

Interpellation de M. Fischer

Nous venons d'apprendre récemment que le projet de réaménagement de l' « axe » De Brouckère-Beeckmans a fait l'objet de nouveaux développements dans une certaine discrétion malgré l'importance de ce dossier.

A la suite de l'avis défavorable unanime rendu par la Commission de concertation, la demande de permis d'urbanisme vient d'être modifiée et a été introduite suite à une décision prise par votre Collège le 7 juillet dernier.

Nous notons d'emblée un élément positif du dossier révisé, à savoir une meilleure gestion des eaux de pluie comme nous l'avions demandé dès le départ ainsi que, par la suite, Bruxelles-Environnement et des citoyens s'exprimant dans le cadre de l'enquête publique.

Par contre, notre groupe politique continue de déplorer la position prise par le Collège dans ce dossier. Alors que nous parlons ici d'un projet de réaménagement de façade à façade, la position confirmée de votre Collège représente toujours un manque de vision et d'ambition à long terme sur la Ville de demain et sur une ville à la mesure de nos enfants et des usagers les plus vulnérables tout en combinant cela avec la création d'un espace public de qualité.

Nos interpellations sur les nouveaux plans soumis sont les suivantes et nous attendons une réponse politique précise à la hauteur des enjeux que ce dossier continue de représenter et ce, sur toutes les quatre questions posées ci-après :

1. Bien que cela soit tu et même contredit dans la note explicative liée au nouveau projet, les nouveaux plans soumis présentent encore, par rapport à la situation existante, des diminutions des largeurs de trottoir contraires au principe STOP (par exemple 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'Ecole Sint-Lutgardis). Dans le cadre de la modification des plans, pourquoi avoir retenu un tel scénario de diminution du confort des trottoirs alors que la largeur de l'espace public permettait de faire d'autres choix politiques sur ce point ?
2. Alors que le projet ne bénéficie plus du subside lié au Plan triennal d'investissement 2019-2021, pourquoi le Collège a-t-il adopté et introduit dès à présent ces nouveaux plans alors que, pour la cohérence du projet, il était justifié d'attendre aussi l'issue de l'élaboration du plan communal de mobilité et des mesures qu'il comprendra pour réduire le trafic de transit sur et autour de l'« axe » concerné qui n'est qu'un simple axe Quartier pour les voitures? Alors que les comptages effectués dans le cadre du PCM sont préoccupants pour les heures de pointe (comptages de septembre 2021 présentés par BRAT en mai 2022), nous ne comprenons pas pourquoi votre

Collège persiste à dissocier ces deux dossiers pourtant intimement liés. Les mesures permettant de réduire le trafic de transit sont pourtant essentielles sur plusieurs points :

1. pour renforcer la sécurité globale des usagers faibles et surtout des cyclistes qui ne seront pas protégés par un aménagement suffisant dans le sens de la descente de l' « axe » ;
2. pour améliorer la vitesse commerciale et l'attractivité des transports publics alors même que la STIB a indiqué dans son avis sur le projet que le haut de l' « axe » vers CharlesQuint était dans le TOP 25 des points noirs de son réseau bus
3. Quant à la piste cyclable unidirectionnelle proposée dans le sens de la montée, elle est réduite à une largeur de 1,50 m ce qui est en deçà de la largeur recommandée de 1,80 m. Dans votre scénario retenu, pourquoi avoir maintenu une telle largeur alors que cette piste va être contiguë avec un trottoir qui sera lui-même souvent trop? Le manque d'espace des usagers faibles sur plusieurs portions cruciales de l' « axe » est en effet susceptible de créer des conflits entre cyclistes/trottinettes et piétons et de rendre dangereux des dépassements de cyclistes qui ne roulent pas à la même vitesse (cycliste chevronné comparé à des enfants se rendant à l'école ou à une activité extrascolaire en vélo). Le risque de pareils conflits qui ne seront pas évités par une simple ligne blanche et une autre couleur de revêtement n'est pas évoqué dans la note explicative liée au nouveau projet.
4. Enfin, alors que vous aviez maintenant le temps de finaliser un nouveau projet, pourquoi ne pas avoir resoumis ce dossier, de manière transparente, à la concertation citoyenne qui avait massivement (en mars 2021) opté pour une amélioration qualitative de la situation au niveau des trottoirs (puis de la cyclabilité de l'axe) ? Nous ne comprenons pas que votre Collège fasse peu de cas sur ce dossier de la volonté exprimée par les citoyen.ne.s consulté.e.s qui ont aussi déclaré se déplacer majoritairement à pied sur l' « axe » (cfr. présentation des résultats de l'enquête par le bureau d'études en date du 19 avril 2021).

Réponse du Collège

Monsieur Fischer,

Tout d'abord, le Collège s'étonne de l'opposition de principe de votre groupe et de celle d'activistes tels que Heroes for zero ou 1083/0 sur le projet de réaménagement et d'amélioration de la sécurité routière de l'axe Beeckmans-de Brouckère. En effet, celle-ci a conduit à devoir introduire une modification de la demande de permis d'urbanisme pour cet axe et retarde l'exécution de travaux de sécurité routière à cet endroit, avec comme corollaire des situations dramatiques comme l'accident survenu lundi

dernier alors que la sécurisation des traversées piétonnes est l'un des enjeux du dossier.

Au préalable, je vous informe que les modifications apportées à la demande de permis sont le fruit d'une collaboration en bonne entente avec la Région et le cabinet du Secrétaire d'Etat compétent.

En ce qui concerne votre première question, nous relevons que les largeurs de trottoirs sont moindres au niveau de l'école la Découverte. Si vous l'ignorez, nous vous informons que l'école de la Découverte est une école primaire spécialisée Type 8 et Type 1. Les élèves sont des enfants porteurs de handicaps qui arrivent et partent en bus. Le fait de prévoir une zone de stationnement pour bus scolaires devant l'école de 2,4m de large au lieu de 2m est primordial pour leur organisation, mais ne permet d'avoir qu'une largeur de trottoir de 2,1m au droit de cette zone de stationnement au lieu de 2,5m. Nous supposons que vous pouvez comprendre qu'en termes de balance des intérêts, la sécurisation des enfants qui descendent du bus scolaire prime sur la règle générale de largeur de trottoir.

De surcroît, la présence de 5 arbres sur le trottoir devant l'école La Découverte dans la situation existante implique que le passage libre entre le muret et les fosses d'arbre est actuellement inférieur à 2m. Le trottoir de 2,1m prévu en situation projetée est donc plus confortable que le trottoir existant.

En ce qui concerne votre seconde question, il est évident que le Plan Communal de Mobilité qui est en cours d'élaboration amènera des pistes de solution pour réduire l'intensité du trafic qui emprunte cet axe. En revanche, comme cela a déjà été maintes fois expliqué, le permis d'urbanisme demandé concerne un réaménagement de voirie. L'application de mesures de circulation sur cet axe, ne nécessite pas de permis d'urbanisme, et est parfaitement compatible avec les conclusions qui seront amenées par le futur Plan Communal de Mobilité.

Concernant l'introduction du projet modifié auprès de Urban Brussels dans les délais que vous relevez, le Collège est guidé d'une part par l'aspect financier et d'autre part par l'aspect légal. En effet, sur le plan financier, l'objectif est d'aboutir à l'obtention du permis d'urbanisme dans le cadre du marché d'étude en cours. Par ailleurs, en vertu de l'article 177 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT), la Commune a un délai de 6 mois, à compter de la notification du souhait d'introduire un projet modifié (courrier recommandé du 21 février 2022), pour envoyer les documents du projet modifié. Pour ce faire, le Collège a introduit un projet modifié tenant compte des avis remis par les instances régionales lors de la Commission de concertation et dans le respect de l'équilibre entre les citoyens, qui guide le Collège dans ce dossier.

Enfin, vu le profil de la voirie, et le souhait du Collège d'avoir un aménagement équilibré pour tous les usagers et, par conséquent, sans suppression massive d'un stationnement encore indispensable aux riverains de la commune, il était impossible de garantir, par endroit, une largeur de trottoir de 2m et une piste cyclable séparée de plus de 150cm. Le Collège a donc fait le choix de conserver une piste cyclable de 150cm sur toute la longueur de l'axe et de conserver un espace confortable pour la circulation des piétons. Néanmoins, avec une largeur de piste cyclable de 150cm, la situation sera plus confortable que pour certains aménagements récents de pistes cyclables séparées tels que sur l'avenue Josse Goffin ou l'avenue Charles Woeste.

Le service Mobilité reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.