

Collège des Bourgmestre et échevins
de la Commune de Schaerbeek
Hôtel communal - Bureau 2.04 -
service de l'Urbanisme -
place Colignon - 1030 Bruxelles

Anderlecht, le 03 mai 2018

Objet : Avis d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en réponse à l'enquête publique concernant le **certificat d'urbanisme n°2017/533=018/000 ayant pour objet de : « **réaménager complètement le boulevard Reyers en tenant compte des modes actifs et en recréant des voiries centrales en lieu et place de l'ancien viaduc**»**

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et messieurs les Échevins,
Chers membres de la commission de concertation,

Par la présente, je vous fais parvenir l'avis de mon association concernant le projet susmentionné. Nous vous demandons de prendre en compte les remarques suivantes :

Concernant les incohérences du dossier

Le réaménagement à étudier vise à la requalification de l'axe semi-autoroutier en un boulevard urbain de qualité notamment en réduisant la taille des trémies venant de l'E40 afin d'augmenter la taille de la voirie dédiée aux modes actifs. La situation projetée de l'aménagement du côté Rue Gratry est rendu possible par la réduction de la trémie venant de l'E40 vers le square Vergote. La réduction de cette trémie est mentionnée dans les travaux à réaliser en page 15 de la note explicative et préparatoire à l'étude d'incidence.

Cependant on peut lire en page 11 du même document que « *le gouvernement a marqué son accord pour la réduction des trémies à l'exception de la trémie venant de la E40 vers le square Vergote* ». La page 14 vient rectifier les choses en précisant l'accord du gouvernement de Juillet 2017 pour le quatrième tunnel mais à la page 33, on présente une variante « *dans le cas où la trémie venant de la E40 en direction du square Vergote était maintenue sur deux bandes de circulation* ».

IEB se prononce en faveur de la réduction de cette trémie à une bande de circulation et demande que les erreurs des documents soient corrigées afin de lever toute ambiguïté. Et ce, d'autant plus que le plan mis à l'enquête publique fait figurer cette trémie avec deux bandes de circulation et non une seule.

Concernant le square Vergote, celui-ci fait-il partie à part entière (et dans sa totalité) du projet de réaménagement ou ne fait-il l'objet que d'une variante facultative ?

L'amélioration des traversées cyclo-piétonnes au square devrait faire partie intégrante du projet, seules les différentes modalités de mise en œuvre devraient faire l'objet de variantes.

Sur les objectifs poursuivis

IEB s'étonne qu'il ne soit pas fait mention du Plan Iris II et de la volonté de la Région bruxelloise de réduire drastiquement le trafic automobile sur son territoire. IEB demande que la limitation du trafic routier au profit des modes actifs fasse partie des objectifs poursuivis et que les aménagements envisagés visent également à réduire la vitesse de circulation.

L'amélioration des liaisons réservées aux modes actifs entre les deux rives du boulevard se doit d'être un objectif poursuivi sur l'ensemble de la zone d'intervention et non pas uniquement dans certaines variantes. Il est indispensable que le réaménagement vise à renforcer les liens entre les quartiers de part et d'autre du boulevard. IEB demande par ailleurs à veiller à ce que les traversées piétonnes comportent le moins de feux possibles pour éviter un effet barrière.

Sur la situation projetée

IEB demande à ce qu'une attention toute particulière soit faite à la continuité des aménagements piétons et cyclistes. Les pistes cyclables séparées de part et d'autre du boulevard devraient être continues. Les aménagements pour cyclistes et piétons devraient primer sur le stationnement. La situation projetée Côté Gratry à hauteur du numéro 193 propose un espace partagé de 3,50m pour piétons et cyclistes, espace qui est dans les faits moins large vu la présence d'arbres.

IEB se prononce en faveur des espaces partagés sur des itinéraires qui vise à réduire la vitesse et à assurer une « convivialité » des déplacements. Ce n'est pas le cas ici et la présence d'un espace partagé semble être le résultat d'un compromis avec le stationnement plutôt qu'un aménagement pensé et voulu comme tel.

IEB demande donc que le projet soit modifié pour donner la priorité aux cheminements piétons et cyclistes avant le stationnement. Ou qu'à défaut, une variante de suppression du stationnement soit rajoutée.

Concernant les alternatives et variantes à étudier

Sur l'alternative « aménagement paysager qualitatif » :

L'objet de la demande visant à requalifier une semi-autoroute urbaine en boulevard urbain, le critère qualitatif de l'aménagement d'un boulevard tel que définit par la CRMS comme prêtant attention aux « *plantations continues, potentiel et confort de promenade, mise en valeur des propriétés riveraines, etc ...* »¹ devrait être commun à toutes les alternatives étudiées et non pas à une seule.

1 : Avis de la CRMS du 13 décembre 2017. Url : http://www.crms.irisnet.be/fr/avis-de-la-crms/2017/17-12-13.614_WEB.pdf

IEB demande que cette alternative soit renommée en faisant référence à la zone centrale pour les modes actifs et que la qualité paysagère soit dénominateur commun du projet comme des alternatives envisagées.

IEB, à l'instar de la CRMS, demande à ce que la plantation d'un axe végétal structurant en surface ne soit pas limitée au prétexte d'une incompatibilité avec les ouvrages souterrains.

L'avis de la CRMS du 13 décembre 2017 qui est annoncé annexé au projet de cahier des charges est par ailleurs absent des documents mis à l'enquête publique.

Sur l'alternative « rond-point Cerisier-Roodebeek-Reyers » :

IEB demande que soit étudié une variante incluant la création d'un espace public comportant des éléments susceptibles de faire ralentir intuitivement la circulation automobile. IEB demande également que l'alternative d'un carrefour à feux fasse l'objet d'une alternative à part entière, séparée de celle du rond-point.

Ajout d'une alternative de réduction des bandes de circulation :

IEB demande que soit étudié une alternative où le boulevard soit réduit à 2 x 2 bandes de circulation avec des aménagements de troisième bande uniquement aux entrées et sorties de tunnels. Cette alternative devrait également étudier une réduction de la largeur des bandes de circulation pour arriver à 3 mètres.

Ajout d'une variante avec rues cyclables pour les latérales :

IEB demande que le projet vise la continuité des aménagements en matière de pistes cyclables et que celles-ci respectent les recommandations de largeur présentes dans le vade-mecum vélo de la Région. Une variante au projet devrait étudier la possibilité de transformer les latérales en rues cyclables avec une forte limitation de la vitesse automobile.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la finalisation du projet et nous souhaitons que nos observations soient versées au PV de la commission de concertation.

Avec nos plus sincères salutations,

pour Inter-Environnement Bruxelles,

Thyl Van Gyzegem,
Chargé de mission