

Au Collège des Bourgmestre et Échevin·e·s
Boulevard Anspach 6
1000 Bruxelles

OBJET : Avis de IEB, Bral, Avello et Fietzersbond dans le cadre de l'enquête publique relative à l'aménagement d'une passerelle cyclo-piétonne sous le pont De Trooz (REF. 04/PFU/1820301)

Bruxelles, le 1 avril 2026.

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

IEB, Bral, Avello et le Fietzersbond ont pris connaissance du projet d'aménagement d'une passerelle cyclo-piétonne le long du canal, sous le pont De Trooz.

L'endroit concerné fait partie du **réseau structurant vélo PLUS**, et plus spécifiquement du **tracé RER-vélo** le long du canal. Ce RER vélo, autrement dit cyclostrade, traverse l'entièreté du territoire régional, sur un tracé direct et plat, et revêt donc un intérêt particulier pour le **report modal**, pour les trajets entre Bruxelles et la périphérie flamande. A part son intérêt interrégional, Trooz est également un carrefour important sur l'itinéraire cyclable quotidien des Bruxellois·es. Sans oublier la plus-value du projet pour le confort et la sécurité déplacements des piétons depuis et à destination du quartier

Le potentiel de l'itinéraire Nord-Sud le long du canal est actuellement compromis par une série d'obstacles, des **points noirs**, constitués essentiellement de carrefours routiers. Avec le chantier Saintelette qui sera (finalement) finalisé début 2027, le grand point noir restant est le Carrefour Jules de Trooz. Le point est identifié comme Zone à concentration d'accidents (ZACA) par les autorités régionales à chaque fois que l'exercice d'identification a eu lieu (2014, 2022 et 2024). Dans cette perspective, IEB, Bral, Avello et le Fietzersbond se réjouissent de la construction d'une passerelle cyclo-piétonne sous le pont De Trooz, qui permettra de **réduire le conflits avec le trafic motorisé et ainsi sécuriser le passage pour cyclistes et piétons**, et d'en renforcer l'attractivité.

Nos associations se montrent favorables au projet proposé, mais souhaitent appuyer une série de remarques destinées à améliorer le projet en termes de cohérence, clarté, attractivité, sécurité et confort.

Un équilibre entre les intérêts économiques et modes actifs est possible

Nos associations sont bien conscientes du contexte de cette enquête publique. **Un permis avait été délivré en 2022 mais après recours en annulation** de la Communauté Portuaire Bruxelloise et la Compagnie des Ciments Belges **au Conseil d'État, ce dernier a annulé le permis**. L'arrêt du 3 septembre 2025 considère que le projet transforme un espace vert en une infrastructure de transport sans avoir suffisamment justifié légalement cette dérogation aux règles d'urbanisme. Par contre **la nécessité du projet n'est pas mise en question** par le Conseil d'Etat: 'Il n'est pas contestable que la réalisation de la piste cyclable constitue une installation affectée à l'accomplissement d'une mission d'intérêt public par sa vocation à une mobilité sécurisée des cyclistes.' Le nouveau permis reste fidèle à ce point de départ et a comme but de prendre en compte l'arrêt.

IEB, Bral, Avello et le Fietzersbond reconnaissent l'importance de maintenir des activités industrielles en ville. Une entreprise comme la Compagnie des Ciments Belges est d'ailleurs indispensable pour les chantiers et pour bâtir la ville de demain. La Communauté Portuaire s'inquiète du fait que, faute d'une vision globale sur l'ensemble de l'itinéraire du canal, les conflits entre cyclistes et trafic lourd ne fassent qu'augmenter.

En tant qu'associations nous nous accordons sur le fait que l'itinéraire, particulièrement entre les ponts de Trooz et Saintelette, est aujourd'hui très dangereux et inconfortable. Plus spécifiquement les îlots refuges ne sont pas dimensionnés pour le trafic actuel des piétons et des cyclistes et l'usage fait de la voirie et du passage piéton du tourne à droite depuis Claessens vers le pont est dangereux. **La situation actuelle ne peut plus durer.** Cela ne sert les intérêts de personne : ni ceux des activités économiques, ni ceux des piétons et des cyclistes. Néanmoins, nous sommes convaincus que des avancées sont possibles, même en l'absence d'une vision complète sur tout le tracé. La passerelle sous le pont de Trooz en est une ; s'attaquer aux conflits potentiels entre le trafic lourd et les modes actifs bénéficie à tout le monde. La réalisation d'un aménagement propice à une cohabitation des modes optimale et durable n'enlève rien au fait qu'à l'avenir, il faudra s'atteler aux autres défis de cet axe. Mais d'abord améliorons la situation sur Trooz

Les tracés cyclables

Le projet de passerelle sous le pont De Trooz est indispensable pour garantir la sécurité des piétons et cyclistes. La traversée en surface s'avère particulièrement insécurisante, et nécessite des temps d'attente généralement longs. Les cyclistes qui transitent le long du canal pourront ainsi profiter d'un tracé protégé du trafic motorisé. La question de la sécurité est d'autant plus importante que le carrefour concentre **plusieurs itinéraires cyclables : RER-vélo et trois ICR (CK, PP et B).**

Le tracé cyclable prévu facilite la circulation entre la passerelle et l'avenue du Port.

Néanmoins les autres mouvements cyclistes ont insuffisamment été pris en compte. Une remarque qui a également été formulée dans l'EP de 2022:

- Tracé jaune: les cyclistes qui empruntent la passerelle et se dirigent ensuite vers Schaerbeek doivent effectuer **un mouvement peu fluide pour rejoindre la piste en trottoir le long de la rue Claessens, avec un angle aigu pénible à négocier** - d'autant plus pour les vélos-cargos ou vélos avec charrette.
- Tracé rouge: Les cyclistes qui viennent du nord et se dirigent vers Schaarbeek en surface doivent franchir plusieurs traversées avec les piétons, s'avère peu sécurisant. Nous souhaitons que les cyclistes puissent bénéficier d'un tracé plus fluide, avec une rampe douce permettant d'adoucir l'angle de braquage.
- Tracé orange: Nous suggérons également l'ajout de **goulottes vélo** le long des escaliers le long du pont. Ceci pour facilement joindre l'espace vert, le Waterbus et/ou le RER vélo.



Au débouché de la piste sur la rue Claessens, le projet prévoit de matérialiser la place des cyclistes à l'aide de clous de voirie, dans la continuité du reste du trottoir (non compris dans le périmètre du projet). Les guides de recommandations bruxellois **proscrivent pourtant l'utilisation de ces clous sur les espaces cyclables en raison du risque de chute** qu'ils occasionnent. Nous demandons que le guidage des cyclistes soit matérialisé par des logos vélos sur les pavés bétons.

Eviter conflit entre cyclistes et piétons

Compte tenu de l'importance de cet axe pour les cyclistes et du flux important qui en découle, il est primordial de **garantir une séparation maximale entre les piétons et les cyclistes afin d'éliminer tout risque de conflit**. La distinction visuelle entre les espaces est positive. Par contre, la configuration actuelle plaçant la piste cyclable au milieu de deux zones piétonnes au niveau de la passerelle et de la chaussée de Vilvorde est particulièrement préoccupante car elle multiplie les points de conflit potentiels.

Par ailleurs, nous souhaitons relayer des préoccupations spécifiques exprimées par les riverains, et plus particulièrement par les mères de famille du quartier. D'une part, une inquiétude vive subsiste quant à la **cohabitation entre les usagers de modes de transport actifs et les enfants**. La vitesse excessive de certains cyclistes à proximité des zones de jeux et des berges constitue un risque d'accident non négligeable.

Pour assurer la sécurité de tous en l'absence d'obstacles physiques, le projet doit impérativement prévoir des dispositifs de sécurisation et intégrer un contraste marqué et parfaitement identifiable entre les différents revêtements. Enfin, cette délimitation doit impérativement être détectable à la canne pour garantir l'autonomie et la sécurité des personnes déficientes visuelles.

Futureproof?

Nous observons que le projet prévoit une piste de 3 mètres de large sur l'ensemble du projet. Nous regrettons que l'ambition se limite aux largeurs minimales préconisées par les guides de recommandation. **Le tracé est courbe et en pente, ce qui justifie d'autant plus que l'on s'aligne tant que faire se peut sur la largeur standard prévue pour ce type d'aménagements (4 mètres).**

	Piste cyclable unidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle
<i>Largeur recommandée (= la norme)</i>	<i>1,80 m Mais élargir si le trafic cycliste est intense</i>	<i>3,00 m</i>
<i>La largeur minimale</i>	<i>1,50 m</i>	<i>2,50 m</i>
<i>RER-vélo</i>	<i>La norme = 2,50 m Largeur minimale = 2,00 m</i>	<i>La norme = 4,00 m Largeur minimale = 3,00 m</i>

Figure 40 – Tableau des dimensionnements des pistes cyclables – Ces dimensions sont celles du passage libre sur la piste cyclable et ne comprend donc pas les zones tampon. Il y a lieu de toujours viser la largeur recommandée. La largeur minimale doit être considérée comme extrêmement exceptionnelle.

Vadémécum vélo en région de Bruxelles Capitale: Aménagements cyclables séparés de la chaussée

Dans un contexte où le nombre de cyclistes continue à augmenter, l'espace donné aux cyclistes risque de devenir obsolète. Rappelons que l'augmentation de cyclistes est de moyen 12 % par an (Observatoire vélo) et l'utilisation du vélo pour le trajet domicile-travail augmente encore plus vite (8 fois en 20 ans selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail).

Un lieu de rencontre pour le quartier

C'est également l'endroit où Au bord de l'Eau a développé ses activités en réponse d'un besoin ressenti dans le quartier. Dans ce quartier densément peuplé, il s'agit d'un espace vert, de respiration, de jeu et de rencontre indispensable pour les habitants, et surtout pour les jeunes enfants. C'est pourquoi nous nous réjouissons que la fonction de parc soit fortement développée dans ce projet. Le projet pourrait encore être amélioré par l'ajout d'un abri. Que ce soit par temps de pluie ou en cas de soleil intense, cet abri pourrait offrir une protection aux utilisateurs du parc.

Partant de cette fonction de parc, nous soulignons une nouvelle fois nos deux points d'attention mentionnés précédemment : la prévention des conflits entre piétons et cyclistes, et la nécessité de réaménager l'ensemble du carrefour De Trooz. Pour accéder au parc, les usagers – jeunes et moins jeunes – doivent en effet traverser une autoroute urbaine à 7 voies.

Hors périmètre mais à attaquer au plus vite

Nous profitons également de cette enquête publique pour insister sur la **nécessité de prévoir rapidement le réaménagement du carrefour en surface**. Si la passerelle offre une alternative hors voirie pour les cyclistes qui circulent le long du canal, de nombreuses connexions cyclables nécessitent de traverser les voiries en surface, ce qui s'avère extrêmement pénible à l'heure actuelle (temps d'attente, insécurité, zones refuges trop étroites...).

Par ailleurs, **IEB, Bral, Avello et le Fietzersbond** appellent à mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, l'ensemble de l'itinéraire le long du canal. La zone située entre les ponts **De Trooz et Saintelette** demeure aujourd'hui une barrière majeure pour tous les modes de déplacement.

Nous préconisons de repartir sur de nouvelles bases en réalisant une **étude de faisabilité** ancrée dans les besoins réels et la hiérarchisation des voiries. Après les avancées à Saintelette et De Trooz, le début de la nouvelle législature doit servir de catalyseur pour s'attaquer enfin au dossier de l'**avenue du Port**. Un tel aménagement serait bénéfique pour tous les usagers : entreprises anciennes ou nouvellement installées et modes actifs.

Conclusion

IEB, Bral, Avello et le Fietzersbond sont favorables à l'aménagement d'une passerelle cyclo-piétonne sous le pont De Trooz à condition que toute l'attention nécessaire soit mise à l'évitement des conflits entre cyclistes et piétons en amont des aménagements. à prendre au sérieux les inquiétudes légitimes des entreprises portuaires et de prolonger les efforts vers la recherche de solutions concertées pour une meilleure cohabitation des modes actifs et des activités productives. Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques dans la finalisation du projet. Par ailleurs, nous demandons qu'un-e représentant-e de notre association puisse être entendu-e lors de la commission de concertation

Nous vous prions de recevoir, 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 Bral

Tim Cassiers
tim@bral.brussels

Pour IEB

Damien Delaunois
damien.delaunois@ieb.be

Pour Avello

Oscar Curtil
oscar.curtil@avello.org

Pour le Fietzersbond,

Thomas Deweer
thomas.deweer@fietzersbond.be