

Bruxelles, le 16 novembre 2016

Concerne : Enquête publique relative à la demande de PU concernant le réaménagement de l'avenue du Port et de la rue Claessens

N/réf. : CPB-BHG / 3858

V/réf. : PU - P1088/2016 - Avis d'enquête publique - Demande de permis d'urbanisme

Administration Communale de la Ville de Bruxelles

À l'attention du Collège des Bourgmestre et Échevins

Secrétariat de la Commission de Concertation

Département Urbanisme

Boulevard Anspach 6

1000 Bruxelles

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames, Messieurs les Échevins,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au dossier repris sous rubrique et en vue de la Commission de Concertation prévue le 30 novembre 2016, nous vous prions de trouver ci-dessous nos remarques concernant le projet de réaménagement de l'avenue du Port et de la rue Claessens, en espérant que vous y accorderez la meilleure attention.

Introduction

La Communauté Portuaire Bruxelloise, ci-après la **CPB**, est une association sans but lucratif regroupant les entreprises et associations d'entreprises situées dans le périmètre du canal (principalement le domaine portuaire), ainsi que d'autres organismes actifs dans cette zone.

La CPB fut créée en 1957 à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles (cf. BECI) et par entre autres la Chambre Syndicale des Transports (aujourd'hui dénommée BELTOP), la Chambre Syndicale des Usagers des Ports de Bruxelles et de Vilvorde (devenue l'Association des USAGERS), la S. A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles (dont les compétences ont été reprises par le Port de Bruxelles) ...

Actuellement, en plus de ses membres fondateurs, la CPB compte quelque 150 entreprises parmi lesquelles :

Abattoir, Aquiris, Bruxelles Energie, CCB Italcementi, Centre Européen de fruits et légumes, Ceres, Dekempeneer H.F.W., Febetra, G&A De Meuter, Duferco, Elia, Holcim Bétons, Inter-Béton, KBC Brussels, Lampiris, Lukoil, M-Pro, Mabru, MSF Supply, ReadyBeton, Reibel, Sibelga, Sodraep, Solvay, Spie Belgium, Stevens & Co, ...

Au service de ses membres, la CPB agit en tant qu'interlocuteur privilégié auprès des autorités publiques régionales et fédérales ou d'autres instances telles que Bruxelles Mobilité ; elle est un vecteur commun à tous les secteurs d'activités en regard de problématiques telles que l'emploi ou la mobilité, sans oublier l'aménagement du territoire.

C'est donc logiquement que la CPB a fait appel à un bureau d'études afin d'identifier les impacts du projet d'aménagement sur l'accessibilité des entreprises et la mobilité de leurs usagers (et *'in fine'* celle de tous les usagers), et sur certains aspects de sécurité publique.

Considérations générales

1°

A ce jour, la mobilité proposée par l'avenue du Port, même si elle est difficile en raison d'une chaussée pavée et défoncée, reste néanmoins très fluide étant donné la présence des différentes bandes dans les 2 sens de circulation.

Or, le cumul du trafic actuel avec celui issu des différents projets en cours de réalisation, va **immanquablement** conduire à des **dépassements de capacité de l'infrastructure** telle que dessinée dans le projet d'aménagement de l'avenue du Port.

Les conséquences, en termes de congestion récurrente du trafic, seront évidemment néfastes pour le bon déroulement des activités portuaires et économique-industrielles, mais seront également désastreuses pour l'ensemble des usagers dans tout le périmètre du bassin Vergote, voire plus largement.

2°

Sur environ 2 kilomètres, l'avenue du Port (puis la rue Claessens) longe le canal et plus précisément, du sud vers le nord, les 2 bassins suivants :

- ✓ d'abord le « Beco » situé entre la place Saintelette et la place des Armateurs ;
- ✓ ensuite le « Vergote » situé entre la place des Armateurs et le Monument au Travail (cf. Square de Trooz).

Les parcelles jouxtant de part et d'autre le bassin Vergote sont répertoriées dans le Plan Régional d'Affectation du Sol (**PRAS**) comme étant des Zones d'Activités Portuaires et de Transports (**ZAPT**)¹.

Il en va de même pour les parcelles situées sur la gauche de la fin de l'avenue du Port.

Ainsi, une partie de l'avenue du Port, tant sur son côté gauche que sur son côté droit, est directement impactée par des ZAPT.

Pour rappel, le PRAS a force obligatoire et valeur réglementaire dans toutes ses dispositions ; il se situe au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires.

Dès lors, tout aménagement devra être réalisé en tenant compte des **impératifs fonctionnels de ces ZAPT** et de leurs besoins vitaux de mobilité / accessibilité.

A ce titre, la CPB a été interrogée par plusieurs de ses membres qui lui ont fait part de leurs inquiétudes quant à la pérennité des activités économiques au regard des nouveaux aménagements et de leurs conséquences sur la mobilité dans la ZAPT et ses alentours.

¹ Voir les **prescriptions particulières relatives aux zones d'industrie** (www.urbanisme.irisnet.be)

La CPB et ses membres sont conscients des nouvelles fonctions en développement de cet espace et soutiennent le projet régional destiné à encourager une mobilité douce. Ils souhaitent à ce titre émettre une série de propositions propres à faire évoluer le projet vers une meilleure harmonie entre les différentes activités économiques et les divers usages publics.

3°

Le projet d'aménagement prévoit la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté est de l'avenue du Port, c'est-à-dire sur la droite, tout le long des ZAPT jouxtant directement le canal ; le but étant d'accueillir une portion du futur Réseau Express Régional (RER) Vélo Canal de la zone métropolitaine bruxelloise.

Or, selon la définition du SPRB Bruxelles Mobilité, la base du RER Vélo doit être constituée d'« *itinéraires directs, plats et sans conflits* ».

Outre les nombreux conflits et discontinuités, il ressort que cette portion de RER Vélo est totalement **incompatible** avec les ZAPT qu'il est censé longer, et ce pour des raisons évidentes de **logique économique et industrielle** mais aussi et surtout de **sécurité publique**.

De fait, la plupart des points d'attention relevés par la CPB – voir ci-dessous – présentent des solutions alternatives impliquant l'abandon de cette piste bidirectionnelle (et de la nouvelle rangée d'ormes).

Remarque n° 1 - conflits entre vélos et autres usagers (voir étude en annexe, pages 9 à 19)

Sur base des aménagements proposés, le nombre de conflits auxquels les cyclistes seront exposés est particulièrement élevé et se subdivise en trois types :

- les **traversées piétonnes** (13 sur le périmètre du projet) ; les piétons étant prioritaires, les cyclistes seront tenus de ralentir ou de s'arrêter pour éviter, à vitesse élevée, de dangereux accidents ;
- les **carrefours** (intersections avec la place des Armateurs, la rue Picard et la future passerelle Picard) ;
- les **entrées cochères** des entreprises ; surtout celles situées à l'Est de l'avenue du Port et de la rue Claessens, qui génèrent d'importants flux entrants et sortants de voitures, camionnettes et poids-lourds – cf. 11 entrées sur le tracé du RER Vélo Canal.

De plus, la piste cyclable bidirectionnelle induit un risque d'accident 3 fois plus élevé pour les cyclistes circulant dans le sens contraire à celui de la circulation.

Face à cette configuration, la CPB propose 2 alternatives.

Outre la construction d'une passerelle cyclable aérienne (cf. étude, page 18), la CPB met en avant une modification de l'itinéraire du RER Vélo Canal (cf. étude, page 15).

Ce nouveau tracé, en venant de la chaussée de Vilvorde, du nord au sud, passerait par : le square de Trooz (côté opposé à celui d'Holcim), la piste cyclable bidirectionnelle de l'Allée Verte² (entre square de Trooz et place des Armateurs), la piste cyclable du Quai de Willebroeck (entre place des Armateurs et future passerelle Picard), la piste cyclable de la passerelle Picard pour traverser le canal, etc.

Si par impossible le RER Vélo devait être implémenté tel quel, la CPB insiste sur les recommandations suivantes : d'une part augmenter la visibilité réciproque, entre cyclistes et autres usagers, et d'autre part diminuer la vitesse des cyclistes (cf. étude, page 12).

Remarque n° 2 - circulation restreinte des poids lourds (voir étude en annexe, pages 20 à 28)

Le projet d'aménagement prévoit la mise en zone 30 km/heure de la portion sud de l'avenue du Port comprise entre la place Saintelette et la rue Picard, ainsi que l'interdiction de passage de tout véhicule de plus de 3,5 tonnes.

Ce faisant, le projet impacte négativement la circulation des poids-lourds sortants des ZAPT situées dans la partie nord de l'avenue du Port.

L'ensemble des flux de poids-lourds originaires³ de l'avenue du Port, de la rue Claessens et de la rue de l'Entrepôt, et se dirigeant vers le sud, seraient ainsi reportés :

- soit dans la rue Picard, dont la fonction de collecteur de quartier n'est pas compatible avec la circulation de poids-lourds en transit ;
- soit vers la place des Armateurs - une étude structurelle du pont serait à recommander afin de vérifier sa résistance au passage et à l'arrêt simultané de nombreux poids-lourds – et vers le Quai de Willebroeck.

Plus globalement, cette disposition aggraverait les difficultés de mobilité dans toute la zone (voir remarque n° 4 ci-après).

Pour éviter ces difficultés, la CPB propose une alternative à la fois simple et efficace : limiter l'interdiction de passage aux véhicules de plus de 15 tonnes.

Grâce à cette solution, le développement des fonctions de distribution urbaine restera possible grâce à la libre circulation des véhicules provenant / se rendant au Centre Logistique TIR.

NOTA BENE. Trafic poids lourds sur le tronçon « Allée Verte – Quai de Willebroeck »

Actuellement, s'ils doivent se rendre vers le nord, les poids lourds provenant des entreprises situées le long de l'Allée Verte doivent obligatoirement sortir à droite (direction sud), puis emprunter la place des Armateurs pour enfin remonter l'avenue du Port ; il s'agit, ici aussi, d'une charge importante de trafic.

² côté habitations, un espace, récemment aménagé, devrait permettre la création d'une piste cyclable bidirectionnelle

³ les poids-lourds se dirigeant vers ces destinations emprunteront les itinéraires inverses correspondant

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'avenue du Port, la CPB suggère dès lors de créer un espace de demi-tour à hauteur du carrefour de la place des Armateurs (cf. étude, page 28).

Remarque n° 3 - manque de bande de délestage (voir étude en annexe, pages 29 à 41)

Actuellement, l'avenue du Port est composée d'une grande largeur de roulement dont une partie est utilisée pour le stationnement, notamment des camions.

Le projet d'aménagement supprime purement et simplement cette possibilité, ce qui pose un grave problème sur la portion comprise entre la rue Picard et la rue Claessens, c'est-à-dire là où sont situées les ZAPT.

En effet, les véhicules dédiés aux entreprises (camions et camionnettes) qui ne peuvent accéder aux sites (cf. heures d'ouverture / de fermeture) ne pourront pas stationner, seront bloqués, et ... ne pourront que paralyser l'ensemble de la circulation.

Face à ce danger d'inaccessibilité des ZAPT pour le trafic provenant du sud, la CPB envisage deux autres solutions qui, globalement, impliquent dans cette zone l'abandon de la piste cyclable bidirectionnelle (et de la seconde rangée d'ormes) – mais avec maintien d'une unidirectionnelle - et la création :

- soit de bandes de présélection pour faciliter le « tourne à droite » (cf. étude, page 29) ;
- soit de « poches » de stationnement (cf. étude, page 36).

Pour le trafic venant du nord, la CPB insiste pour que les possibilités de tourne à gauche soient garanties pour toutes les entrées de toutes les entreprises situées côté canal.

NOTA BENE. Deux cas particuliers sont à prendre en compte :

- ✓ le passage-piétons du côté sud de l'entrée d'Inter-Béton étant de peu d'utilité vu les autres traversées possibles à proximité, il y a lieu de le supprimer étant donné le conflit avec l'entrée des camions venant du sud ;
- ✓ pour une question de visibilité / sécurité, il faut aussi déplacer l'arrêt d'autobus situé près de l'entrée de CCB - une vingtaine de mètres plus au sud est suffisant (en direction de MPRO).

Remarque n° 4 - charges de trafic asphyxiantes (voir étude en annexe, pages 42 à 44)

Une modélisation, réalisée à l'aide du logiciel Vistro, donne un aperçu de ce que seraient les conditions de circulation à situation de trafic de transit inchangée pour les flux comptabilisés actuellement et ceux générés par les projets futurs (Project T&T, TACT, quartier Durable TIVOLI).

Sur cette base, en heure de pointe du matin, on peut conclure que l'aménagement projeté n'est pas en mesure d'accueillir dans des conditions satisfaisantes la circulation prévisible des véhicules motorisés.

On est clairement au-delà des capacités d'une bande de circulation unique par sens.

Pour réduire ce risque de congestion, les solutions prônées par la CPB ont été décrites plus haut.

Remarque n° 5 – timing, phasage des travaux, et accessibilité continue

Sachant que les travaux de l'avenue du Port s'étaleront sur plusieurs mois, il est utile que le cahier des charges prévoie clairement les éléments suivants, sous peine d'astreintes par le Maître de l'ouvrage :

- le respect des timings annoncés ;
- et l'accessibilité continue en ZAPT (pour toutes les entreprises, 24h/24 si nécessaire à leur bon fonctionnement).

Conclusion

La CPB demande que l'aménagement final préserve la poursuite des activités portuaires, industrielles et économiques, historiquement présentes dans la zone et – c'est important de le rappeler – **indispensables aux fonctions urbaines**.

Entre autres rôles, le Port de Bruxelles, avec ses nombreux projets d'extensions, ainsi que les entreprises présentes en ZAPT, jouent un rôle très important dans la mobilité durable des matériaux et marchandises vers et depuis la Région bruxelloise.

Il importe dès lors de soutenir la bonne accessibilité de ces entreprises pour qu'elles puissent continuer à jouer ce rôle de gestion des flux et de distribution urbaine.

Le projet d'aménagement ainsi adapté devra tenir compte d'une vision d'ensemble, sans uniquement se focaliser sur des mesures de réduction du trafic local et de confort cycliste.

Les entreprises souhaitent pouvoir continuer à participer au développement de la Région de Bruxelles-Capitale en exerçant sereinement leurs activités au sein de celle-ci ; elles souhaitent maintenir l'accessibilité du trafic lourd nécessaire à leurs activités, et sans poser de risque majeur aux autres usagers, notamment aux cyclistes.

La CPB insiste dès lors pour que la Région prenne en compte pleinement et entièrement ces activités, et adapte les aménagements futurs et la gestion des flux de circulation de manière à leur assurer une accessibilité libre de congestion et de risques pour les tiers.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et restons à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames, Messieurs les Échevins, l'expression de nos salutations distinguées.

Michel De Bièvre,
Président
Communauté Portuaire Bruxelloise (CPB)

Georgy Eggermont,
Président
Commission Plan Canal de la CPB

Annexe : Étude de mobilité et d'accessibilité des entreprises de la CPB : Projet de réaménagement de l'avenue du Port et d'un tronçon de la rue Claessens.