

**Service Public Fédéral Mobilité  
et Transports**

Monsieur Ir. U. GERADIN

Rue du Noyer, 254  
1030 BRUXELLES

V/Réf : ibe/TIW/VII.7.0/86.927

N/Réf. : AVL/cc/BXL-4.98/ s.

Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : BRUXELLES. Pentagone et quartiers en difficulté – Boulevards du centre.  
Réaménagement de l'espace public.

En réponse à votre demande sous référence, réceptionnée le 19 mai 2006 et à la réunion qui s'est tenue à ce sujet en date du 17 mai 2006 nous avons l'honneur de vous communiquer l'avis émis par notre Assemblée en sa séance du 24 mai 2006, concernant l'objet susmentionné.

### **1. Remarques générales**

Comme la Direction des Monuments et des sites, la CRMS regrette de ne pas avoir été associée au comité d'accompagnement qui suit ce projet depuis deux ans. Elle estime également que le délai de cinq jours qui lui a été accordé pour analyser ce dossier complexe est insuffisant pour évaluer toutes les implications directes et indirectes d'un projet aussi ambitieux.

Ceci étant, la CRMS confirme la pertinence qu'il y a à améliorer la déplorable situation actuelle des boulevards, résultat d'un manque de cohérence dans le traitement longitudinal du tracé, d'un encombrement invraisemblable des trottoirs, ainsi que de réaménagements inconsidérés donnant la primauté à l'automobile (place de Brouckère, par exemple).

D'emblée, la CRMS salue le parti de dégager les trottoirs des très nombreux éléments de mobilier urbain qui les entravent, ce qui ne pourra qu'améliorer la perception de la linéarité monumentale des boulevards. De même, elle se félicite de ce qu'il soit possible de replanter en pleine terre des arbres d'alignement à haute tige en lieu et place de la végétation hétéroclite mise en bac qui encombre les trottoirs aujourd'hui. La replantation d'alignements d'arbres en vis-à-vis et selon un rythme régulier (15 m) contribuera de manière tout à fait significative à restituer la cohérence axiale disparue au gré des divers réaménagements qui se sont succédé depuis la réalisation du métro. La CRMS plaide cependant pour la réutilisation (ailleurs) des plantations existantes dont certains exemplaires sont intéressants (cercis, ficus, etc.).

Si ces initiatives sont salutaires, la CRMS ne peut toutefois accepter la plupart des interventions qui ont pour conséquence une perte de lisibilité de la structure urbaine et de la hiérarchie des voiries, principes dans lesquels les boulevards du centre jouent le rôle particulièrement significatif de voirie à grand gabarit et à vocation monumentale.

## **2. Le réaménagement des boulevards**

Le projet prévoit de réduire l'assiette globale de la voie carrossable, ce qui nécessite des travaux de voirie considérables. Cependant, les documents fournis ne permettent pas d'évaluer cette modification. En effet, et bien que l'avant-projet soit accompagné d'une étude historique, aucun document ne permet de comparer globalement la situation d'origine des boulevards avec la situation actuelle et la situation projetée. La CRMS demande que ces différents documents, dessinés à la même échelle, lui soient fournis sur la totalité du parcours des boulevards afin de pouvoir évaluer si l'assiette de la voirie actuelle correspond – au moins sur certains tronçons –, à celle d'origine. Si c'est le cas, elle préconise de ne pas venir bouleverser aujourd'hui un tracé historique qui mérite d'être sauvegardé et remis en valeur dans la mesure où il a fondamentalement modifié à la fois la structure et le visage de la ville dont la trame médiévale avait été conservée jusque là. En effet, les voiries neuves qui ont été créées dans le pentagone jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, comme la rue Lebeau et la rue du Lombard, se sont vues attribuer un gabarit qui était fonction de celui du boulevard. C'est seulement dans les années 1950 que cette référence a été balayée par le tracé créé au-dessus de la jonction Nord Midi.

La CRMS plaide pour que cette hiérarchie reste lisible car elle constitue, à Bruxelles comme à Paris, une clé de lecture irremplaçable de l'évolution urbaine de la cité. L'axialité, le grand gabarit et l'assiette carrossable qui y correspondent sont synonymes du vocable boulevard et cela n'aurait aucun sens de les réduire, comme le propose l'avant-projet, à une bande de circulation automobile dans chaque sens, une bande cyclable et une bande de stationnement pour les livraisons (le tout recouvert de matériaux différents). La CRMS a dernièrement été interrogée sur un projet de réaménagement de la rue Lebeau qui proposait un aménagement pratiquement identique pour la voie carrossable. Or, cette rue ne peut en rien être comparée aux boulevards en question ! Cet exemple montre à suffisance qu'il y a aujourd'hui confusion complète sur la signification des termes et que cette confusion s'étend à la structure même de la ville. Pour y restituer un minimum de cohérence, on sera bien inspiré de conserver aux boulevards et aux voiries qui y débouchent leurs gabarits actuels – qui correspondent probablement en grande partie aux gabarits initiaux.

Pour conclure sur cette question, la CRMS demande d'être précisément renseignée sur l'évolution de la coupe en travers des boulevards du centre depuis leur origine. Elle préconise, dans la mesure du possible ou dans la mesure où elles existent toujours, la conservation de la dimension initiale des trottoirs et de l'assiette de voirie car ces caractéristiques constituent l'essence même du projet de Suys (même si les arbres d'alignement ne furent plantés que plus tard). Le projet doit consister en l'aménagement cohérent de cette assiette, tout en réduisant la pression automobile, par exemple en prévoyant une bande de parking ou de livraison, une piste cyclable et une seule large bande de circulation, permettant le dépassement à vitesse lente et le tourne à gauche sans obliger des rétrécissements de trottoirs à chaque carrefour important – comme c'est le cas dans l'avant-projet. Enfin, ce parti permettra de conserver en grande partie les dispositifs de caniveaux et d'égouttage existants, qui doivent être entièrement détruits et reconstruits en cas de modification du gabarit. La Commission souligne ici que la non-conservation du gabarit et de ces éléments occasionnerait des travaux de voirie beaucoup plus conséquents et corrélativement des nuisances nettement plus importantes, longues et contraignantes pour tout le centre ville qui s'en trouverait longuement et lourdement handicapé au niveau de son accessibilité et de sa fréquentation.

Enfin, la CRMS demande que le débouché des rues dans les boulevards se fasse à niveau, sans plateau et sans faire passer les filets d'eau des boulevards en travers des rues, devant les plateaux.

## **3. Matériaux de revêtement**

La CRMS plaide pour que cette assiette soit uniformément revêtue d'un seul et unique matériau, des pavés placés jointivement, sur sable, selon les techniques de pose traditionnelles, et éventuellement grenailés pour en augmenter le confort, que ce soit pour la circulation automobile, pour les cyclistes ou pour les livraisons et le parking. Elle n'approuve pas l'utilisation de dalles de granit (de 60 x 90 cm) pour les trottoirs. Tant par leurs dimensions que par leur nature, ces dalles semblent peu adaptées aux nombreuses interventions liées aux impétrants. La CRMS propose de revenir à un matériau de format plus adapté, comme des pavés platine, dans un souci d'uniformité avec la voirie.

#### **4. Réaménagement des places ou espaces publics qui ponctuent les boulevards**

1. Place de Brouckère : La CRMS applaudit le principe de réaménagement de la place de Brouckère avec un terre-plein central. Elle nuance toutefois cette appréciation en fonction des remarques effectuées ci-dessus sur les proportions des trottoirs, des voiries et du terre-plein. Ici encore, elle demande d'être documentée sur l'évolution des lieux depuis leur origine et demande de rester le plus proche possible de ces caractéristiques initiales. Elle suggère également que soit sérieusement étudiée la possibilité de replacer sur le terre-plein, à l'endroit exact où elle se trouvait, la fontaine Anspach qui a été spécialement conçue pour amortir la fin de perspective du boulevard du même nom, commémorant le Bourgmestre à l'initiative de cette vaste entreprise de restructuration urbaine. La remise en place du terre-plein serait l'occasion unique de redonner un cadre cohérent à ce monument déposé, en dépit du bon sens, au milieu d'une pièce d'eau. L'argument avancé pour réfuter cette hypothèse (coût de construction et d'entretien) ne semble pas pertinent vu la proposition de créer un tel aménagement à neuf sur la place Fontainas (moins légitime historiquement).

Par ailleurs, la CRMS regrette la disparition totale de la végétation sur la place de Brouckère alors qu'aujourd'hui les arbres qui la qualifient (même en bacs) constituent une masse végétale non négligeable.

2. Place de la Bourse – site classé : La CRMS ne peut approuver le dévoiement du boulevard vers la rue Orts. Il s'agit d'une intervention de nature à perturber irrémédiablement la cohérence axiale du tracé. La circulation piétonne le long du boulevard côté Orts sera également entravée, allongée et encombrée, ce qui semble contraire à la philosophie générale du projet. La CRMS s'inquiète également de certaines options peu adaptées ou adéquates telles que les puits de lumières éclairant la station de la Bourse. Elle insiste sur la nécessité de valoriser d'avantage la place du côté Orts, car elle bénéficie déjà d'un potentiel d'activités (horeca notamment). Enfin, elle précise que la simple prolongation du boulevard au droit de la Bourse augmenterait déjà notablement l'espace public « libéré » devant les escaliers de la Bourse.

3. Place Fontainas : la CRMS souscrit au projet d'évoquer la présence de la Senne à cet endroit.

4. Place Anneessens : la CRMS encourage la simplification des infrastructures de la STIB aux abords de la place.

#### **5. Conclusion**

La CRMS encourage les initiatives destinées à renforcer la cohérence et la lisibilité du tracé axial, comme le dégagement des trottoirs et la plantation d'arbres d'alignements à hautes tiges. Par contre, elle décourage les aménagements qui postulent le morcellement de l'aspect unitaire des boulevards (2 x 4 bandes de revêtements de sol différenciées). Elle demande que la réflexion sur les déplacements et la réduction du trafic automobile soit menée dans un cadre général précis : la remise en valeur d'un axe monumental historique, qui a modelé le visage de la ville moderne et qui constitue toujours l'axe structurant majeur du Pentagone. Par conséquent, elle souhaite que la hiérarchie des voiries que cette intervention urbanistique majeure a mise en place soit conservée de manière lisible et évidente.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO  
Secrétaire

J. DEGRYSE  
Président