

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s de Schaerbeek,
Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s d'Evere,
Aux membres de la Commission de concertation,

OBJET : Avis du GRACQ et du Fietsersbond dans le cadre de l'enquête publique relative à l'extension de la ligne de métro 3 vers Schaerbeek et Evere, et la réalisation de 7 stations de métro + dépôt (REF. 15/PFD/1696165).

Bruxelles, le 4 avril 2022.

Madame la Bourgmestre, Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Échevin·e·s
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission de concertation,

Le GRACQ et le Fietsersbond ont pris connaissance du projet d'extension du métro vers le nord de Bruxelles, sur le territoire des communes de Schaerbeek, Evere et Bruxelles-Ville.

Nous vous prions de trouver ci-dessous les remarques relatives au projet tel que soumis à l'enquête publique : sur le projet en général ainsi que sur chacune des stations concernées.

Remarques générales sur le projet

Le projet d'extension du métro s'intègre dans un contexte urbain particulier, et mobilise d'énormes ressources. Il est donc nécessaire que le projet ne se limite pas au simple développement d'une ligne de métro, mais s'envisage plus largement comme **un projet de mobilité urbaine au service des ambitions de Good Move.**

Dans cette perspective, le GRACQ estime que le projet doit se montrer nettement plus volontariste, afin de mieux tenir compte des enjeux "vélo", particulièrement en ce qui concerne le stationnement.

EXTENSION DU MÉTRO : IMPACT FINANCIER SUR LES PROJETS DE MOBILITÉ ACTIVE

La manière dont sera financée cette extension de métro vers Schaerbeek et Evere, estimée aujourd'hui à 1,5 milliards d'euros, reste encore floue. Le ministre des Finances bruxellois Sven Gatz a ainsi évoqué la possibilité de réquisitionner l'intégralité de l'enveloppe Beliris pour financer la construction de cette nouvelle ligne de métro.

Le GRACQ s'inquiète fortement de l'impact financier de ce projet, notamment vis-à-vis des projets de mobilité active. Une partie du fonds Beliris est aujourd'hui allouée aux études et à la réalisation du réseau de cyclostrades, dont l'objectif est d'assurer des déplacements efficaces à vélo à l'intérieur de Bruxelles, tout comme entre Bruxelles et sa proche périphérie. À l'heure actuelle, bon nombre de cyclostrades sont finalisées ou en cours dans le Brabant flamand, et s'arrêtent à la frontière régionale. Il est indispensable de poursuivre et d'intensifier le programme d'investissement en région bruxelloise.

Le Gouvernement bruxellois s'est engagé en faveur du principe STOP, dans sa déclaration de politique générale comme au travers du plan Good Move. En vertu de ce principe, **le financement de l'extension du métro ne peut en aucun cas se faire au détriment des investissements nécessaires au développement des réseaux vélo et piéton et, plus largement, de la mise en œuvre de la politique cycliste et piétonne.**

CRÉATION DE NOUVELLES STATIONS : UNE OPPORTUNITÉ UNIQUE POUR LE STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ.

Les vols de vélos fréquents, couplés à un manque criant de stationnement vélo sécurisé, constituent un réel frein au développement du vélo. Une victime de vol sur trois abandonnerait la pratique du vélo, selon des études citées par le Plan d'action contre le vol de vélo.

Dans sa déclaration de politique générale, le Gouvernement bruxellois s'est engagé à accroître le stationnement vélo de courte et longue durée, et à aménager du stationnement vélo sécurisé aux stations de transports publics, y compris le métro. Le Gouvernement s'est également doté d'un Masterplan stationnement vélo ainsi que d'un Plan d'action contre le vol de vélo.

La difficulté de trouver des lieux où installer ces parkings constitue l'une des difficultés majeures à la création de stationnement vélo sécurisé. Les quartiers concernés sont des **quartiers très denses où les possibilités de stationnement sécurisé sont souvent limitées** (voire inexistantes) au vu de la configuration du bâti existant. Ainsi, la construction de 7 nouvelles stations de métro constitue une opportunité unique de développer une offre conséquente en stationnement vélo, dans les stations et aux abords directs. Le stationnement vélo dans les stations ne doit pas être considéré uniquement d'un point de vue intermodal, comme le suggère malheureusement l'étude d'incidence, mais également **intégrer la question du stationnement résidentiel.**

Le Masterplan stationnement vélo de la région bruxelloise évalue le nombre d'emplacements vélos nécessaires à chaque principale station de métro : l'exercice a également été réalisé pour chacune des stations de la future ligne métro Nord. Le GRACQ s'étonne de l'évaluation réalisée par l'étude d'incidence, bien en-deçà des recommandations du Masterplan. Le GRACQ s'inquiète encore plus du nombre d'emplacements tout à fait insuffisant proposé dans le projet soumis à l'enquête publique. **Sur l'ensemble des 7 stations, le projet totalise 865 emplacements sécurisés et 444 emplacements libres, là où le Masterplan vélo prévoit 3180 emplacements sécurisés et 2120 emplacements libres. Les stations Liedts et Colignon ne proposent quant à elles pas un seul emplacement sécurisé !**

Il n'est pas acceptable d'entendre que les stations n'ont pas été prévues pour accueillir davantage de stationnement vélo sécurisé, ni qu'il n'est désormais plus question de modifier cet aspect, alors que cette question a pourtant été évoquée très tôt dans la conception du projet et que le permis n'a pas été encore été délivré.

Le GRACQ souligne également que les emplacements "Villo!" (vélos en libre-service) assimilés au stationnement vélo ne peuvent en aucun cas être comptabilisés comme tels, puisqu'ils ne remplissent pas la même fonction.

Le tableau ci-dessous dresse un comparatif entre le stationnement vélo sécurisé et non sécurisé pour chacune des stations : tel que prévu dans le projet (nous constatons toutefois que les chiffres varient d'un document à l'autre), tel que recommandé par l'étude d'incidence (qui ne tient en compte que du stationnement intermodal) et tel que recommandé par le Masterplan stationnement vélo.

Station	Projet Métro Nord		recommandations de l'étude d'incidence		recommandations du Masterplan stationnement vélo	
	Offre sécurisée	Offre non sécurisée	Offre sécurisée	Offre non sécurisée	Offre sécurisée	Offre non sécurisée
Liedts	0	83	60	40	600	400
Colignon	0	68	72	48	320	220
Verboekhoven	165	35	250	50	420	280
Riga	90	55	90	60	300	200
Tilleul	96	61	90	60	390	260
Paix	114	34	60	40	350	230
Bordet	400	108	300	200	800	530
TOTAL	865	444	922	498	3180	2120

Le GRACQ demande :

- que le projet soit profondément retravaillé afin de disposer des **espaces nécessaires (avec accès adapté) permettant de développer du stationnement sécurisé** (l'équipement des espaces peut s'envisager progressivement en fonction du taux de remplissage croissant).

- que les poches de stationnement vélo installées dans l'enceinte des stations restent **au maximum accessibles**, même en dehors des heures de circulation des métros. Les emplacements vélo doivent être soit au rez-de-chaussée, soit au niveau -1 (en garantissant l'accessibilité via des rampes douces ou via les ascenseurs).
- que **10% des emplacements prévus (offre libre et offre sécurisée) soient adaptés à des vélos de plus grand gabarit** (vélos avec remorques, vélos-cargo, longtails...), avec un minimum de 5 emplacements pour ce type de vélos à chacune des stations de métro.
- de tenir compte du Règlement Régional d'Urbanisme prévoit que **50% au moins de l'offre de stationnement de moyenne et longue durée aux arrêts de transports publics soit couverte**.
- que les **modèles d'arceaux** prévus pour le stationnement libre respectent les recommandations de Bruxelles Mobilité : **U inversé, section non circulaire, et double barre horizontale**. Les arceaux vélo doivent permettre la **détection à la canne** : Le GRACQ recommande donc l'ajout d'une barre horizontale à 30 cm de hauteur pour les arceaux situés aux extrémités d'une rangée.

UN PROJET QUI DOIT FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Le projet de métro doit nécessairement s'inscrire dans une **perspective intermodale**, permettant de conjuguer facilement vélo et métro.

Le GRACQ demande :

- de revoir significativement **l'offre en stationnement vélo libre et sécurisé**, en station ou aux abords des stations (comme mentionné ci-avant), afin d'encourager un rabattement à vélo vers les stations.
- de faciliter le transport d'un vélo (classique, pliant...) au sein du métro. Au vu de la grande profondeur des stations et des nombreux escalators à franchir, les personnes transportant un vélo doivent systématiquement **bénéficier d'un accès direct aux quais à partir de la surface via les ascenseurs**. Cette possibilité soit clairement indiquée.
- **D'adapter les portiques d'accès en conséquence** : les portiques PMR/vélo/poussette existants, avec double porte, sont très pénibles à franchir avec un vélo (et sont régulièrement en panne).

Station Liedts

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 600 emplacements sécurisés et 400 emplacements libres. Le projet prévoit 0 emplacement sécurisé, en 83 en accès libre, dont 5 pour vélos spéciaux.
Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.
- Le GRACQ apprécie le maintien de la perméabilité de la place comme c'est le cas à l'heure actuelle, afin de ne pas contraindre les cyclistes à effectuer le tour de la place au milieu du trafic motorisé (plusieurs tracés cyclables se croisent au niveau de la place). Le GRACQ insiste pour que la transition entre l'asphalte de la chaussée et les pavés béton de la place soient à niveau zéro.

Station Colignon

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 320 emplacements sécurisés et 220 en accès libre. Le projet prévoit 0 emplacement sécurisé, et 68 en accès libre. **Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.**
- Les plans de réaménagement de surface prévoient de remplacer l'asphalte de la voirie par des pavés sciés en pierre naturelle. Le GRACQ s'y oppose fermement, en raison de l'inconfort et de la glissance de ce matériau, tout à fait inadapté au réseau Velo PLUS.
- Actuellement, la place Colignon fonctionne à sens unique, également pour les vélos. Un passage est prévu entre la rue Verwée et la rue Verhas, et qui permet aux cyclistes de traverser la place sans avoir à en faire tout le tour. Le GRACQ insiste pour que l'emplacement des éléments de surface ne compromette pas cette perméabilité dans le cadre d'un futur projet de réaménagement.

Station Verboekhoven

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 420 emplacements sécurisés et 280 en accès libre. Le projet prévoit 165 emplacements sécurisés, et 35 en accès libre. **Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.**
- Les poches de stationnement prévues dans le projet sont exclusivement accessibles à partir de la rue Waelhem, alors que celle-ci est inhospitalière pour les cyclistes (qui y circulent en chaussée au milieu du trafic, entre les rails de tram). Le projet ne prévoit par contre aucun stationnement accessible depuis le boulevard Lambermont, pourtant situé sur le réseau Vélo PLUS. Cette absence de réflexion concernant la connexion entre les parkings vélos et le réseau cyclable risque d'impacter négativement la fréquentation des parkings. **Le GRACQ demande que du stationnement vélo (libre et sécurisé) soit aussi prévu en connexion avec le boulevard Lambermont, en connexion avec le réseau vélo.**
- Le projet prévoit que le revêtement de la poche de parking sécurisé en face du n°77 de la rue Waelhem soit en pavés à joints gazon : le GRACQ s'interroge sur la pertinence de ce choix, à la fois concernant la fixation au sol des dispositifs de stationnement, et à la fois pour l'entretien. Nous suggérons d'opter pour un autre matériau drainant. Le GRACQ demande également que les emplacements soient couverts.
- Le GRACQ s'interroge sur le modèle de racks à vélo choisi pour le stationnement sécurisé : le dispositif prévoit un "pince-roue" qui risque de ne pas convenir à tous les types de pneus. **Le GRACQ demande que le modèle de rack choisi puisse accueillir tout type de vélos.**

Station Riga

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 300 emplacements sécurisés et 200 en accès libre. Le projet prévoit 90 emplacements sécurisés, et 55 en accès libre. **Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.**

- Le projet annonce un accès au parking vélo situé en station (niveau -1) via une rampe. Le GRACQ insiste pour que ces rampes soient en pente douce et permettent à des vélos plus imposants (charrettes, triporteur...) d'accéder également au parking sécurisé.

Station Tilleul

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 390 emplacements sécurisés et 260 en accès libre. Le projet prévoit 96 emplacements sécurisés, et 61 en accès libre. **Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.**

Station Paix

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 350 emplacements sécurisés et 230 en accès libre. Le projet prévoit 114 emplacements sécurisés (dont 6 pour des vélos spéciaux), et 34 en accès libre. **Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.**
- Le GRACQ apprécie l'accès de plain-pied au parking vélo sécurisé. Néanmoins, son emplacement à l'arrière de la station implique une accessibilité moindre (par rapport à l'entrée de la station et par rapport au réseau cyclable), et implique un contrôle social moindre, ce qui n'est pas de nature à favoriser son utilisation.
- Le GRACQ s'interroge sur le modèle de racks à vélo choisi pour le stationnement sécurisé : le dispositif prévoit un "pince-roue" qui risque de ne pas convenir à tous les types de pneus. **Le GRACQ insiste pour que le modèle de rack choisi puisse accueillir tout type de vélos.** Le GRACQ demande également que les emplacements vélos sécurisés soient couverts.

Station Bordet

- Le Masterplan stationnement vélo indique la nécessité de créer 800 emplacements sécurisés et 530 en accès libre. Le projet prévoit 400 emplacements sécurisés, et 108 en accès libre. **Le GRACQ insiste pour que le projet soit revu afin de répondre aux besoins identifiés par masterplan stationnement vélo.**
- L'avenue Jules Bordet fait partie du réseau VELO-PLUS et assure la connexion entre les deux tracés VELO PLUS situés le long de la voie ferrée et le long de Léopold III. Le projet d'aménagement de la station inclut la réalisation de pistes cyclables. **Le GRACQ insiste pour que celles-ci respectent les recommandations du vademecum vélo : largeur standard** de 2,5m pour une piste unidirectionnelle (minimum 2m) et de 4 mètres pour un aménagement bi-directionnel (minimum de 3m). Les aménagements cyclables du réseau Vélo-PLUS doivent être **clairement identifiables, distincts du cheminement piéton et continus**. Les plans "pristin état +" ne tiennent pas suffisamment compte des tracés cyclables Velo PLUS. Certains choix (emplacements et largeurs des infrastructures) vont conditionner un futur projet de réaménagement et

rendre impossible l'aménagement d'une connexion cyclable Vélo PLUS cohérente, confortable et sécurisée.

Dépôt

- Le modèle d'arceau vélo proposé dans le cahier des détails (détail type G) prévoit une section circulaire : le GRACQ recommande une section rectangulaire ou carrée, avec une double barre horizontale. Les arceaux vélo doivent permettre la détection à la canne : Le GRACQ recommande donc l'ajout d'une barre horizontale à 30 cm de hauteur pour les arceaux situés aux extrémités d'une rangée. Le GRACQ demande également l'ajout d'emplacements vélo (également adaptés aux vélos cargo) à proximité directe de l'aire de jeu et de l'espace de détente.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans votre décision finale. Par ailleurs, nous demandons qu'un-e représentant-e de notre association puisse être entendu-e lors de la commission de concertation du 21 avril 2022.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Bourgmestre, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,

Pour le Fietsersbond,



Florine Cuignet

florine.cuignet@gracq.org

Thomas Deweer

thomas.deweer@fietsersbond.be