

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

Sont présents :

Administration communale d'Anderlecht

Présidente M^{me} MÜLLER-HÜBSCH
Secrétaire M^{me} VERSTRAETEN
Urbanisme M. BREYNE
Développement urbain et M^{me} DE LHONEUX
mobilité

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction de l'Urbanisme

M^{me} ZEROUALI

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine – Direction des Monuments et Sites

M. DESWAEF

Bruxelles Environnement

M. MOENECLAEY

DOSSIER

PV02	Demande de permis d'urbanisme et d'environnement introduite par le SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES (SPRB)
Objet de la demande	Sécuriser et valoriser la mobilité douce. Le projet poursuit aussi les objectifs de pérenniser le test de mi-juillet 2020 consistant en la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la circulation motorisée, et la sécurisation des traversées cyclistes.
Adresse	Boulevard Sylvain Dupuis, 301
PRAS	espaces structurants, galeries commerçantes, zones de forte mixité
PPAS	Quartier Vallée du Broeck, AR du 08/06/1971. Quartier Vallée du Broeck -phase 1, du 21/02/1989

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

EXAMEN DU DOSSIER PAR LA COMMISSION

A. REMARQUES ET/OU PLAINTES ARRIVEES A L'ADMINISTRATION :

L'enquête publique a fait l'objet de 3 réactions.

B. PERSONNES QUI ONT DEMANDE A ETRE ENTENDUES ET QUI SONT CONVOQUEES :

Le demandeur et le bureau d'architecture ont été entendus.

Les réclamants ont été entendus sur les sujets suivants :

- Prévoir un marquage minimum Boulevard Sylvain Dupuis pour les vélos du côté sud opposé au shopping.
- La largeur actuelle pour la piste cycliste Bidirectionnelle est de 2.75m, demande de respecter une largeur de 3m
- Réduire les bordures au niveau de l'arrêt de bus

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

DÉCIDE

AVIS MOTIVÉ DE LA COMMISSION

Contexte

Considérant que la demande se situe en espace structurant au plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la demande se situe en zone de voirie au Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPA QUARTIER VALLEE DU BROECK" approuvé par arrêté du gouvernement du 08/06/1971 et en zone de voirie au PPAS " QUARTIER VALLEE DU BROECK" PHASE 1 approuvé par arrêté du gouvernement du 21/02/2021 ;

Considérant que la demande se situe en espace ouvert structurant sur la carte n°3 « maillage vert et», ainsi qu'en itinéraire cyclable régional (ICR) à la carte n°7 « réseau cyclable » au plan régional de développement durable PRDD ;

Objet

Considérant que l'objet de la demande concerne :

- la sécurisation et valorisation de la mobilité douce ;
- La pérennisation de la phase test de mi-juillet 2020 consistant en la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la circulation motorisée ;
- sécurisation des traversées cyclistes ;

Procédure

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique pour le motif suivant :

- **En 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 ;**
- **En application de l'article 175/20 1er du CoBAT, mesures particulières de publicité requises en ce que la demande est soumise à rapport d'incidence, pour le motif 19 de son annexe B: travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant.**

Considérant que **3 réactions** nous sont parvenues en cours d'enquête organisée du **02/05/2024** au **31/05/2024** ; que les arguments concernent principalement :

- Demande à ce que la largeur de la piste cyclable soit portée à 3 mètres ;
- Demande à solutionner les conflits entre piétons et cyclistes sur le carrefour formé par le boulevard Maria Groeninckx De May et le boulevard Sylvain Dupuis ;
- Prévoir un marquage minimum Boulevard Sylvain Dupuis pour les vélos du côté sud opposé au shopping ;
- Demande de réduire les bordures abaissées au niveau des l'arrêt de bus ;
- Demande à ce que la transition entre la piste cyclable et l'espace partagé soit confortable ;
- Demande d'augmenter l'espace partager au niveau du carrefour formé avec l'avenue Joseph Bracops ;
- Demande d'établir un marquage pour les cyclistes sur la partie sud de l'aménagement ;
- Demande à ce que les marquages soit ajoutés à la piste cyclable ;
- Demande à placer des panneaux de signalisation afin de garantir la sécurité des usagers ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

- Demande de refuser cette demande de permis d'urbanisme ;
- Demande a créer de nouveaux passages piétons ;
- Demande à réfléchir à leur implantations car celui mis au niveau du feux rouge est désespérément vide, il est inutile. Ceux aménager au shopping sont bien plus efficaces ;
- Demande de créer nouveaux passages piétons cyclistes pour traverser le boulevard ;
- Demande à prendre en compte la rénovation des accès vers le shopping ;
- Signale que cette PC ne provoque toujours pas d'engouement pour les riverains ;
- Contre la suppression des places de stationnements ;

Vu l'avis favorable de la STIB du **26/04/2024** ;

Vu l'avis favorable sous condition du SIAMU du **01/04/2024** portant la référence suivante T.2024.0279/1 ; libellé comme suit :

[...]

Motivation

L'accessibilité aux bâtiments étant garantie pour les auto-échelles du service d'incendie, le SIAMU n'a pas de remarques à formuler concernant ce projet.

Objectif

Considérant que les objectifs poursuivis dans le cadre de cette procédure sont donc les suivants :

- Équiper les grands axes d'infrastructures cyclables sécurisées.
- Améliorer la mobilité, en donnant une place plus importante pour les cyclistes ;
- Assurer le confort et la sécurité des cyclistes ;
- Rééquilibrer le partage de l'utilisation de l'espace public en accordant plus d'importance aux transports individuel écologique ;
- Créer des connexions piétonnes et cyclistes dans le but d'améliorer le lien entre les quartiers.

Situation existante :

Considérant que le périmètre de la demande se trouve sur une partie du boulevard Sylvain Dupuis, plus précisément sur le tronçon du boulevard entre le carrefour avec Groeninckx-de May et le Ring ;

Considérant que le tronçon concerné par l'étude est une voirie régionale qui se situe à l'Ouest de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le territoire de la commune d'Anderlecht ;

Considérant que le tronçon concerné par l'étude, est repris comme itinéraire de liaison aux niveaux régional et communal ; que cette attribution correspond à l'affectation du sol ; que le tronçon concerné par l'étude étant situé dans une zone d'habitation principalement, et de forte mixité ; que les usagers de l'espace public et des transports en commun sont souvent des riverains et des usagers/visiteurs du centre commercial Westland shopping ;

Considérant que la carte "Réseau cyclable" indique que la partie concernée par l'études est logée par l'ICR 4 et 9 ; que la carte indique aussi que les extrémités de la partie concernée par l'étude sont traversées par le RER vélo (boulevard Joseph Bracops et boulevard Groeninckx-De May) ;

Considérant que l'extrait de carte de Mobigis des arrêts de la STIB indique qu'au niveau de zone concernée par l'étude il existe des arrêts de bus dans les deux sens (Bus 53,75,89 et le Noctis 13) ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

Considérant que le boulevard est emprunté par les transports exceptionnels de catégorie R2 ; que des lors il faut donc prévoir sur ces voiries une largeur minimale de 5m50 libre de tout obstacle ;

Considérant que dans le périmètre immédiat du projet se situe une ZaCA (Zones à concentration d'accidents) une zone prioritaire de niveau 2 à l'intersection du boulevard Sylvain Dupuis avec le boulevard Joseph Bracops ;

Situation projetée :

Considérant que le projet prévoit de séparer la piste cyclable du trafic par des blocs de béton coulés sur place, afin d'assurer la sécurité des cyclistes qui empruntent la piste et ceci à la sortie du ring sur le boulevard Sylvain Dupuis jusqu'à l'intersection avec le boulevard Groeninckx-de May ;

Les cyclistes :

Considérant que le projet consiste à améliorer la circulation des cyclistes ; que dans le sillon de la crise sanitaire, Bruxelles a décidé d'accélérer l'installation de la nouvelle piste cyclable bidirectionnelle (en phase de test), afin de mieux séparer les cyclistes du trafic automobile et bus, et de les protéger par des blocs en béton (New Jersey) ;

Considérant que le projet prévoit également des traversées à feux afin de renforcer la sécurisation des traversées cyclistes ;

Considérant que la piste cyclable projetée a une largeur nette de 2.70 m ; que le maintien en l'état des trottoirs, des traversées non-sécurisées et du stationnement résulte des essais de plusieurs propositions et discussion avec les différents intervenants, aboutissant à la solution jugée la moins contraignante ;

Les transports publics :

Considérant que les trois arrêts bus STIB repos seront déplacés côté sud du boulevard et regroupés autour de la traversée piétonne côté ring sur le carrefour Joseph Bracops ;

Considérant que l'arrêt existant des lignes STIB et DE LIJN sera déplacé à hauteur des entrées de garages des immeubles ;

Considérant que du côté du boulevard Groeninckx-de May, la bande Bus Taxi sera maintenue sur le Bd Sylvain Dupuis sur une longueur de 30 mètres afin de faciliter l'insertion des bus dans le boulevard et sécuriser la piste cyclable ;

Considérant que la suppression de la bande bus dédiée pourrait entraîner une baisse de la performance des lignes de bus, celles-ci pouvant être bloquées dans la circulation, et ce notamment aux heures de pointe ;

Considérant que la bande « bus-taxi-vélos » côté sud du boulevard sera supprimée et remplacé par une bande de circulation automobile afin d'augmenter la capacité de la voirie ;

Considérant que selon les derniers comptages effectués par le Centre de Mobilité entre le 26 octobre 2021 et le 26 octobre 2021, il a été observé une moyenne de 1 069 véhicules entrant sur le boulevard Sylvain Dupuis Ouest en provenance du boulevard Sylvain Dupuis Est, ainsi que 1 090 véhicules par

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

heure sortant de Sylvain Dupuis Est en direction de Sylvain Dupuis Ouest ; qu'il est important de noter que le pic du flux de véhicules est atteint entre 7 heures du matin et 8 heures, soulignant ainsi la période de pointe de cet écoulement de circulation ;

Considérant que ces données de comptage fournissent des informations essentielles pour comprendre la dynamique de circulation sur cette portion de la route ;

Le stationnement :

Considérant que du côté nord du boulevard Sylvain Dupuis, 66 places de parking sont supprimées afin de laisser place à la piste cyclable bidirectionnelle, la suppression de ces places de parking n'impactera pas la capacité de stationnement du quartier ;

Considérant que l'aménagement de ce nouvel arrêt nécessite le déplacement de la place PMR afin de la sécuriser et de faciliter les girations bus ;

Les poids-lourds et transports exceptionnels :

Considérant que le projet n'a pas d'impact sur la circulation des poids lourds et des transports exceptionnels ;

La sécurité routière :

Considérant que différents éléments sont mis en place dans le cadre du réaménagement du boulevard dans le but d'améliorer la sécurité routière :

- La présence d'une piste cyclable bidirectionnelle nécessite une obligation de sécurisation par feux ;
- Les cyclistes bénéficient d'une traversée ;
- La sortie du parking « Basic fit » sera supprimée afin d'éviter les conflits automobiles avec les mouvements entrants et sortant liés au shopping ;
- Cette sortie sera déplacée vers l'accès déjà existant en amont du nouveau feu côté ville ;
- La traversée cyclo piétonne sera marquée en schlamm rouge au niveau des zones de conflit afin d'attirer l'attention des automobilistes entrants dans le shopping sur la présence de cyclistes et de piétons en recul par rapport à la bande de circulation ;
- La traversée cyclo-piétonne d'une longueur de 28 mètres se fera en une seule phase feux ;
- La traversée cyclo-piétonne sera pourvue d'îlots en béton sur visqueen afin de structurer les mouvements ;
- Le tourne à gauche vers le shopping venant du ring sera réadapté afin de faciliter les girations des camions;
- La configuration D10 en certains endroits interdit aux speed pedelec d'emprunter la piste bidirectionnelle (Lorsque les largeurs sont trop faibles, les piétons trop proches);
- La piste cyclable sera protégée via des New Jersey ;

Motivations

Considérant que le projet est situé en voirie régionale ;

Considérant que le projet consiste à la pérennisation des aménagements cyclables créés dans le cadre de l'initiative Mobility Covid19 ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

Considérant que l'axe d'intervention est repris selon la spécialisation multimodale des voiries comme Auto-PLUS, Vélo-CONFORT, Piéton-CONFORT et Transport en commun- /CONFORT et poids-lourd-QUARTIER;

Considérant que le projet prévoit des marquages au sol au niveau de l'ensemble des oreilles de trottoirs ; qu'afin d'améliorer la qualité d'usage de l'espace et répondre aux objectifs d'apaisement des mailles du Plan Good Move, de sécurité routière et de diminution des vitesses pratiquées ; il y a lieu de d'agrandir les oreilles de trottoirs physiquement et non pas par marquage et d'améliorer la sécurité des traversées piétonnes en garantissant une prolongation du cheminement naturel des piétons ;

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 remplacer ces éléments notamment au niveau de l'arrêt de bus Fruits par un prolongement du trottoir ;

Considérant que dans le même objectif il y a lieu de prévoir un aménagement plus qualitatif au niveau de la piste cyclable bidirectionnelle et ceci en surélevant avec bordure au même niveau que le trottoir ; que ceci permet d'avoir une séparation réelle entre cyclistes et circulation automobile et une meilleure impression de confort et de sécurité sur les tronçons

Considérant qu'afin de signaler et sécuriser d'avantage la piste cyclable bidirectionnelle il y a lieu de prévoir un asphaltage de couleur ocre comme recommandé dans le Vademecum vélo de Bruxelles Mobilité ;

Considérant les objectifs du Plan Régional de Mobilité Good move et son principe STOP, ainsi que la politique de mobilité et de stationnement qui vise à réduire la pression des voitures et libérer davantage d'espace public ainsi que de renforcer le maillage cyclo-piéton et PMR dans le quartier ;

Considérant que le projet prévoit de supprimer les stations 'Vilo' qui se trouvent dans le cheminement de la future piste cyclable bidirectionnelle ;

Considérant qu'afin de se conformer à ces objectifs et d'encourager les modes actifs, il y a lieu de prévoir des arceaux vélos et des dropes zones tout en garantissant un cheminement piéton confortable et en respectant le bon aménagement des lieux ;

Considérant que le modèle d'arceau vélo doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premiers et derniers arceaux d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

Considérant qu'un permis d'urbanisme a été délivré en date du 11/06/2024 (réf : 01/PFD/1844281) qui comprend le réaménagement du carrefour formé par le boulevard Sylvain Dupuis, la rue de la compétition et le boulevard Maria Groeninckx-De May ; que ce périmètre est repris dans la présente demande ; qu'il y a lieu de se coordonner les deux aménagements ;

Considérant qu'il y a donc lieu que les traversées piétonnes soient conformes au titre 7 du RRU et au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM, notamment en les équipant de dalles podotactiles ;

Considérant que les dispositifs podotactiles doivent respecter les règles reprises dans le cahier de l'accessibilité piétonne ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

Considérant qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que la piste cyclable projetée est mise en place au droit des places de stationnement du côté des numéros de police impairs) ; que les accès aux voies spéciales d'accès sont garanties pour les véhicules de secours.

Considérant qu'afin d'améliorer la lisibilité et la fluidité du trafic et limiter les risques de conflit et permettre aux cyclistes plus rapides de dépasser les cyclistes plus lents en toute sécurité ; il y a lieu de garantir une largeur constante de la piste cyclable sur toute la longueur de l'aménagement avec une largeur minimum de 300 cm tel que recommandé par le vadémécum vélo de Bruxelles mobilité pour un réseau CONFORT ;

Considérant qu'il y a lieu de veiller à ce que les connexions de la piste cyclable bidirectionnelle projetés soient établies correctement avec celles de la zone D10 afin d'éviter les conflits entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes notamment au niveau des entrées/sorties d'équipements et de logements ;

Considérant que le carrefour formé par le boulevard Sylvain Dupuis et l'avenue Joseph Bracops est un carrefour très emprunté par les piétons ; qu'afin d'éviter tout conflit entre les piétons et les cyclistes il y a lieu de prévoir un aménagement plus qualitatif ;

Considérant que le projet ne prévoit pas de traversées cyclistes (Nord/Sud) le long de l'aménagement ; qu'il y a lieu de créer des traversés cyclistes et des zones de refuge pour les cyclistes quand ceci est possible (actuellement uniquement des traversées piétonnes) ;

Considérant qu'à hauteur de la résidence Westla n°229 le projet prévoit de connecter la piste cyclable bidirectionnelle avec la zone D10 à l'endroit où il y a deux entrées carrossables ; que les véhicules motorisés qui tournent risquent de ne pas voir les cyclistes venant en sens inverse, car les cyclistes se trouvent dans un angle mort ; que dès lors il y a lieu de revoir cette connexion ainsi que de supprimer la bordure existante qui empêche une transition fluide ;

Considérant que le projet ne prévoit pas d'aménagement cycliste du côté sud de l'aménagement ; qu'afin de garantir la sécurité des cyclistes et d'attirer l'attention des autres usagers sur leur présence éventuelle; il y a lieu de prévoir un traçage de bande cyclable suggérée tout le long du périmètre du projet (côté sud du boulevard);

AVIS FAVORABLE unanime, à condition de :

En ce qui concerne l'aménagement :

- améliorer la sécurité des traversées piétonnes et veillez à ce qu'elles soient conformes au titre 7 du RRU ainsi qu'au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM tout en garantissant une prolongation du cheminement naturel des piétons ;
- agrandir l'oreille de trottoirs physiquement et non pas par marquage dans la continuité du quai de l'arrêt de bus Fruits ;
- coordonner l'aménagement avec le PU délivré (réf : 01/PFD/1844281) au niveau du carrefour formé par la rue de la compétions le boulevard sylvain Dupuis et le boulevard Maria Groeninckx-De May;
- prévoir des zones de stationnement vélos et de drop zone conformement au cahier de l'accessibilité piétonne édité par Bruxelles mobilité ;

COMMISSION DE CONCERTATION : PROCES-VERBAL
Séance du 13 juin 2024

En ce qui concerne les modes actifs :

- surélever la piste cyclable bidirectionnelle afin qu'elle soit à la même hauteur que le trottoir;
- garantir une largeur constante de la piste cyclable bidirectionnelle sur toute la longueur de l'aménagement avec une largeur minimum de 300 cm tel que recommandé par le vadémécum vélo de Bruxelles Mobilité pour les réseaux CONFORT;
- prévoir un asphaltage de couleur ocre pour la piste cyclable bidirectionnelle ;
- veiller à ce que les connexions de la piste cyclable bidirectionnelle projetés soient établies correctement avec celles de la zone D10 afin de garantir le confort des cyclistes et d'éviter les conflits entre cyclistes, piétons et automobilistes ;
- prévoir un aménagement plus qualitatif au niveau du carrefour formé par le boulevard Sylvain Dupuis et l'avenue Joseph Bracops afin d'éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes;
- Prévoir un tracé de bande cyclable suggérée tout le long du périmètre du projet (côté sud du boulevard);
- créer des traversés cyclistes et des zones de refuge pour les cyclistes quand ceci est possible (actuellement uniquement des traversées piétonnes) le long du périmètre de la demande;
- Revoir la connexion entre la piste cyclable bidirectionnelle et la zone partagée au niveau de l'entrée/sortie carrossable à hauteur de la résidence Westla n°229 ;

INSTANCES :

ADMINISTRATION COMMUNALE D'ANDERLECHT

Présidente	M ^{me} MÜLLER-HÜBSCH	
Secrétaire	M ^{me} VERSTRAETEN	
Développement urbain et mobilité	M ^{me} DE LHONEUX	
Urbanisme	M. BREYNE	

ADMINISTRATION RÉGIONALE

Bruxelles Urbanisme & Patrimoine Direction de l'Urbanisme	M ^{me} ZEROUALI	
Bruxelles Urbanisme & Patrimoine Direction des Monuments et Sites	M. DESWAEF	
Bruxelles Environnement	M. MOENECLAEY	