

# RÉAMÉNAGEMENT DE LA PETITE CEINTURE LE LONG DU CANAL : ENCORE UN PROJET ROUTIER

*Conférence de presse du 7 novembre 2007*

## *Synthèse*

*Le projet de réaménagement de la petite ceinture Ouest vise principalement à fluidifier la circulation routière pour absorber le trafic de transit qui passe actuellement majoritairement sur les boulevards du centre. L'ARAU s'oppose à cette option car elle ne s'insère pas dans la mise en œuvre de l'objectif du Plan régional de Développement de réduire de 20 % la pression automobile à Bruxelles d'ici 2010. En outre, elle est incompatible avec le séjour paisible que sont en droit d'attendre les riverains et l'objectif de réduire la coupure instaurée par le canal. Pour l'ARAU, il faut réduire le nombre de voies de circulation à 2 x 1 bande.*

*Les aménagements prévus améliorent l'espace public – ce qui n'est pas difficile – mais accordent trop d'attention aux promeneurs occasionnels et pas assez aux riverains : la qualité des matériaux, la dimension des trottoirs, le confort pour la traversée de la chaussée sont insuffisants. La cohabitation entre cyclistes et piétons doit être revue ainsi que la largeur et la disposition des pistes cyclables : en rive droite, elles doivent être sur la chaussée.*

*La passerelle doit être placée dans l'axe réel de la rue de Locquenghien et les rambardes Art déco, conservées.*

*Un principe de cohérence des aménagements avec l'ensemble de la petite ceinture aurait dû prévaloir à la logique du saucissonnage de l'espace public.*

Le bouclage de la petite ceinture Ouest est prévu dans le projet de Plan de déplacements de la Ville de Bruxelles depuis 1998.

Après plusieurs années d'atermoiements, le projet de réaménagement de la petite ceinture Ouest passera en commission de concertation le 13 novembre à la Ville de Bruxelles.

Ce projet revêt une importance considérable pour les habitants des quartiers jouxtant la petite ceinture ainsi que ceux du centre du Pentagone.

## ***1. Description du projet***

Ce projet concerne la portion de la petite ceinture Ouest comprise entre la porte de Ninove et la place Saintelette, soit les boulevards du Neuvième de Ligne, de Nieupoort, Barthélemy et les Quais des Charbonnages et du Hainaut, à cheval sur Bruxelles-Ville et Molenbeek-Saint-Jean.

Initialement, il était prévu de réaménager simultanément les espaces situés autour de la porte de Ninove (voir carte). En raison de la difficulté à s'accorder sur l'aménagement à cet endroit, il a été décidé de scinder ce projet global en deux phases. C'est donc la phase relative aux berges du canal qui est à l'enquête. L'accord de coopération Beliris finance l'ensemble.

Concrètement, le projet prévoit la réorganisation du trafic routier en trois bandes de circulation du côté de la Ville de Bruxelles : deux bandes en direction de la place Saintelette et une bande vers la Porte de Ninove. Sur la rive gauche (Molenbeek), le trafic est rassemblé sur une bande de circulation vers la Porte de Ninove.

Au niveau du boulevard du Neuvième de Ligne, la circulation est réduite à 2 x 1 bande. En effet, le projet émet l'hypothèse d'une déviation importante du flux automobile en provenance de la porte de Flandre vers le boulevard de Dixmude comme dans la situation actuelle.

Cet aménagement routier est complété par un élargissement à quatre bandes au niveau du carrefour de la porte de Flandre permettant les tournes à gauche. Des emplacements de parkings sont prévus lorsque c'est possible le long des façades sur la rive droite et côté canal sur la rive gauche.

La ligne de tram est mise en site propre intégral, avec une possibilité d'accès pour les bus sur le tronçon Porte de Ninove – Porte de Flandre. Ce site propre est placé le long des berges du canal, de manière à augmenter « *considérablement la fluidité, la sécurité et le confort du transport en commun* ». Le tronçon entre Porte de Flandre et De Witte de Haelen est engazonné. L'arrêt de tram actuel est déplacé sur ce tronçon.

En ce qui concerne les piétons et les cyclistes, ces derniers bénéficient d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rive gauche, intégrée à l'ICR 5 et au réseau européen cyclable. Sur la rive droite en revanche, **les cyclistes devront emprunter les cheminements piétons**. Ceux-ci sont créés de manière à permettre « *de rétablir le contact avec l'eau* ». En pratique, le projet prévoit de créer une promenade, entre le canal et le site propre du tram, réalisée en pierre bleue et dont la largeur varie de 2,65 mètres (Petit Château) et 9 mètres (boulevard du Neuvième de Ligne). Du côté de Molenbeek, la promenade a une largeur constante de 4,50 mètres (dont 2,2 mètres de piste cyclable). Les trottoirs sont également modifiés, variant de 2,4 à 4 mètres en fonction des endroits (rive droite). En rive gauche, les trottoirs de pavés de béton ont une largeur minimale de 2 mètres.

Enfin, le projet propose une passerelle de 6 à 9 mètres de large pour piétons et cyclistes entre les ponts de la Porte de Flandre et De Witte de Haelen. Cette passerelle a pour but de faciliter le passage piéton entre Molenbeek et Bruxelles-Ville et la correspondance

entre la station de métro Comte de Flandre avec la ligne de tram. Elle est couplée à un élargissement de l'encorbellement existant sur la rive droite. L'ensemble est réalisé en bois.

Des plantations sont prévues de part et d'autre du canal.

Un des objectifs centraux de ce réaménagement en profondeur est « *maximiser la fluidité* »<sup>1</sup> du trafic routier et des transports en commun. **L'amélioration des cheminements piétons et les cyclistes ne sont pas oubliés mais sont clairement secondaires en dépit des intentions déclarées.**

## **2. Les aspects du projet à revoir**

### **2.1. L'objectif de maximiser la fluidité routière au détriment des objectifs environnementaux**

L'objectif déclaré du projet est de fluidifier les circulations. Il s'intègre dans la réflexion menée au niveau de la Région et de la Ville de décharger les boulevards du centre du trafic de transit afin d'en permettre leur réaménagement reporté aux calendes grecques par les pouvoirs publics. La circulation *continue* est dès lors concentrée sur la rive droite du canal (Ville de Bruxelles) sur trois bandes.

**Ce projet n'est pas bon. Il faut réduire le nombre de bandes de circulation pour deux raisons :**

- **Le projet doit être conforme aux objectifs de réduction de la pression automobile à Bruxelles.**

Le Plan régional de développement prévoit la réduction de la pression automobile de -20 % d'ici 2010. **Cet objectif lie les autorités régionales.**

Pourquoi prévoir dès lors trois bandes et non deux ? Le projet lui-même prévoit la possibilité de réduire à terme le nombre de bandes en faisant l'hypothèse que « *si la pression automobile diminue dans le futur, la seconde bande pourrait être éliminée* »<sup>2</sup>. Seulement pour y arriver, il faut une politique volontariste. Les ingénieurs de l'Administration régionale de l'Équipement et des Déplacements – qui ont travaillé sur des simulations de trafic pour déterminer le nombre de bandes nécessaires, c'est-à-dire, selon eux, trois – doivent intégrer la donnée que seule **la réduction effective et immédiate** de la capacité routière est de nature à aboutir à la réalisation de l'objectif de -20% de pression automobile. La politique de plafonnement de la pression routière, comme dans le dossier du réaménagement de la place Rogier, ne peut aboutir à aucun résultat tangible de transfert modal au profit des transports en commun ou des déplacements doux. Outre les coûts de la congestion – qui ne sera pas réglée par une fluidification de la circulation –, il faut ajouter les coûts en matière de santé publique<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Réaménagement de la petite ceinture ouest, Demande de permis, 27/06/2007, p. 26.

<sup>2</sup> *Idem*.

<sup>3</sup> Selon l'IBGE, « *Le transport est le responsable majeur de la dégradation de la qualité de l'air. Il est en effet à l'origine de 91% des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 89% des émissions d'hydrocarbures (HAP), de 57% des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 44% des émissions de composés organiques volatils (COV) et de 19% de celles de dioxyde de carbone (CO2). Certains de ces polluants sont notamment à la base des pics*

- **L'intensité du trafic doit être compatible avec le séjour des riverains.** Le fait de vouloir réduire le trafic de transit sur les boulevards du centre, ce qui est une excellente chose, et donc améliorer le cadre de vie des habitants de cette partie du Pentagone, ne doit pas entraîner le maintien d'une situation impossible pour les habitants d'une autre partie de la ville. **Il ne saurait être question de sacrifier une partie des habitants pour le confort d'autres.** Les autorités sont tenues de réduire la pression automobile et d'en faire bénéficier l'ensemble des habitants.
- **De plus, il faut viser à une réduction de la rupture instaurée par le canal et la circulation à cet endroit.**

Reste qu'un aspect positif est la réduction de la capacité du stationnement en voirie du côté de la Ville de Bruxelles : on passe de 219 emplacements à 61.

**L'ARAU a toujours refusé le bouclage de la petite ceinture autoroutière. Si le projet est plus conforme à un boulevard urbain – y compris avec la réduction de la largeur des bandes –, l'intensité du trafic reste trop élevée. La réduction du trafic automobile doit être une priorité. Via la réduction du nombre de voies de circulation.**

## *2.2. Cheminements piétons améliorés... quand c'est possible ! Des trottoirs pavés de bonnes intentions.*

Le projet prévoit l'amélioration des trottoirs avec, du côté de la Ville de Bruxelles, des dimensions minimales de 2,3 à 6 mètres (entre 4,5 et 6 mètres devant le Petit Château). **Si ces dimensions peuvent apparaître comme confortables, la manière dont il est traité qualitativement est déplorable.** En effet, alors que la promenade est pierre bleue, les habitants n'ont droit qu'à des pavés de béton. Le modèle de la place Rogier et du « strip » fait des émules<sup>4</sup>...

Autre aspect révélateur de la manière dont le projet a été conçu : la largeur des trottoirs varie avec les besoins des voies de circulation. Au carrefour de la Porte de Flandre, le trottoir a une largeur réduite à 2,3 mètres en raison de l'accroissement du nombre de bandes de circulation... L'espace disponible sera encore réduit en raison de la présence des poteaux de signalisation, poubelles, cabines électriques, etc. Plus inquiétant, **le trottoir le long du site propre du tram n'est pas plus large** : or, c'est à cet endroit que se masseront les usagers des transports en commun et les personnes venant de la chaussée de Gand en attente de traverser lorsqu'ils chercheront à rejoindre la rue Dansaert. Cette façon de concevoir l'espace public

---

*d'ozone troposphérique (NOX et COV) et du renforcement de l'effet de serre (CO2)»* (source : IBGE, <http://www.ibgebim.be/francais/content/content.asp?ref=462>, site consulté le 25/10/2007). On peut pas être plus clair. Ces polluants ont des conséquences sanitaires importantes : les particules fines (moteurs diesel, dégagements de particules issues des pneus, des freins, etc.) seraient responsables d'une diminution de l'espérance de vie en Belgique de 15,4 mois (source : Pollution atmosphérique urbaine, Afsset, juin 2006 disponible sur <http://www.afsset.fr/>).

<sup>4</sup> Le projet de réaménagement de la place Rogier prévoyait initialement la création d'une vaste esplanade de 23 mètres de large avec un revêtement de béton strié blanc le long du boulevard, côté hôtels. Le traitement du trottoir du côté de la Ville de Bruxelles, et donc du côté des logements, était nettement plus fruste avec un revêtement de pavés de béton et une largeur réduite. Dans son avis du 13 juillet 2007, la Commission de concertation de la commune de Saint-Josse a demandé un traitement qualitatif identique des deux côtés du boulevard du Jardin Botanique ainsi que l'élargissement des trottoirs. Voir sur le site [www.arau.org/do\\_home.php](http://www.arau.org/do_home.php) les propositions de l'ARAU pour le projet de la place Rogier ainsi que les points de l'avis de la commission de concertation relatifs à ces propositions.

indique sans équivoque que la prééminence de la voiture sur les autres modes de déplacement est incontestable, en dépit des affirmations d'intention des auteurs de projet.

**L'ARAU demande un traitement qualitatif des trottoirs accompagné d'une largeur minimale qui ne fasse pas l'impasse sur les facilités de déambulation et d'attente. Les tournes à gauche doivent être supprimés pour rendre l'espace aux piétons et aux trottoirs. Les phases de feux doivent également être adaptées en faveur des piétons pour assurer une traversée confortable.**

### ***2.3. La place des cyclistes : un peu juste !***

Le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclable intégrale sur la rive gauche, le long des berges du canal. Cette piste est large de 2,2 mètres. Problème : cette largeur, si elle respecte les normes en matière de piste (1,30 m à Bruxelles), se révélera un trop étroite en cas de croisement de cyclistes puisqu'elle est bidirectionnelle. En outre, la distance séparant la piste des voitures en stationnement (0,50 m) est trop faible : les normes minimales en matière de sécurité routière prévoient en effet 0,60 m (pour les chaussées les plus larges, on prévoit même 0,80 m de zone tampon !).

Dès lors, les dimensions de la piste doivent être revues – d'autant qu'elle a une vocation « internationale » – pour une circulation en toute sécurité des cyclistes. L'usage partiel de la zone piétonne le long du canal par les cyclistes, lors de croisement, risque d'entraîner des situations conflictuelles avec les piétons.

La même observation peut être faite à propos de la promenade sur la rive droite du canal, dont la dimension minimale est de seulement 3 mètres au niveau de l'encorbellement et 2,65 devant le Petit Château. La promenade est aménagée de manière à permettre un usage mixte de l'espace par les piétons et les cyclistes. **Ce n'est pas une bonne solution.** La vitesse des cyclistes peut être source de gêne voire de conflit en cas d'affluence de promeneurs. Pour les cyclistes, la déambulation de piétons peut aussi être source de danger. **Il faut donc deux pistes cyclables, une dans chaque sens, sur la chaussée.**

### ***2.4. Le site propre du tram repoussé le long du canal***

Le site propre du tram le long du canal obligera les usagers à traverser toutes les voies de circulation pour rejoindre l'arrêt. **Il faut donc prévoir des phases de feux suffisamment longues au niveau des passages pour piétons et un feu à la demande pour le passage pour piétons situé dans l'axe de la passerelle.**

### ***2.5. La passerelle, dans l'axe de la rue de Locquenghien, SVP !***

Un des éléments « phare » de ce projet est donc le placement d'une passerelle dans l'axe de la rue de Locquenghien.

Cette passerelle est destinée autant à servir de « terrasse publique » par-dessus le canal que de relier la station Comte de Flandre et le nouvel arrêt de tram.

**L'ARAU demande qu'elle soit située dans l'axe réel de la rue de Locquenghien, cheminement logique et naturel, comme cela avait été proposé en son temps par le projet Rive Gauche.**

**Elle doit faire l'objet d'une surveillance par les stewards urbains.**

## ***2.6. Le patrimoine industriel du canal abîmé***

Le projet prévoit le remplacement des rambardes de style Art Déco du côté de la Ville de Bruxelles par celle, beaucoup plus banales, du type « Port », comme il en existe du côté de Molenbeek.

Ces rambardes doivent être conservées car témoins d'une qualité d'exécution et patrimoniale indéniable.

## ***Conclusion***

- **L'intention du projet de réaménagement de la petite ceinture Ouest est de fluidifier les circulations** en absorbant le trafic de transit actuellement sur les boulevards du centre et de favoriser les échanges entre les deux rives du canal. Il met en œuvre pour ce faire une stricte séparation des circulations et une passerelle.
- **Pour l'ARAU, ce projet consiste surtout à renforcer la fracture entre les rives du canal. L'idée d'en faire une voirie à grand passage heurte l'obligation faite aux pouvoirs publics de réduire de 20 % le trafic de voitures.** Cet objectif du PRD est censé être atteint d'ici 2010. Seule une politique volontariste peut y arriver et non en plafonnant la tendance, comme cela se fait à la place Rogier. De plus, ce projet crée une distinction entre les habitants « choyés » (ceux du centre du Pentagone) et les autres, moins bien lotis en terme d'agrément de l'espace et confrontés au renforcement du flux de circulation devant leurs fenêtres. C'est inacceptable ! **Sur la rive droite, il faut réduire le nombre de bandes à 2 x 1 bande plus les pistes cyclables sur la chaussée.**
- Les aménagements réalisés au profit des piétons comportent de bonnes idées (promenade en pierre bleue d'une largeur confortable). Mais ces idées profitent à l'usager occasionnel. **Les usagers quotidiens** (c'est-à-dire les habitants riverains qui empruntent les trottoirs) **sont désavantagés avec des trottoirs croupions et de facture courante**, surtout au niveau du carrefour de la Porte de Flandre, pourtant endroit stratégique s'il en est ! **Les phases de feux doivent être prévues pour une traversée confortable de la chaussée, y compris devant l'arrêt du tram où un feu à la demande doit être installé.**
- En revanche, **l'idée de mixer les circulations piétonnes et cyclistes n'est pas bonne et sera source de conflit et d'accident. Il faut prévoir une piste cyclable dans chaque sens, sur la rive droite, et sur la chaussée.** Sur la rive gauche, il faut élargir la piste proposée.
- **Concernant la passerelle, il faut la positionner dans l'axe réel de la rue de Locquenghien.**
- **Les rambardes de style Art déco doivent être conservées.**
- On a l'impression que ce projet a été négocié dans les plus fins détails au niveau des administrations avant d'être soumis à l'enquête publique. Est-ce la raison pour laquelle les habitants des quartiers riverains n'ont pu bénéficier de séances d'information comme cela se fait pour d'autres endroits stratégiques à Bruxelles ? N'est-on pas confronté ici au

principe « deux poids, deux mesures » en matière d'information des habitants ? **Autant pour la place Rogier – partie intégrante de la petite ceinture...– un vaste processus d'information (et non de participation) a été mis en place, autant ici, les seules mesures particulières de publicité ont été mises en œuvre.** Il est vrai qu'ici, point de tours de bureaux « phare », d'hôtels prestigieux... Les habitants de l'ouest du Pentagone et de Molenbeek n'ont donc qu'à se contenter de l'information disponible aux administrations communales compétentes.

- Il s'agit du quatrième tronçon de la petite ceinture à être réaménagé et la quatrième fois que l'on réinvente l'eau chaude en matière d'espace public : **pourquoi ne pas avoir prévu un aménagement cohérent pour l'ensemble des boulevards de petite ceinture ?** Cette méthode « saucissonne » l'espace public et dément le principe de cohérence des aménagements tant vanté par le Ministre Smet contre les communes. **La question de la cohérence avec l'aménagement futur de la Porte de Ninove est plus que jamais posée.**
- **Si ce projet apporte un indéniable apport qualitatif par rapport à la situation actuelle, il aurait pu aller plus loin dans la recherche d'une meilleure cohabitation des circulations.** Ce projet cherche à implanter un maximum de circulation dans un minimum d'espace. Comme chaque aménagement d'espace public pour l'instant (boulevard Léopold II par exemple), l'administration case les voitures et les transports en commun et l'espace résiduel doit être partagé entre les piétons et les cyclistes. Même s'il en résulte parfois une amélioration pour les transports en commun, les associations veulent une révolution copernicienne qui tarde à se faire malgré les discours (voir leur mémorandum pour les transports en commun sur <http://www.arau.org/docs/presse/07-03-15.pdf>). Faudra-t-il attendre la fin du pétrole ?
- Les compromis dégagés ne peuvent que rendre insatisfaits les divers usagers doux des espaces publics. **Pour l'ARAU, une seule option aurait permis de faire de cet aménagement une vraie réussite : faire clairement le choix d'une réduction de la capacité routière à cet endroit !**

**Pour obtenir des illustrations :**

**[http://www.buur.be/index.php/buur/projectpagina/wkr\\_westelijke\\_kleine\\_ring/](http://www.buur.be/index.php/buur/projectpagina/wkr_westelijke_kleine_ring/)**

---

*Pour toutes informations complémentaires, veuillez contacter Madame Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477.33.03.78*