

OBJET : Modification du projet de réaménagement de l'axe de Brouckère – Goedefroy – place Reine Fabiola – Sergent Sorensen – Beeckmans (article 191)

Bruxelles, le 29 août 2022.

Monsieur le Secrétaire d'État bruxellois à l'Urbanisme,

Nous venons d'apprendre que le projet de réaménagement de l'axe de Brouckère – Goedefroy – place Reine Fabiola – Sergent Sorensen – Beeckmans situé à Ganshoren a fait l'objet, via un article un article 191, de nouveaux développements. Un permis d'urbanisme modificatif est en cours d'analyse par les instances officielles dont vous avez la responsabilité.

Nous vous contactons aujourd'hui car nos associations sont très inquiètes quant à cette nouvelle mouture du projet, d'autant plus que le recours à un article 191 dispense de toute nouvelle consultation publique : certaines modifications du projet nous semblent critiquables, et les **manquements au plan Good Move** soulignés dans le projet initial ne trouvent pas de réponse dans ce nouveau projet.

En tant que secrétaire d'État à l'Urbanisme, il vous revient de veiller à la bonne application des principes du plan Good Move dans les projets de réaménagement de l'espace public : le « *Quality Controller* » dans le déploiement du plan, comme vous-même l'avez souligné à juste titre. Certains points du projet s'avèrent tout à fait contraires à l'esprit du plan régional de mobilité et du **principe STOP**, en particulier **l'absence de mesure destinée à réduire le trafic de transit**, et la **réduction des trottoirs** (en dépit de la présence de plusieurs établissements scolaires le long de l'axe).

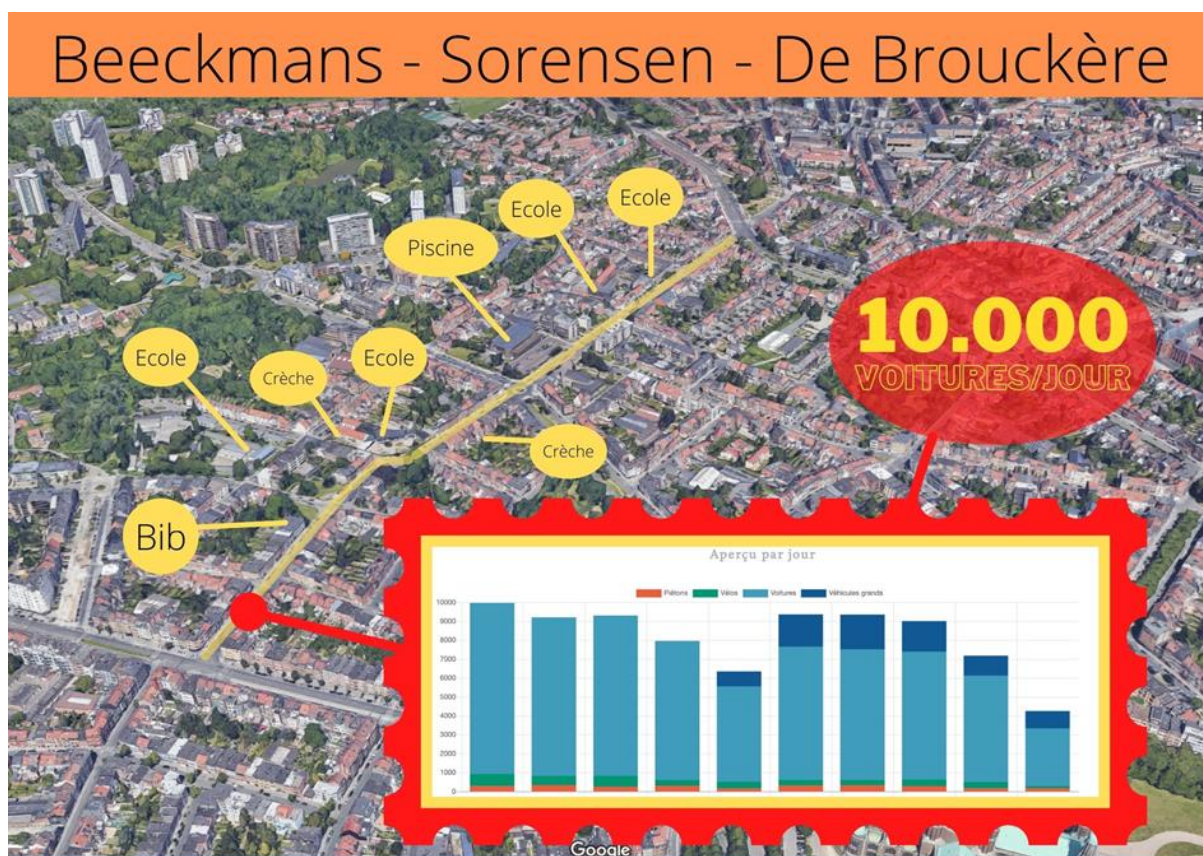
Nous avons également pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des **grandes lignes de Good Living**, qui doit soutenir activement la « *transition de Bruxelles vers une ville à taille humaine tournée vers l'avenir* ». Concernant les espaces publics ouverts : maximum 50% de l'espace des voiries publiques réservé au transport motorisé individuel, pistes cyclables séparées en présence de trafic de transit et d'une largeur minimale de 1,8m (dans le cas d'une piste unidirectionnelle), stationnement interdit devant les écoles, parcs, lieux de cultes... Si ce plan n'est pas encore en vigueur, il devrait néanmoins inspirer dès aujourd'hui les projets de réaménagement qui figeront le profil de voirie pour plusieurs décennies, comme c'est le cas de l'axe qui nous préoccupe aujourd'hui.

Précisons encore que, lors de l'enquête publique, les habitants ont clairement exprimé leurs priorités en ce qui concerne cet axe. Avant toute chose, les habitants désirent un axe à la mesure des enfants et des usagers les plus vulnérables tout en combinant cela avec la création d'un espace public de qualité.

Afin d'illustrer concrètement nos inquiétudes, nous exposons ci-après une série d'éléments problématiques.

Maintien du trafic de transit dans le nouveau projet

L'axe de Brouckère – Goedefroy – place Reine Fabiola – Sergent Sorensen – Beeckmans relie l'avenue Charles-Quint à l'Avenue de l'Exposition Universelle. Cet axe souffre d'un **trafic important allant jusqu'à 10.000 véhicules/jour**, dont une grande partie constitue du trafic de transit (données Telraam : <https://telraam.net/en/location/9000002252>). Les comptages effectués dans le cadre du PCM sont très alarmants pour les heures de pointe (comptages de septembre 2021 présentés par BRAT en mai 2022).



La STIB indique en outre dans son avis sur le projet que le haut de l'axe, vers Charles-Quint, est dans le top 25 des points noirs de son réseau bus.

Le projet ne prévoit pourtant **aucune mesure afin de supprimer ce trafic de transit en cœur de maille**, alors que cette voirie « auto QUARTIER » n'est censée accueillir qu'un trafic de destination.

Dans les alentours directs de cet axe, on retrouve plusieurs crèches, écoles, une bibliothèque et la piscine de Ganshoren. Assurer la sécurité des habitants et des personnes qui fréquentent ces lieux nécessite un réaménagement à leur mesure et n'est pas compatible avec le trafic de transit. Plusieurs accidents, dont [le plus récent en date du 20-21 août](#), démontrent que l'axe est accidentogène en particulier pour les plus petits. Ce maintien d'un volume important de circulation ne permet pas d'assurer correctement la **sécurité des usagers actifs**, surtout celles des cyclistes qui seront mêlés au trafic dans le sens de la descente de l'axe.

Réduction des trottoirs

Les nouveaux plans présentent toujours des **diminutions de largeurs de trottoir** par rapport à la situation existante. Rappelons que nous nous trouvons sur un axe « piéton CONFORT » ; cela est d'autant plus inacceptable que ces réductions ont lieu à des endroits aussi cruciaux que des **abords d'écoles** (réduction jusqu'à 2,1 m, soit une réduction de 0,7 m du trottoir juste devant l'école *La Découverte* et tout près de l'*École Sint-Lutgardis*) ou devant la **bibliothèque communale** (réduction de 0,7 m du trottoir, ce qui représente une taille de trottoir réduite à 2,4 m). De son côté, le bureau d'études chargé du dossier a rappelé à plusieurs reprises que la norme de confort universelle est fixée à 2,5m.

Infrastructure cyclable inadaptée et génératrice de conflits

La nouvelle version du projet ne répond pas adéquatement aux besoins des cyclistes, sur cet axe « vélo CONFORT ». Il prévoit une piste cyclable séparée du trafic dans le sens de la montée, et absolument rien dans le sens de la descente en l'absence de toute mesure destinée à réduire l'intensité du trafic.

La piste cyclable unidirectionnelle proposée présente de graves défauts de conception. La **largeur minimaliste** de 1,50m (ce minimum absolu devant être considéré à titre absolument exceptionnel) ne permet pas à deux cyclistes de rouler côte à côte, ni même de se dépasser. Cette infrastructure doit pourtant permettre d'accueillir tant les cyclistes chevronnés que les enfants se rendant à l'école ou à une activité extra-scolaire à vélo, ou encore des familles utilisant des vélos-cargos. Il est aussi prévu que cette piste étroite soit **à niveau du trottoir** (étroit également) **sans séparation physique des cheminements** : une telle configuration va inmanquablement générer des **conflits entre cyclistes et piétons**. Les exemples récents en région bruxelloise ne manquent malheureusement pas, et devraient servir d'enseignement.

Nous apprenons que la piste cyclable est réduite à sa dimension minimale de manière à ne pas réduire davantage encore le cheminement des piétons côté façade. Le projet prévoit pourtant le maintien du stationnement automobile de part et d'autre de la voirie. Cette **mise en concurrence des modes actifs**, sans réinterroger fondamentalement la place dévolue au trafic motorisé, est bel et bien en contradiction avec le principe STOP.

Pour un nouveau projet conforme au plan Good Move

Au vu de ces éléments, nous restons persuadés que cette nouvelle mouture ne constitue pas un compromis acceptable. Nous parlons ici d'un projet de réaménagement de façade à façade, ce qui se produit rarement : ce projet doit nécessairement correspondre à une **vision de long terme**. Nous regrettons que le projet ne fasse pas l'objet d'une nouvelle consultation citoyenne (cf. présentation des résultats de l'enquête par le bureau d'études en date du 19 avril 2021.). Dans l'impossibilité d'exprimer notre avis à l'occasion d'une nouvelle enquête publique, **nous vous demandons de ne pas délivrer de permis d'urbanisme pour le projet tel qu'amendé, et réclamons un nouveau projet conforme à *Good Move* et s'inspirant des grands principes de *Good Living*.**

Nous vous remercions d'avance pour l'écoute que vous ne manquerez pas d'apporter à nos demandes. Nous sommes disponibles pour toute question qui subsisterait, ainsi que pour toute rencontre éventuelle.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Secrétaire d'État à l'Urbanisme, nos salutations respectueuses.

Section GRACQ-Fietsersbond Bruxelles Nord-Ouest,

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,

Fietsersbond,

WALK.brussels,