisme et Patrimoine Culturel)

CONCLUSION :

30. Considérant que de nouvelles pistes cyclables temporaires et/ou définitives ont été créées sur des axes majeurs de la Région bruxelloise durant la crise de la Covid-19, dans le but de rééquilibrer l'espace public en accordant plus de place aux cyclistes et aux piétons et que, dans certains cas, la création de ces pistes a permis la libération du trottoir pour les piétons ;
31. Considérant que la demande de permis est lié à une phase test de mobilité ; que les deux projets sont similaires ;
32. Considérant que le projet est conforme au Plan Régional de Mobilité en ce qu'il crée des aménagements cyclables plus sécurisés qu'initialement ;
33. Considérant que la présente demande répond à ces objectifs de rééquilibrage ; que l'espace public est redistribué plus équitablement entre les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons ;
34. Considérant qu'un futur projet d'aménagement est prévu de ce côté de la voirie (côté pair) ; qu'il est actuellement en cours d'élaboration et fait l'objet de comité d'accompagnement ; que le présent projet propose des aménagements de type « temporaire » (qui découlent de la phase test) ; qu'il y a lieu d'adapter les plans en tenant déjà compte du futur d'aménagement en cours d'étude ;
35. Considérant que certaines lignes de bus de la STIB passent par le périmètre du projet ; qu'il y a lieu de prendre en compte le passage de ces bus lors de l'élaboration des plans modifiés ;

36. Considérant que le boulevard Lambermont est catégorisé en « Poids-Lourd Confort » aux cartes de spécialisation multimodale des voiries du PRM « Good Move » ; qu'afin de permettre le passage confortable des poids-lourds, il y a lieu d'étudier la possibilité de maintenir une largeur de 3m20 par bande de circulation ;
37. Considérant que les blocs de béton type New Jersey et les matériaux modulaires en plastique constituent un encombrement de l'espace public, appauvrissent les qualités paysagères et ne s'intègrent pas de manière harmonieuse avec l'espace public ; qu'il y a lieu de supprimer ces éléments ;
38. Considérant que, de la même manière, le projet pourrait favorablement bénéficier de l'aménagement de bermes plantés, ou d'extension d'espace dévolu aux modes actifs à la place des aménagements de type « marquage » pour la séparation des flux et les zones d'évitement ;
39. Considérant que la lisibilité et la fluidité peuvent être améliorées en gardant une largeur constante de la piste cyclable ; qu'afin d'améliorer la sécurité des cycliste en limitant le risque de conflits avec les automobiles et les poids-lourds, même stationnés (notamment le risque d'emportière), il y a lieu de repenser le profil de l'aménagement, par exemple en inversant la piste cyclable avec les zones de stationnement ;
40. Considérant qu'afin d'optimiser la végétalisation du boulevard, l'aménagement des zones de stationnement pourrait être ponctué de zones perméables (toutes les 4 places) et si possible plantées d'arbres à haute-tige ;
41. Considérant que la sécurité et la lisibilité des piétons pourraient être améliorées en remplacent les revêtements des piste cyclable existants en trottoir par les matériaux prévus pour les zones réservées aux piétons ;
42. Considérant qu'il y a lieu à veiller à ce que les connexions des pistes cyclables soient établies correctement ;
43. Considérant dès lors que le projet, moyennant le respect des conditions mentionnées, est conforme au bon aménagement des lieux ;

**AVIS FAVORABLE minoritaire A CONDITION DE :**

- Adapter les plans en tenant compte du futur projet d'aménagement en cours d'étude et du passage des bus de la STIB ;
- Etudier la possibilité de maintenir une largeur de 3m20 par bande circulation afin de permettre le passage confortable des poids lourds conformément à la spécification des voiries selon 'Good Move' (Poids Lourds confort) ;
- Supprimer l'utilisation des matériaux modulaires en béton ou en plastique (bloc de béton type New-Jersey) qui ne s'intègrent pas harmonieusement avec le contexte et favoriser des aménagements qui séparent les cyclistes du trafic motorisé sans encombrer l'espace public, comme par exemple en créant des petites bermes engazonnées/plantées ;
- Limiter les marquages de séparation et des zones d'évitement par la création ou l'élargissement des bermes plantées ;
- Adapter l'aménagement proposé afin de le rendre plus lisible en inversant la piste cyclable avec les parkings et les construire comme par exemple :
  - a) un aménagement cyclable en dur entre le trottoir et le stationnement ;
  - b) inverser le stationnement et les aménagements cyclables en marquage ;
- Revoir les zones de stationnement :
  - a) les ramener vers la chaussée carrossable ;
  - b) prévoir des zones perméables toutes les 4 places de stationnement et si possible y planter des arbres ;
- Augmenter la largeur de l'aménagement cyclable ;
- Supprimer les pistes cyclables existantes en trottoir et remplacer les revêtements de ces pistes cyclables par le matériau prévu pour les zones réservées aux piétons ;
- Veiller à ce que les connexions des pistes cyclables soient établies correctement.

**Abstention : -**

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

Frédéric NIMAL, *Président,*

Seden TIELEMANS, *Représentante de la Commune,*

Benjamin LEMMENS, *Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme,*

Catherine DE GREEF, *Représentante de BUP-Direction du Patrimoine culturel,*

Marie FOSSET, *Représentante de Bruxelles Environnement,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*