

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Monsieur André VITAL
*Direction des Monuments et des Sites –
A.A.T.L.*
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/Réf. : 09/PFD/174367
N/Réf. : AVL/cc/ XL-3.12 /s. 392
Annexe : /

Bruxelles, le

Monsieur,

Concerne : IXELLES. Place Eugène Flagey et place Sainte-Croix. Réaménagement de l'espace public.
Dossier traité par Francisco Guillan-Suarez.

En réponse à votre courrier sous référence, reçu le 9 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.

Déplacements :

Les grandes options de circulation confortent la situation testée pendant les travaux : terre-plein agrandi; circulation annulaire en pourtour de la place. Cependant, du côté étangs et du côté de Flagey, il est proposé de réaliser les voiries en béton structuré et les sites propres en béton lavé « pierre bleue », tandis que sur les deux autres côtés, les voiries seraient revêtues d'asphalte. La CRMS ne souscrit pas au traitement différencié des voiries entourant la place, qui semble être le reliquat de projets circulatoires heureusement abandonnés (variantes exposées dans la note d'accompagnement de la demande). Ces préciosités et les nombreuses subtilités de niveaux entre trottoirs, terre-plein et quais d'embarquement viennent accroître le manque de définition claire du terre-plein central. Elles handicapent d'autant le rôle d'espace structurant de la place. Celui-ci est encore contrecarré par le « pincement » (systématiquement asymétrique) des rues à leur intersection avec la place Flagey ou par le blocage d'autres rues à leur débouché sur la place Sainte-Croix (rue du Belvédère et rue de Witte). Le tracé des passages zébrés semble avoir fait l'objet de mises en forme particulières, visibles à vol d'oiseau, plutôt que résulter d'un simple marquage au sol fonctionnel. Le carrefour Vleurgat/Lesbroussart/Chaussée d'Ixelles/Flagey, par exemple, est traité de manière à dessiner un ovale en réserve, qui risque de se traduire à court terme par la mise en place d'un îlot directionnel. La CRMS décourage tous ces dispositifs qui altèrent la lisibilité de la structure urbaine, et ce pour tous les modes de déplacement, surtout à proximité d'un espace structurant majeur.

Le sens unique prévu dans le bas de la chaussée d'Ixelles risque d'avoir des conséquences importantes sur le dynamisme économique déjà précaire de ce tronçon de la chaussée. La CRMS préconise sa remise à double sens, au moins pour les véhicules qui viennent du côté Malibrant.

Le sens du bus 'Vleurgat-Malibran' serait inchangé; les voies de tram seraient reliées au terre-plein entre la rue Lesbroussart et la rue de la Brasserie. Il faut souligner que le terre-plein STIB situé entre la place Flagey et les étangs d'Ixelles est totalement surdimensionné par rapport à la longueur du quai situé en vis-à-vis, côté place. Le terre-plein est surélevé, alors que le trottoir situé en face, du côté monument à Charles De Coster, est surbaissé. Ces intentions contradictoires aboutissent à la mise en place de deux plans inclinés, au milieu du terre-plein, au droit du passage piéton ! La CRMS demande de raccourcir ce terre-plein et d'organiser le plan incliné à son extrémité si besoin est. Alors que le projet table sur le renforcement de la liaison place Flagey / étangs d'Ixelles, il faut toutefois observer, que tant le terre-plein que la halle constituent une réelle entrave à l'objectif déclaré. Par ailleurs, la CRMS note que l'aménagement proposé prévoit une diminution de la largeur des trottoirs du côté des étangs d'Ixelles, au droit du monument à Charles De Coster – c'est-à-dire à l'endroit où la promenade est la plus fréquentée ! La CRMS estime que les options du projet en matière de déplacement sont le résultat non abouti d'options contradictoires. Elle préconise de poursuivre l'étude sur ce point.

1. Place Flagey

Le projet dénote une approche qui se veut plus « paysagère » de la place, volontairement dissymétrique et déstructurée par rapport à la forte cohérence urbanistique et architecturale des volumes bâti qui la délimitent. En affirmant « cultiver les ruptures et l'éphémère », il table sur la confusion ou, du moins, le manque de lisibilité des limites entre les espaces réservés aux piétons et ceux dévolus aux transports privés ou en commun, pour donner l'illusion d'un vaste espace homogène dont la complexité est toutefois révélée par le nombre de revêtements de sol différents et les alignements de potelets (à défaut d'alignements d'arbres). Le parti mis sur l'anecdote par rapport à la structure urbaine, notamment par la mise en place d'un mobilier urbain « sensible » très diversifié et de plantations censées prolonger la promenade verte des étangs d'Ixelles (la note de présentation parle d'un « axe écologique »), ou amplifier l'effet des trois arbres du square Pessoa. Là où un édicule ou un monument auraient pu jouer un rôle d'articulation entre le vaste espace de la place et le principal nœud urbain qui y débouche (en contrebas des anciennes chaussées de Vleurgat et d'Ixelles), une halle destinée à abriter les tramways tout entiers (porte caténaire y compris), vient encombrer le vaste dégagement qui s'offre à la vue depuis le haut de la ville. Constituant le principal événement des deux places, cette halle a évidemment retenu toute l'attention des auteurs de projet. Elle se présente sous forme d'une forêt de poteaux soutenant une feuille de verre. Elle est décrite dans la note qui accompagne le projet comme transparente, mais le verre pourrait être traité (sablé ou avec motifs de feuilles). Elle pourrait aussi n'être pas entièrement vitrée. En plus des voyageurs de la Stib, la halle abrite des parkings à vélo. La toiture est surtout destinée à protéger les trams : en effet, elle est trop élevée que pour pouvoir abriter les utilisateurs assis sur les bancs des bourrasques et intempéries (voir coupe). Cette particularité a nécessité l'invention d'un nouveau type de bancs, encore inédit à Bruxelles, avec pare-vent et petit pan de toiture en profilé d'acier pour la pluie.

La halle constituera la fin de perspective de la chaussée d'Ixelles et de l'avenue Général De Gaulle, entravant de facto la « coulée verte » qui constitue pourtant un point fort du projet.

En plus de l'utilité toute relative d'une pareille construction (qu'est-ce qui justifie le remplacement des simples aubettes de la STIB qui existent en toutes dimensions par un hangar à cet emplacement précis ?) et des questions que pose son entretien (toiture vitrée inaccessible), l'implantation de cette halle sur la place est assurément la moins judicieuse que l'on pouvait choisir. Outre le fait qu'elle contribuera à augmenter l'effet de boyau de la chaussée d'Ixelles en obstruant le débouché, elle va aussi terriblement marginaliser la présence de la promenade des étangs depuis la place alors que l'intention déclarée du projet était d'augmenter la continuité de ces deux espaces par un bouquet d'arbres. La CRMS estime qu'il s'agit là de deux options contradictoires (même si la halle est théoriquement transparente). Elle plaide pour la suppression de la halle et l'aménagement de simples abris STIB à cet emplacement. Par contre, si une articulation de l'espace doit être mise en place, c'est dans l'axe de la rue Lesbroussart qu'elle sera le plus judicieusement implantée. En effet, il s'agit de la seule des rues en forte pente à ne pas déboucher tangentiellement à la place mais bien face à sa plus grande profondeur. C'est donc dans cet axe que l'on tirera un effet maximum d'une intervention ponctuelle.

II. Abords des éléments classés dans le périmètre du projet

Flagey : la CRMS décourage la suppression du trottoir qui longe l'ancien bâtiment de l'INR du côté de la place Sainte-Croix comme du côté de la place Flagey. En effet, en soulignant les alignements et certains édifices, les trottoirs et les bordures traditionnels constituent un élément significatif du vocabulaire urbain qui permet, depuis le XIXe siècle, d'organiser une séparation des moyens de déplacements sans encombrer l'espace visuellement. Dans le cas présent, la suppression du seul trottoir du côté de l'ancien INR oblige la mise en place de quelques 200 potelets ! Partout où les trottoirs sont remplacés par des « bordures de 3 cm », de pareils potelets seront mis en place (ce que le plan ne montre pas). La CRMS demande de renoncer à la suppression des trottoirs traditionnels dans l'objectif de renforcer la lisibilité de l'édifice classé et de la structure urbaine en général.

III. Abords des éléments classés hors du périmètre du projet mais participant à la conception de l'ensemble tel que présenté

Les étangs d'Ixelles : La CRMS demande de renoncer à la suppression des trottoirs qui ceignent de manière continue et homogène la belle promenade des étangs d'Ixelles. Le manque de définition qui résultera de la mise en place de pseudo bordures de 3 cm conduira à un espace informe : à la fois la place et la promenade arborée y perdront leur caractère. Le projet évoque le réaménagement des berges et indique des pontons sur les étangs. La CRMS confirme que ce projet n'est aucunement à l'ordre du jour.

Le Monument à Charles De Coster : les abords du monument souffrent d'un manque d'entretien. Il est évident que l'enceinte quasi infranchissable de bancs que prévoit le projet rendra cet entretien encore plus problématique. Par ailleurs, un tel « socle » ne contribuera pas à mettre en valeur le monument dont la présence, à partir de la place, sera déjà fortement éclipsée par la halle couverte. La CRMS demande de revoir cet aspect du projet. Elle déconseille aussi très fermement l'aménagement d'une aire de jeux pour enfants à proximité du monument (voir note de présentation).

IV. Place Sainte-Croix

La CRMS demande, au minimum, de conserver le débouché de la rue du Belvédère sur l'avenue des Eperons d'Or en maintenant la voirie devant l'église. Cela constituerait une erreur que de confiner la rue du Belvédère, qui est habitée, dans le rôle de voie de desserte de Flagey. Par ailleurs, la perméabilité et la continuité de la trame urbaine est une caractéristique importante de la ville mixte, qu'il convient précisément de préserver à cet endroit.

V. Plantations

Le terre-plein central serait planté à ses deux extrémités de deux bouquets mixtes de hautes et moyennes tiges à même le sol (platanes, marronniers, saules). Etant donné que les arbres sont plantés sur la dalle de parking et que le parti choisi est une implantation anecdotique aléatoire, il est évident que la masse végétale qui caractérisait la place avant les travaux sera réduite à sa portion congrue. Ce parti est regrettable : la superficie d'une des plus grandes places de Bruxelles aurait pu être mise à profit pour renforcer, au contraire, la densité végétale du pourtour du terre-plein afin de concrétiser réellement l'idée de coulée verte des étangs vers le côté nord-ouest de la place.

Le choix des essences suscite également quelques réflexions car le marronnier semble pour l'instant menacé par une épidémie.

VI. Matériaux et mobilier urbain

La place est parsemée de 6 édicules (4 sorties de parking, 1 local outil et 1 friterie). La plupart sont conçus en verre dans un souci de transparence, un matériau à la fois fragile, qui résiste peu au vandalisme et exigeant un entretien régulier et coûteux.

On ne comprend pas pourquoi un « local d'outil » (en grillage d'acier garni de verre à l'extérieur) est nécessaire à proximité du passage piéton menant vers le monument à Charles Decoster. Etant donné que le Service des Plantations est situé à quelque 100m de la place Flagey, la CRMS demande de renoncer à cet édicule.

Les arrêts de bus ont fait l'objet d'un traitement très particulier : au lieu d'être fermés sur 3 côtés et ouverts vers le bus, ils sont partiellement fermés de ce côté également. Si c'est pour permettre aux usagers de s'abriter davantage, on ne comprend pas l'ouverture ménagée dans la paroi arrière, qui organise un courant d'air en diagonale. La CRMS conseille de s'en tenir à un des modèles d'abri existants.

Des bancs de plusieurs types différents sont prévus. Les bancs « polyvalents » en bois à dossier élevé sont les plus encombrants que l'on ait vu sur le marché jusqu'à présent. Ils semblent destinés à grimper plutôt qu'à s'asseoir, et sont placés en ruban continu. La CRMS regrette qu'à chaque aménagement d'espace public, il faille rivaliser d'originalité en matière de mobilier urbain. Elle plaide pour plus de sobriété et pour des bancs dont le dossier ne constitue pas une barrière visuelle. Ce parti semble, en effet, assez contradictoire avec la volonté d'ouvrir l'espace qui a conduit à la suppression des arbres d'alignement.

Pour ce qui concerne les revêtements de sol, la CRMS décourage le traitement différencié des voiries entourant la place (2 voiries asphaltées, deux recouvertes de pavés béton lavé pierre bleue). Elle craint également que l'aménagement proposé, qui se fonde en grande partie sur l'utilisation de matériaux nobles, perde l'essentiel de son intérêt si l'on s'oriente in fine vers l'utilisation de matériaux standard.

VII. Eclairage

L'éclairage public doit, pour bien faire, constituer un dispositif de lecture de la ville. Il est censé souligner la structure urbaine et ses grands axes, en respectant l'importance intrinsèque des espaces par rapport au tout. Cette hiérarchie subtile, qui doit résulter d'un plan lumière étudié à l'échelle des différents quartiers et des axes qui les structurent, cède ici la place à une vaste scénographie lumineuse, totalement hors propos, misant tout sur l'éclairage des façades plutôt que l'éclairage de l'espace public. Malgré les explications données sur l'aspect « non éblouissant » de l'éclairage prévu, la CRMS s'oppose fermement à ce principe car une telle intervention accentue les « trous noirs » des rues riveraines et procure un sentiment d'insécurité dès que l'on s'éloigne des « feux de la rampe ». Par ailleurs, l'éclairage direct des façades provoquera toujours un effet d'éblouissement dérangeant pour les habitants et les usagers des immeubles en question. La CRMS demande de revoir complètement cet aspect du projet et d'étudier un éclairage public qui ne mise pas sur le spectaculaire mais sur la nuance et la qualité.

En conclusion, la CRMS demande de réorienter le projet vers plus de sobriété, en évitant toute débauche de potelets ou autre mobilier urbain envahissant (bancs à haut dossier, écrans multimédia, mâts divers, grilles et cheminée « spectaculaire » pour le parking, remise d'outils, etc.). Elle réclame, en particulier, le remplacement de la halle des trams par des aubettes confortables, conformément à ce que l'on est en droit d'attendre d'édicules utilitaires de qualité. En effet, si une articulation doit être créée entre la place et les axes principaux qui y aboutissent, le lieu et l'objet proposés ne pouvaient être plus mal adaptés à l'objectif poursuivi d'établir plus de continuité entre la place et les étangs d'Ixelles.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

Copie à : A.A.T.L. – D.U.