

**Ministère de la Région de Bruxelles-
Capitale**
A.A.T.L. – D.U.
Monsieur André VITAL
Fonctionnaire délégué
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1
B – 1035 BRUXELLES

V/Réf : 02/pfd/181865
N/Réf : AVL/KD/WMB-4.7/s.412
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : WATERMAEL-BOITSFORT. Boulevards du Souverain, de la Woluwe, avenue de Tervueren.
Prolongation de la ligne de tram 94 vers Auderghem.
Permis d'urbanisme (dossier traité par M. A. Vital)

En réponse à votre lettre du 24 avril 2007, en référence, réceptionnée le 25 avril, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 9 mai 2007, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis formulé les remarques et les recommandations suivantes.

La demande qui s'inscrit dans la politique d'amélioration du réseau et de la fréquence des transports en commun en Région Bruxelloise, consiste à prolonger la ligne 94 en site propre verdurisé au détriment de deux bandes de circulation du boulevard du Souverain :

- la première phase (réalisée) reliait la place Wiener au carrefour Herman-Debroux.
- La deuxième concerne, à présent, du sud au nord : l'avenue Hermann-Debroux (entre le boulevard du Souverain et l'avenue J. Chaudron), le boulevard du Souverain (entre le carrefour de l'avenue Hermann-Debroux et l'avenue de Tervueren), l'avenue de Tervueren (depuis le boulevard du Souverain jusqu'au carrefour du boulevard de la Woluwe, y compris la rue de Leybeek), et le boulevard de la Woluwe (depuis l'avenue de Tervueren jusqu'à la rue de la Station, limite communale entre Woluwé-Saint-Pierre et Saint-Lambert).
- Une troisième phase devrait assurer ultérieurement la prolongation de la ligne jusqu'au shopping de Woluwe-Saint-Lambert (métro Roodebeek).

La CRMS ne peut qu'encourager cette initiative. Elle plaide pour que le projet s'accompagne d'une requalification significative du carrefour du boulevard du Souverain avec l'avenue de Tervueren ainsi qu'une remise en valeur du boulevard de la Woluwe. L'étude mérite d'être encore approfondie à cet égard ainsi que sur d'autres points que le CRMS signale ci-dessous.

Le tracé qui fait l'objet de la présente demande longe les sites classés suivants :

le domaine de Val Duchesse et son ancien prieuré (ensemble et site archéologique 5/12/2002, en ce compris la chapelle Sainte-Anne et le village primitif d'Auderghem 22/11/2001), les Etangs Mellaerts (18/11/1976), le parc Parmentier (7/12/1981), le parc de Woluwe (8/11/1972), le dépôt de trams (1/10/1998), et le parc des Sources (inscrit sur la liste de sauvegarde 11/02/1999).

Hormis la zone de protection du domaine de Val Duchesse dans laquelle les travaux empiètent, la prolongation de la ligne 94 a pour principale conséquence de modifier l'aspect des axes structurants que sont le boulevard du Souverain et l'avenue de Tervueren qui comptent parmi les tracés urbanistiques les plus significatifs du paysage bruxellois réalisés à l'initiative du Roi Léopold II au début du XXe siècle. Dans les années 70, le boulevard de la Woluwe est venu prolonger la 3^e ceinture vers Zaventem, sous forme d'une autoroute urbaine.

Rappel

Une réunion s'est tenue le 21 août 2006 à la C.R.M.S. en présence des auteurs de projet et des représentants de la STIB. Cette rencontre avait pour objectif de présenter l'avant-projet de la prolongation du tronçon. Cet avant-projet (qui inclut un rapport d'incidence) a été réalisé en collaboration avec l'urbaniste Jean-Pierre Majot associé au bureau Fondu Landscape Architects.

A cette occasion, la Commission avait souhaité également procéder à une évaluation des travaux réalisés en première phase et émettre un certain nombre de remarques avant de se pencher sur leur prolongation.

A l'issue de la réunion, et bien que l'avant-projet allait dans le sens d'une meilleure lisibilité des espaces publics, la CRMS avait formulé une série de remarques générales qui portaient notamment sur les étranglements volontaires du boulevard aux arrêts de tram, la protection des arbres d'alignement, le choix des matériaux, l'emplacement des luminaires.

Les carrefours Wavre/Souverain et Tervueren/Woluwé avaient également fait l'objet de remarques particulières.

Après examen du projet, la C.R.M.S. constate que ses remarques n'ont pas été suffisamment prises en compte dans la gestion des arrêts et de l'ensemble des aménagements. Elle réitère donc la plupart d'entre elles.

REMARQUES GÉNÉRALES

- Tracé du boulevard

La lisibilité et la continuité du tracé d'un grand boulevard sont les conditions sine qua non de sa cohérence. Par conséquent, la CRMS s'oppose très fermement aux étranglements de la voirie automobile aménagés à proximité des arrêts de tram. Ces étranglements sont gratuits (ils rétrécissent de quelques centimètres la traversée des piétons), voire dangereux, et à proscrire totalement de la typologie du boulevard urbain qui ne peut, dans aucun cas, s'apparenter à un cheminement sinueux.

- Protection des arbres

Le projet prévoit le maintien des plantations existantes à l'exception des tilleuls en mauvais état sanitaire de la section Marché (remplacés par des platanes), des marronniers de l'alignement subsistant et incomplet de l'avenue de Tervueren (côté dépôt de tram) remplacés par d'autres marronniers, d'un bouquet de chênes et tulipiers situés au cœur du carrefour Tervueren-Woluwé (abattage partiel pour l'établissement des voies de tram).

Durant la réalisation de la première phase, la C.R.M.S. s'était préoccupée de l'impact des interventions extrêmement lourdes que l'AED réalisait pour aménager la piste cyclable au centre de la berme : les racines de plusieurs centaines d'arbres ont été arasées à 50 cm des troncs pour aménager les assises de la piste. Ces travaux ont mis en péril l'ensemble de ces arbres qui dépériront d'ici peu.

Le rapport d'incidence (p.19) signale que des recommandations ont été intégrées au cahier des charges (sur la percolation des fondations, la surveillance de chantier, la taille préalable, les tailles d'entretien, etc.). Les documents A3 joints au dossier (profil à construire sections 2 et 3) indiquent des guides racines en panneaux propylènes, des corsets d'arbres, des membranes anti-racines, etc.

En tout état de cause, la CRMS demande qu'une étude phytosanitaire soit réalisée pour la totalité des arbres d'alignement avant d'entamer les travaux et que le projet soit adapté en conséquence (soins, abattages éventuels, etc.).

Elle demande de limiter drastiquement l'ampleur des travaux relatifs à la piste cyclable et à ses fondations. Pour cet aspect du projet, elle demande que l'étude soit poussée plus loin en collaboration avec les spécialistes de l'IBGE et de la DMS.

- Matériaux

Bien que le projet entende rationaliser les différences de matériaux et de teintes mis en oeuvre, la CRMS constate que l'asphalte rouge est maintenu comme revêtement de la piste cyclable et que les embarcadères se réfèrent toujours aux plans types de l'AED (A1-202-07 et 08).

La Commission demande à l'AED et à la STIB de se concerter pour adapter le code d'aménagement à la spécificité des lieux (suppression de l'asphalte et des klinkers rouges et choix de teintes plus neutres). Cette remarque est d'autant plus pertinente dans le cas des boulevards plantés les plus prestigieux de la capitale. Ici encore, la CRMS plaide pour une requalification de la cohérence unitaire alors que les interventions prévues vont dans le sens d'une différenciation marquée des modes de déplacement, affirmée par des codes et des couleurs peu adaptés ou même complémentaires (rouge/vert).

- Articulation entre voies et terre-plein central

Le projet vise une plus grande discrétion des palplanches séparant l'allée centrale des voies de tram par une meilleure gestion des niveaux respectifs et par une liaison plus discrète entre les palplanches et les poutrelles. Les cabochons noirs mis en oeuvre dans le premier tronçon sont supprimés dans le tronçon prolongé, ce qui est positif.

- Eclairage

Malgré les demandes de la STIB d'utiliser les porte-caténaires comme support du nouvel éclairage public, l'AED a décidé d'ajouter ses propres réverbères à ces infrastructures, et ceci sans tenir compte de l'interdistance des fûts en place. Alors que la C.R.M.S. estimait la proposition de la STIB légitime pour ne pas encombrer inutilement l'espace public, aucune modification n'a été apportée au projet.

La Commission réitère donc sa demande et invite fermement l'AED à remédier à cette situation.

Le terre-plein du tronçon réalisé, avec sa profusion de mâts disposés dans des alignements différents, sans respect aucun du rythme des caténaires montre à suffisance que cet aménagement est la triste conséquence du manque de coordination de deux administrations régionales. Outre le fait qu'il s'agisse d'un gaspillage inacceptable des deniers publics, la CRMS stigmatise l'incongruité totale de la prolifération des mâts.

- Chantier

A toutes fins utiles, la C.R.M.S. signale qu'aucun des sites classés qui longent l'itinéraire ne pourront être utilisés comme zone de dépôt ou terrain de manœuvre.

REMARQUES PARTICULIÈRES

- Carrefour Herman-Debroux

La C.R.M.S. n'approuve pas, dans la phase définitive, la conservation des voies centrales du tram qui traversent le carrefour ainsi que la zone de rebroussement qui perturbent profondément le cheminement de la piste cyclable. En outre, un nombre excessif d'îlots directionnels (23 !) et de panneaux de signalisation sont prévus.

La CRMS demande de simplifier l'aménagement de ce carrefour en vue d'une plus grande lisibilité pour les différents usagers et d'une réduction des îlots directionnels. Elle souhaite que l'étude soit poursuivie sur ce point.

- Section 1 Shopping

La CRMS s'interroge sur l'opportunité d'installer un arrêt supplémentaire au niveau du Shopping alors que les arrêts les plus proches se situent à 200m du carrefour H.Debroux et à 150m de la chaussée de Wavre. Si toutefois cet arrêt s'avèrerait absolument indispensable, elle suggère de le limiter à une simple halte (facultative), dont l'aménagement pourrait être plus « léger ».

Les allées latérales (rive ouest) indiquent un parking continu de véhicules en remplacement du parking en berme centrale (ce qui est positif). A toutes fins utiles, la CRMS signale cependant que les immeubles qui bordent l'avenue à cet endroit ne permettent pas le parking à rue puisque l'accès aux garages doit être maintenu.

- Restructuration du carrefour Wavre-Souverain

Parmi les alternatives envisagées pour restructurer le carrefour (celle du rond-point est abandonnée, ce qui est positif), la solution retenue par les auteurs de projet (solution n°2) prévoit l'alignement plus net des îlots de protection, la suppression de l'îlot tourne à droite (de la chaussée de Wavre vers le boulevard), la réunion de deux arrêts en un seul espace, formant podium sur toute la largeur de la berme et la création en vis-à-vis des arrêts d'un second espace piéton, moins long.

Le fait de changer les essences d'arbres à l'intersection même des voiries renforcera, cependant, la rupture plutôt que d'assurer l'effet de continuité escompté (voir paragraphe suivant). La CRMS s'oppose très fermement à cette proposition.

- Section 2 Marché.

Les auteurs de projet ont opté pour l'abattage des tilleuls présents dans cette section et la replantation de platanes dont l'interdistance serait calquée sur le stationnement des camionnettes du marché.

Avant de procéder à l'abattage de ces arbres, les causes réelles de leur dépérissement devraient être approfondies (nature du sol, incidences du marché hebdomadaire, etc. Voir remarque générale).

D'autre part, la piste cyclable serait reportée le long du côté est du terre-plein central pour ne pas interférer dans l'espace dévolu au marché hebdomadaire. La Commission relève cependant que la piste qui viendrait longer le pied des arbres longerait aussi les voies de tram. Cette cohabitation paraissant difficile, ne pourrait-on pas prolonger simplement le tracé de la piste et en supprimer l'usage les jours de marché ?

- Rond point du Souverain

Trois arrêts du bus 34 existent actuellement dans et à proximité immédiate du rond-point du Souverain alors que deux arrêts supplémentaires seraient ajoutés pour le tram (en dehors du rond-point), ce qui paraît excessif.

La CRMS estime qu'il convient d'approfondir l'aménagement du rond-point et de revoir la question des arrêts en conséquence. Ne serait-il pas, en effet, souhaitable d'implanter les arrêts de trams dans la partie centrale du rond-point ? Ceci permettrait de ne pas minéraliser le boulevard et de conserver son tracé. Des arbres à haute tige pourraient être plantés sur le pourtour du rond-point.

La Commission demande que l'étude soit poursuivie sur ce point.

- Section 3 Val Duchesse.

Dès lors que les travaux empiètent dans la zone de protection du site de Val Duchesse, la C.R.M.S. demande de réduire l'emprise de l'arrêt Luxor, voire de le supprimer car sa fréquentation sera plus que limitée.

- Section 4 Mellaerts

Etant donné la réduction de la largeur de la voirie à cette hauteur du boulevard du Souverain (on passe de 41m à 35m) et l'obligation de pouvoir utiliser la zone du tram en cas d'urgence, les rails (côté ouest) ne seraient pas engazonnés mais intégrés dans une zone asphaltée et surlignée.

La C.R.M.S. suggère de renoncer au surlignage et de prévoir une simple bordure pour marquer la transition.

- Section 5 Souverain-Tervueren-Woluwe

Les trams devront traverser le carrefour Souverain/Tervueren avant de s'engager dans l'avenue de Tervueren (vers Montgomery) qui compte à cette hauteur de l'avenue 6 bandes automobiles, 3 voies de trams et 2 bandes automobiles devant le Musée du tram. Ils devront ensuite bifurquer vers le boulevard de Woluwé, à droite.

Cet aménagement, qui nécessite la gestion de plusieurs voies parallèles, modifie complètement la configuration de l'espace public actuel à hauteur du croisement de l'avenue de Tervueren et du boulevard de la Woluwe (réaménagement des espaces verts, abattage d'arbres, traversées piétonnes, cohabitation partielle du bus 42 avec les cyclistes, etc.).

Pour l'instant, l'aménagement proposé répond aux contraintes fonctionnelles, sans intégrer la dimension paysagère des lieux. La CRMS estime qu'il s'agit là d'un élément essentiel qui nécessite une étude plus approfondie. Elle est prête à offrir ses services pour examiner cet aspect de la proposition avec les auteurs de projet. En effet, les potentialités du site sont très importantes au niveau régional et la question mérite d'être traitée avec une certaine ambition, tout en prenant en compte la spécificité des axes structurants qui délimitent les lieux. Les contraintes fonctionnelles prises en compte risquent également d'être modifiées en fonction de l'aménagement futur du boulevard de la Woluwe (voir ci-dessous).

Il ne peut être question, pour la CRMS, de figer la configuration actuelle, qui est loin d'être satisfaisante, par l'implantation des voies de tram qui est proposée. Pour ce qui concerne ce dernier tronçon, la CRMS émet un avis défavorable. Elle demande que la STIB et l'AED coordonnent leurs efforts avec les communes riveraines pour revoir complètement le profil de cette voirie dont le contexte a considérablement évolué depuis sa création. La Commission estime que l'occasion doit être saisie de refaire du boulevard de la Woluwe un grand boulevard urbain planté, dans l'esprit de l'axe structurant du boulevard du Souverain.

La CRMS estime donc que cette partie du projet est prématurée. Elle se tient à la disposition des auteurs de projet et des instances concernées pour entamer ensemble une réflexion à ce sujet.

Par conséquent, la C.R.M.S. demande de :

- ***ne pas aménager des étranglements de la voirie au droit des embarcadères et de respecter un tracé unitaire du boulevard du Souverain,***
- ***réaliser une étude phytosanitaire des arbres d'alignement sur laquelle un plan de soins, abattages et replantations pourrait se fonder,***
- ***modifier la couleur des revêtements de la piste cyclable et des embarcadères,***
- ***insister auprès de l'AED pour qu'elle utilise des infrastructures de la STIB (portecaténaïres, etc.) pour fixer ses éclairages publics,***
- ***réétudier le bien-fondé de certains arrêts (à supprimer ou à convertir en simple halte),***
- ***simplifier le carrefour Hermann-Debroux,***
- ***réétudier l'articulation du carrefour Souverain/Wavre et renoncer à l'introduction de nouvelles essences d'arbres,***
- ***requalifier le carrefour Tervueren/Souverain/boulevard de la Woluwe au niveau du paysage,***
- ***requalifier le boulevard de la Woluwe avant de poursuivre la ligne de tram 94 le long de cet axe.***

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos meilleurs sentiments.

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

C.c. : A.A.T.L. – D.M.S. (M. Th. Wauters, M. S. Plompen et Mme I. Leroy).