



# Note de présentation Avenue Mutsaard

---



DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME

AMENAGEMENT DE L'AVENUE MUTSAARD  
DANS LE CADRE DE L'AMENAGEMENT DE L'ICR MAELBEEK (ICR MM)  
VILLE DE BRUXELLES

NOTE DE PRESENTATION



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

---

# Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet de la demande</b>	pg 6
<b>2</b>	<b>Localisation</b>	pg 6
<b>3</b>	<b>Statut et hiérarchie des voiries</b>	pg 7
<b>4</b>	<b>Prescriptions en vigueur</b>	pg 8
<b>5</b>	<b>Lignes de transport public</b>	pg 10
<b>6</b>	<b>Réseau cyclable</b>	pg 10
<b>7</b>	<b>Description de la situation existante</b>	pg 11
<b>8</b>	<b>Description du projet</b>	pg 16
8.1	Description générale	pg 16
8.2	Détails de conception	pg 17
8.2.1	Matériaux	pg 17
8.2.2	Plantations	pg 17
8.2.3	Mobilier urbain	pg 17
8.2.4	Eclairage	pg 17
8.3	Alternatives envisagées et non retenues	pg 17
<b>9</b>	<b>Incidences</b>	pg 18
9.1	Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)	pg 18
9.2	Cyclistes	pg 18
9.3	Circulation automobile	pg 18
9.4	Stationnement	pg 18
9.5	Plantations	pg 19
9.6	Environnement	pg 19
<b>10</b>	<b>Chantier</b>	pg 19

Photo aérienne de la situation existante

chaussée Romaine

avenue du Forum

avenue du Forum

Gros Tilleul



source: Street View Google ©

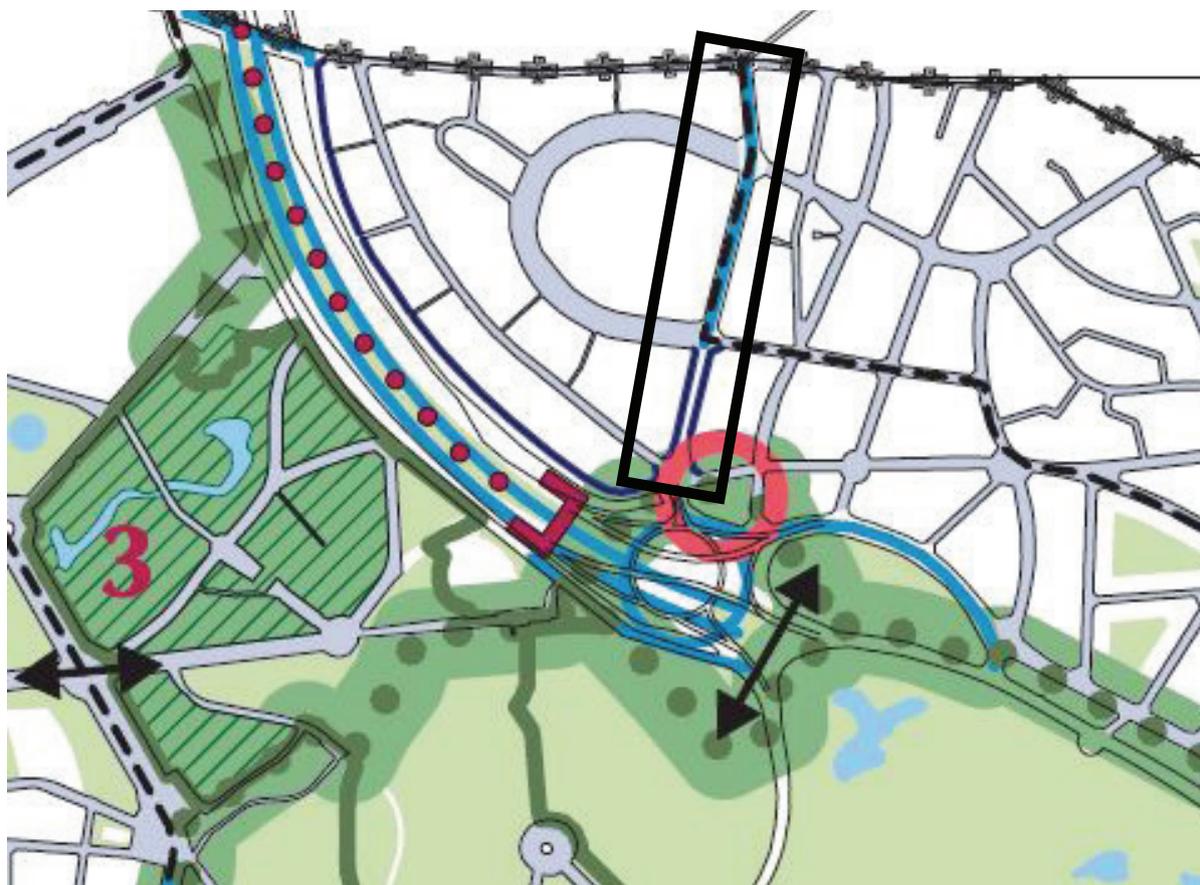


### 3 Statut et hiérarchie des voiries

L'avenue Mutsaard est une voirie communale qui a un statut de voie interquartier. Les voiries aux alentours sont communales et locales mais seule l'avenue du Forum sud est en zone 30, ainsi qu'un court tronçon de l'avenue Mutsaard devant l'école Reine Astrid.



Plan Régional de Développement - extrait de carte 5 - Voiries



Plan Régional de Développement - extrait de carte 4 - Amélioration du cadre de vie

La Promenade verte passe en contrebas de l'avenue Mutsaard.  Entre l'avenue de la Brise et la chaussée Romaine, l'avenue Mutsaard est en zone d'amélioration de la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier en zone habitée.  Un noeud intermodal principal se situe aussi en contrebas de l'avenue au Gros Tilleul. 

## 4 Prescriptions en vigueur



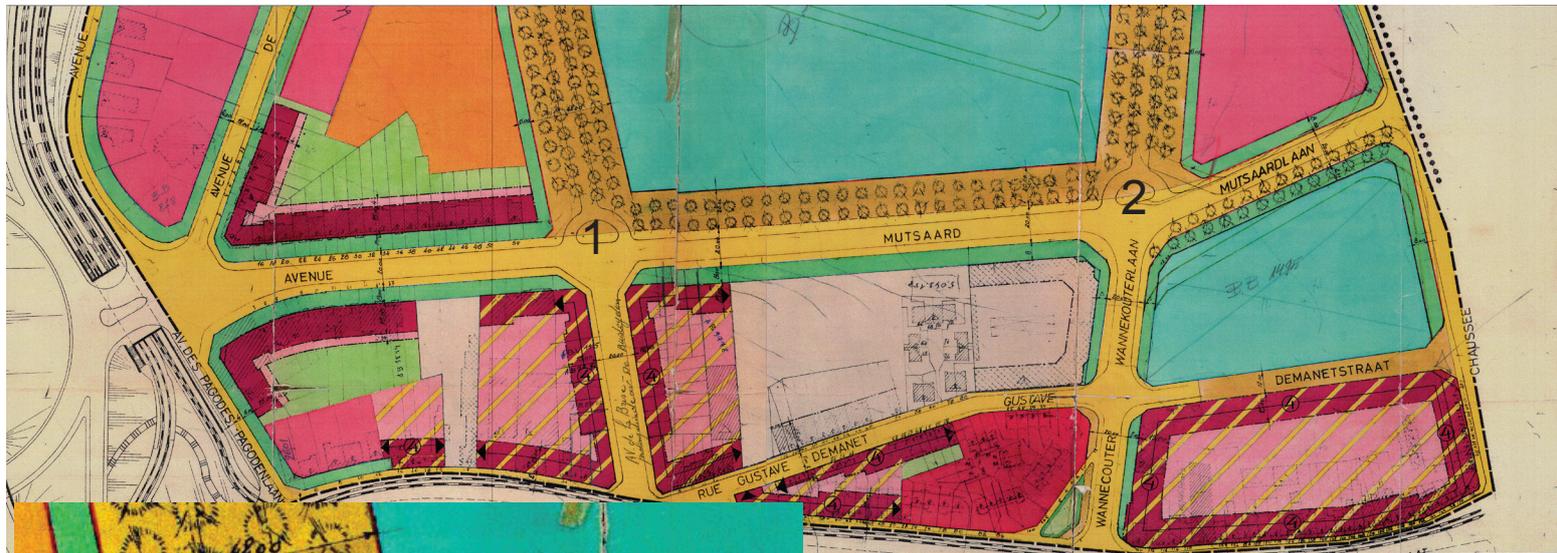
Extrait de carte du Plan Régional d'Affectation du Sol

L'avenue Mutsaard est bordée de zones d'habitations à prédominance résidentielle ■ de zones d'habitations ■ et de zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public (l'école primaire Reine Astrid au n°71, Koningin Astridschool au n°69 et la crèche néerlandophone au n°25). ■



Extrait de carte du Plan Particulier d'Affectation du Sol

L'avenue Mutsaard se situe dans un périmètre de PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol): PPAS n°49-03 Quartier Mutsaard datant de 1960.

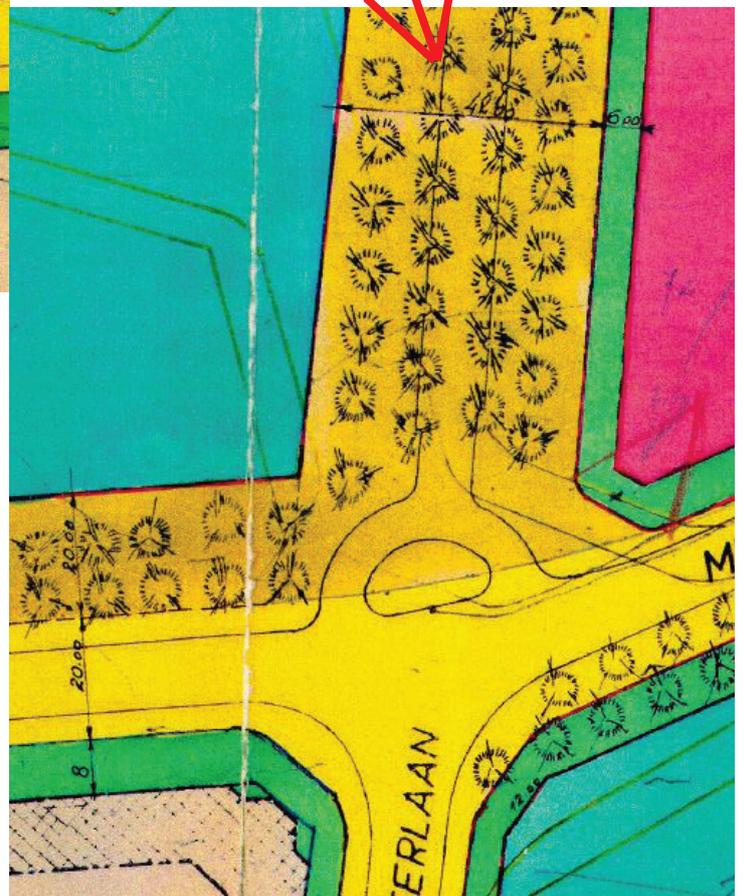


Plan des Affectations

Ces zones sont en zone de voirie à créer.



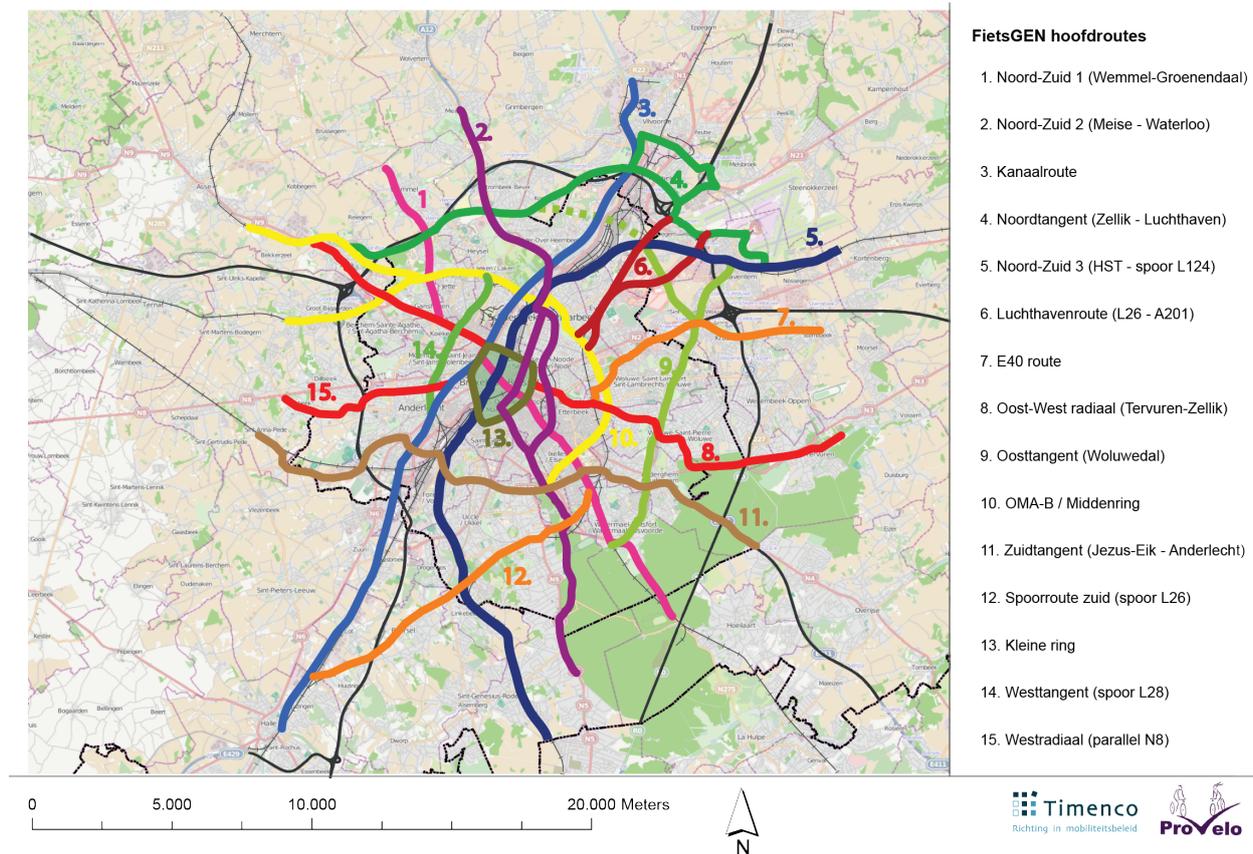
Détail 1



Détail 2



Le RER vélo passe en contrebas sur l'avenue des Croix du feu.



## 7 Description de la situation existante

Actuellement, la voirie est d'une largeur d'environ de 10m50, stationnement inclus. La voirie est revêtue d'asphalte.

Entre le carrefour avec la chaussée Romaine et le carrefour avec l'avenue du Forum et l'avenue Wannecouter, il n'y a pas d'encadrement du stationnement par des extensions de trottoirs.

Aucun aménagement cyclable n'est présent si ce n'est les pistes cyclables séparées au carrefour giratoire avec la chaussée Romaine vers la Flandre. Mais étant donné l'inexistence d'extension de trottoir, les véhicules se garent jusque sur l'amorce des pistes cyclables séparées (cfr photo ci-dessous).



source: Street View Google ©

Les trottoirs sont d'environ 4m70 et sont revêtus de dalles de béton gris 30x30. Devant des accès au parkings d'immeubles les trottoirs sont revêtus de klinkers.

Le carrefour de l'avenue Mutsaard/avenue du Forum/avenue Wannecouter est un très large carrefour à feux et une véritable mer d'asphalte.

Entre le carrefour avec l'avenue du Forum et l'avenue Wannecouter et le carrefour avec l'avenue du Forum et l'avenue de la Brise, le stationnement est encadré par des extensions de trottoirs de part et d'autre de la voirie.

Le trottoir est plus étroit côté pair, il est d'une largeur de 2 mètres mais borde une grande zone verte.



source: Street View Google ©

Un plateau existe devant l'école Koningin Astridschool avec feu à la demande.

Le carrefour de l'avenue Mutsaard/avenue du Forum/avenue de la Brise est assez similaire au carrefour précédent.

Entre le carrefour avec l'avenue du Forum et l'avenue de la Brise et le rond-point du Gros Tilleul, on retrouve le même profil que pour le premier tronçon avec du stationnement qui n'est pas encadré par des extensions de trottoir.



source: Street View Google ©

Le stationnement est payant sur toute l'avenue (zone verte).

Une zone de livraison se situe devant l'école Koningin Astridschool.

Il n'y a pas de parking handicapé sur l'avenue Mutsaard.

Un arrêt de bus scolaire se situe en face du n°71.

## Plantations:

Différentes essences d'arbres bordent l'avenue sans former d'alignement.



## Eclairage:

L'avenue Mutsaard est une voirie communale. L'éclairage est géré par Sibelga.

Les sources sont généralement placées très haut et sont de ce fait également très espacées (éclairage de type plutôt routier qu'urbain).



Mobilier urbain:



Bac à plantes sur trottoir



Banc sur berme au carrefour avec l'avenue du Forum



Différents mobiliers à l'angle Mutsaard/Wannecouter



Horodateur sur trottoir



Barrière type "Ville de Bruxelles" devant école



Potelet type "Ville de Bruxelles"



Potelet au carrefour avec la chée Romaine



Poubelle type "Ville de Bruxelles"



Containers à verre et vêtements à l'angle Mutsaard/Forum



Armoire électrique



Panneau publicitaire

## 8 Description du projet

### 8.1 Description générale :

Suite à l'obtention d'un permis d'urbanisme initial portant sur la réalisation de pistes cyclables marquées sans modifications fondamentales de la voirie, un accord est intervenu entre la Ville et la Région pour revoir le projet dans le sens de la réalisation de pistes cyclables séparées et de ronds-points aux deux carrefours intermédiaires avec l'avenue du Forum.

L'itinéraire cyclable régional Maelbeek/MM bifurque à hauteur du carrefour Brise/Forum/Mutsaard et n'emprunte pas le dernier tronçon de l'avenue Mutsaard jusqu'au rond-point du Gros Tilleul. Il a cependant été décidé d'inclure ce tronçon dans l'étude également, de façon à proposer des aménagements cyclables cohérents sur l'ensemble du tracé, et ce d'autant plus que la Promenade Verte passe à hauteur du rond-point du Gros Tilleul et qu'on a là également un nœud intermodal important.

En fonction de circonstances locales, la réalisation de pistes cyclables séparées amène à considérer deux profils différents :

- De la frontière régionale (chaussée Romaine) jusqu'à la rue de la Brise/Forum, on a un profil 'classique' de piste cyclable séparée au-delà du stationnement et contiguë au trottoir ; afin d'obtenir des aménagements de dimensions raisonnables, un reprofilage complet de la voirie est nécessaire, avec un empiètement d'environ 3m sur la zone de parc dans la partie entre les deux branches de l'avenue du Forum (on a en fait affaire à des terrains affectés en voirie au PPAS - Cf. point 4 p.9); l'abattage d'arbres a été réduit au minimum par des adaptations locales du profil ;
- De ce carrefour Brise jusqu'au rond-point du Gros Tilleul, on a opté pour une solution rejetant le stationnement vers une berme centrale à créer, vu la multiplicité des accès carrossables et les problèmes que cela pose en termes de sécurité pour les cyclistes (masques de visibilité récurrents, manœuvres des riverains entrant et sortant de leurs garages). La différence de configuration s'explique également par des abords nettement différents : sur ce tronçon, à l'inverse de l'autre, on a affaire à un bâti assez classique de maisons individuelles avec jardinets en zone de recul, mais avec relativement peu de plantations et aucun effet structurant dû, par exemple, à la présence d'immeubles imposants qui, sur l'autre tronçon, 'cadrent' finalement un espace public très vaste. Du point de vue de l'aspect général, le recours à une berme centrale plantée d'un alignement d'arbres permet donc de créer une ambiance avec des échelles plus logiques et un élément structurant pour le paysage.

Les deux nouveaux giratoires créés aux carrefours avec les deux branches de l'avenue du Forum s'inscrivent assez facilement dans un contexte où ils étaient en quelque sorte préfigurés par les tracés du PPAS (Cf pg 9).

L'espace disponible permet de réaliser des giratoires incluant logiquement des pistes cyclables séparées en respectant les critères de qualité indispensables, sans quoi le projet de pistes cyclables séparées aurait été remis en question.

Le giratoire existant se trouvant sur la frontière régionale n'est pas revu à l'occasion de ce projet, mais il ne répond pas à des critères de qualité et de sécurité modernes (la piste cyclable marquée contiguë est le modèle le plus accidentogène de traitement de pistes cyclables dans des giratoires, et toute la géométrie de ce rond-point doit être revue) : cet élément devra être revu en concertation avec les communes voisines en région flamande.

Le giratoire existant au Gros Tilleul est revu partiellement : cette infrastructure devrait être revue conjointement avec son raccord avec le rond-point/échangeur du Gros Tilleul, ce qui dépasse le cadre de cette étude. On le traite donc comme un 'petit' giratoire en réduisant sa taille et maîtrisant les vitesses, de façon à pouvoir en faire un giratoire 'mixte' où les cyclistes circulent à la queue leu leu avec le trafic automobile (formule nettement moins accidentogène que la configuration avec une PC marquée dans le giratoire).

## 8.2 Détails de conception :

### 8.2.1 Matériaux :

Le choix des matériaux unifie l'ensemble. On a recours à des matériaux classiques et simples :

- Asphalte en chaussée et en zone de stationnement
- Pavés en béton 20x20 gris clair sur les trottoirs
- Asphalte ocre pour les pistes cyclables.

### 8.2.2 Plantations :

Le projet n'impose l'abattage que de 5 arbres et amène la plantation de 9 arbres de première grandeur, dont l'essence sera définie par la Ville de Bruxelles.

Toutes les précautions ont été prises afin de minimiser l'impact sur les arbres existants. A cet effet, on a renoncé au stationnement sur une petite longueur afin d'intégrer un dévoiement de l'ensemble trottoir/piste cyclable en vue de ne pas toucher à l'intégrité d'un cercle d'arbres remarquable à proximité du carrefour Wannecouter. A un autre endroit, un rétrécissement ponctuel du trottoir a été admis afin de préserver un arbre également.

### 8.2.3 Mobilier urbain :

Le mobilier urbain existant est conservé et déplacé selon les nouveaux aménagements du projet.

### 8.2.4 Eclairage:

L'avenue Mutsaard est une voirie communale. Bruxelles Mobilité n'intervient donc pas pour l'éclairage public géré par Sibelga.

Le déplacement de l'éclairage public sera assuré lors du chantier, mais le renouvellement éventuel de l'éclairage n'est pas prévu à ce stade et peut être intégré aisément à un stade ultérieur dans la zone tampon existant entre la piste cyclable et le stationnement ou dans les bacs d'arbres de la partie avec berme centrale.

## 8.3 Alternatives envisagées et non retenues :

- Piste cyclable marquée au rond-point du Gros Tilleul : cette formule particulièrement accidentogène n'est pas préconisée et a été rejetée.
- Piste cyclable séparée au rond-point du Gros Tilleul : cette solution semblerait logique dans la continuité de ce qui est fait aux deux autres giratoires dans le projet, mais cette option plus lourde mériterait d'être intégrée dans une refonte complète du site en liaison avec le réaménagement de sa connexion avec l'échangeur du Gros Tilleul. Elle imposerait du reste l'abattage des 5 arbres qui occupent le centre du giratoire actuel, afin d'avoir un centre réduit au minimum permettant de réaliser les zones de recul de 5m nécessaires pour une piste cyclable séparée sur le pourtour : ce n'est pas à l'ordre du jour, car il n'y a pas nécessité d'aller si loin.
- Piste cyclable classique entre Brise et Gros Tilleul : cette formule assurait une unité de traitement complète pour tout l'axe mais présentait des inconvénients majeurs en termes de sécurité des cyclistes, à cause du masque de visibilité qui est dû aux voitures en stationnement dans une configuration où il y a de très nombreuses manœuvres de sorties et entrées de garages : elle devait être rejetée.

- Piste cyclable contiguë avec parking latéral : nous avons envisagé de traiter tout l'axe avec une piste cyclable semi-surélevée contiguë à la chaussée et à gauche du stationnement ; cette formule présentait l'avantage de pouvoir donner un profil unifié à tout l'axe en résolvant le problème des accidents dus à des pistes cyclables séparées derrière le stationnement sur le tronçon avec beaucoup d'accès carrossables ; elle impliquait également des giratoires tous mixtes ; elle n'a pas été retenue pour des considérations urbanistiques, ce type d'aménagement existant en Flandre, mais pas à Bruxelles.
- Carrefours francs à feux : l'option politique prise dès le départ était la mise en place de giratoires aux carrefours avec les deux branches de l'avenue du Forum, ce qui contribue à modérer fortement et de façon permanente les vitesses aux abords d'écoles – on peut quasiment considérer que toute l'avenue Mutsaard sera de facto en zone 30.

## 9 Incidences

### 9.1 Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) :

La situation des piétons et PMR sera nettement améliorée sur l'ensemble de la zone. Les trottoirs vétustes auront été renouvelés, tous les équipements voulus seront en place pour les PMR, et les abords des diverses écoles seront définitivement sécurisés.

### 9.2 Cyclistes :

La situation actuelle étant une absence totale d'aménagements cyclables, les cyclistes se trouveront dans un contexte réellement transformé.

Les pistes cyclables ont été conçues de façon à assurer objectivement un haut degré de sécurité, notamment avec la zone de recul d'environ 5m qui permet à la plupart des véhicules de s'immobiliser entre la piste cyclable et l'anneau du giratoire pour céder le passage aux cyclistes (qui ont aussi priorité à l'anneau).

A l'approche du rond-point de la rue de la Brise, une réinsertion en chaussée est prévue comme alternative pour les cyclistes rapides, qui seront plus à l'aise et plus en sécurité dans l'anneau que sur la piste cyclable pour faire le tourne-à-gauche dans le sens vers ville.

### 9.3 Circulation automobile :

Le principal changement pour les automobilistes vient de la création d'une berme centrale sur le tronçon sud: cette nouvelle configuration imposera des trajets parfois plus importants pour les riverains qui sortent de leur garage ou veulent y entrer, mais la situation est facilitée par l'existence des deux giratoires de part et d'autre du tronçon.

Pour le reste, l'aménagement confirmera surtout le statut de zone 30 presque intégrale, et les automobilistes eux-mêmes se trouveront plus en sécurité dans cette nouvelle configuration.

### 9.4 Stationnement :

Le bilan du stationnement automobile est fait compte tenu de l'interdiction de stationner 20 mètres avant les feux. Il est à peu près neutre. Il y aura une augmentation de l'offre là où la demande est la plus pressante (dans le tronçon sud, actuellement handicapé par la présence de nombreuses entrées de garages), et une légère diminution de l'offre dans les tronçons où la demande est la moins forte (diminution surtout due à la configuration des giratoires et aux mesures prises pour éviter l'abattage d'arbres):

- tronçon nord (hors carrefour Forum): + 2 places
- tronçon sud (hors carrefour Forum): + 13 places et une zone de livraison
- tronçon intermédiaire (incluant les 2 carrefours Forum): - 17 places

Le stationnement pour vélos sera mieux disséminé sur l'ensemble de l'axe et sera nettement augmenté.

---

## 9.5 Plantations :

9 arbres de première grandeur seront ajoutés dans le tronçon au sud de la rue de la Brise.

Dans le tronçon nord, 2 arbres devront être abattus.

4 arbres supplémentaires devront être abattus sur les bermes de l'avenue du Forum aux deux giratoires.

Au total, l'aspect paysager de l'avenue sera très largement préservé et même fortement amélioré par la présence de l'alignement central du tronçon sud, qui paraît actuellement très nu par rapport au tronçon nord.

## 9.6 Environnement :

La modération générale des vitesses aura un fort impact sur l'environnement sonore, qui sera amélioré.

Au besoin, le choix du type d'asphalte pourra encore contribuer à cet effet, mais avec des vitesses généralement réduites à 30-40 km/h cette intervention ne sera peut-être pas nécessaire.

Les surfaces perméables augmenteront légèrement, la perte d'une bande engazonnée dans le tronçon central étant compensée par l'ajout de parties plantées aux deux giratoires.

# 10 Chantier

Le chantier sera réalisé par phases permettant le maintien du passage de la circulation et l'accès aux écoles et pour les riverains en permanence. Cette façon de procéder allongera la durée générale du chantier à minimum 6 mois (jours ouvrables).

Les giratoires seront exécutés par moitiés, permettant la circulation sur l'autre moitié à chaque phase.

Le cas échéant une partie du chantier pourra être programmée en été afin de réduire les impacts.

Les délais sont indicatifs et sont notamment fonction de conditions climatiques favorables.

\*\*\*