

REMARQUES DE LA CRMS SUR LE PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR DU QUARTIER EUROPÉEN

Le projet de schéma synthétise les principales options d'aménagement du « quartier européen » dont il ambitionne de refaire un véritable morceau de ville en renforçant le caractère résidentiel et en restaurant la mixité des fonctions à travers différentes propositions relatives d'une part aux formes de la ville (morphologie des quartiers, alignements) et d'autre part à la mobilité. Il se fonde sur une série d'études qui ne semblent pas toujours coordonnées entre elles.

L'étude morpho-historique du périmètre concerné (placée à la fin des annexes) a précédé la réflexion urbanistique, l'identification des quartiers et le diagnostic de leur structure spatiale. L'ensemble de ce travail a ensuite permis de vérifier la pertinence d'une série d'interventions urbanistiques et architecturales destinées à renforcer la cohésion des quartiers et à améliorer la structure spatiale globale du périmètre étudié. Ces interventions (représentées sur le plan figuratif des propositions d'aménagement) s'intègrent dans 3 axes de développement proposés par le schéma :

- axe nord-sud avec la chaussée d'Etterbeek,
- axe des parcs centraux avec le parc Léopold et le parc du Cinquantenaire
- axe de liaison des institutions européennes avec le mail.

La réflexion sur ces 3 axes s'inscrit elle-même dans une série d'options fondamentales en matière de qualité de vie qui vont de la notion de quartier durable jusqu'à la culture en passant par la mobilité.

Ces grandes options du projet de schéma directeur (la mixité des fonctions, par exemple) semblent parfois contredites par certaines options urbanistiques (la restructuration des implantations de la Commission européenne, par exemple). L'essentiel du chapitre consacré à la mobilité semble également en décalage avec la réflexion urbanistique et architecturale, ainsi qu'avec les engagements de la Région bruxelloise en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il serait souhaitable que, dans sa version définitive, le schéma directeur lève ces contradictions et arbitre ces choix peu conciliables pour l'instant. C'est dans cet objectif constructif que la CRMS formule ses remarques :

REMARQUES SUR LES OPTIONS EN MATIERE DE MORPHOLOGIE URBAINE

Le périmètre choisi et la notion de quartier

Le périmètre du « quartier européen » tel que repris dans le schéma directeur résulte du protocole d'accord tripartite conclu en mars 2006 entre l'Etat fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale et les trois communes sur le territoire desquelles le quartier européen s'étend (Ville de Bruxelles, Ixelles et Etterbeek).

Toutefois, il faut relever l'ambiguïté résultant de l'utilisation du concept de « quartier » dans différentes composantes du schéma alors même qu'il recouvre des entités géographiques différentes (voir ci-dessous).

Le quartier, tel qu'identifié en termes de cohésion spatiale et de centralité par la méthode Space Syntax (voir le chapitre « Le paradigme du quartier »), est replacé au centre de la réflexion socio-spatiale sur la ville. Cette démarche revêt un intérêt particulier en ce sens que, fondée sur l'idée que les formes urbaines et les qualités spatiales influencent les préférences du comportement humain, elle permet de construire une alternative forte à l'urbanisme du zonage et à la réflexion fonctionnaliste qui a prévalu depuis les années 1970.

La formation du tissu urbain du périmètre en question (voir étude morpho-historique du périmètre provisoire) constitue le point de départ de la réflexion. C'est la première fois, à Bruxelles, qu'un plan d'aménagement prend en compte une telle étude (morphogénèse) et la CRMS tient à souligner tout l'intérêt de cette démarche. Elle permet, en effet, de dégager à la fois les contraintes ainsi que les événements qui ont durablement influencé le développement urbain et qui en expliquent les formes actuelles — afin d'en éclairer les modifications ou améliorations éventuelles. Cette démarche intègre une dimension de durabilité essentielle au schéma directeur.

En l'occurrence, l'étude morpho-historique sert de point de départ à l'établissement d'un diagnostic de la structure spatiale existante, à l'identification des 13 quartiers coexistant dans le périmètre de l'accord tripartite dit « quartier européen », et à l'analyse de leurs potentialités en termes de cohésion. Si le contexte théorique et méthodologique est donné (voir La Morphologie spatiale des quartiers européens, point 2), il est dommage que les fiches graphiques sur lesquelles se base le diagnostic effectué pour chaque quartier et auxquelles les commentaires renvoient n'aient pas été jointes en annexe. En effet, l'analyse de la structure spatiale de chaque

quartier doit permettre *in fine* de dégager la charpente structurelle globale et de déterminer une hiérarchie entre cette structure principale et le tissu secondaire qu'elle articule (voir C_ann 2.3.1).

Le document reprenant les 13 quartiers, (joint en annexe sous la cote C_ann 2.4.1), montre que le périmètre de l'accord tripartite ne se superpose pas exactement à celui des quartiers. *Pour une plus grande cohérence du schéma directeur, il serait judicieux de légèrement modifier le périmètre « légal » pour le faire correspondre au périmètre de la logique spatiale des quartiers.*

Il faut aussi mentionner que les 13 quartiers ainsi identifiés ne doivent pas être confondus avec la délimitation (définie arbitrairement, en fonction de regroupements statistiques des données ?) et non pas en termes de structures spatiales) des 5 grands « quartiers » repris en annexe 2 du projet de schéma (évolution et perspectives de l'habitat et l'emploi par entités appelées « quartiers »). Par conséquent, le document final gagnerait en clarté s'il ne mentionnait plus LE mais LES quartiers européens et si les documents de l'annexe 2 (par ex, carte 11 : « les différents quartiers du quartier européen ») mentionnaient le terme d'entités en lieu et place de quartiers.

REMARQUES SUR LES TROIS AXES DE DÉVELOPPEMENT ET LEUR TRADUCTION EN TERMES DE PROGRAMMES URBANISTIQUES ET ARCHITECTURAUX

Les trois axes de développement concernent les liaisons nord-sud, les liaisons entre les parcs et le mail. Parmi les axes nord-sud, le renforcement du rôle structurant de la chaussée d'Etterbeek constitue un point essentiel du schéma directeur. Il faut espérer que les projets riverains qui seront mis en œuvre prochainement le long de la chaussée ont intégré cette dimension et qu'ils ne mettront pas en péril l'objectif poursuivi.

Parmi les programmes proposés, la CRMS émet des remarques sur les points suivants :

La restructuration des implantations de la Commission européenne :

Le regroupement de ces implantations le long de la rue de la Loi s'accompagne, dans le petit schéma d'illustration qui est joint, de la proposition de créer de nouveaux cordons de logement dans la plupart des rues transversales ainsi qu'un cordon commercial et d'équipements aux rez-de-chaussée de tous les immeubles de la rue de la Loi, (de même que sur le boulevard de petite ceinture et rue du Commerce). Vu les exigences de la Commission européenne en matière de sécurité, la mixité proposée dans cette illustration paraît peu crédible. Celle-ci montre aussi que l'îlot compris entre les rues de Trêves et d'Arlon serait détruit au profit de l'aménagement d'une place publique. Un passage ou une nouvelle rue seraient créés dans l'axe de la rue Philippe Le Bon. Ces propositions semblent le reliquat d'un stade précédent de la réflexion et ne sont pas reprises dans les plans figuratifs des propositions d'interventions. Outre le fait qu'elle semble peu réaliste, l'idée de faire buter la « prolongation » de la rue Philippe Le Bon sur le front bâti de la rue de la Loi semble peu pertinente vu le faible effet de cette liaison du point de vue de la synergie. Il faut souligner que la densification du périmètre des implantations de la Commission européenne risque d'avoir des conséquences sur les conditions de conservation des bâtiments protégés qui y sont compris.

Des pôles de commerces et d'équipements sont prévus au croisement de la chaussée d'Etterbeek avec la rue de la Loi, ce qui permettrait d'y intégrer une liaison lisible entre la ville haute et la ville basse. Au niveau de la chaussée d'Etterbeek, une liaison serait prévue entre la rue de Lalaing et le Parc du Maelbeek. Celle-ci gagnerait à devenir une véritable rue (comme dessiné dans le plan figuratif des propositions) débouchant à l'angle de la rue de Lalaing, dans l'axe de la belle maison classée de la rue Toulouse qui aurait une échappée vers le parc. Outre le fait qu'elle ajouterait à la scénographie urbaine, cette intervention augmenterait l'intelligibilité de la vallée tout en s'intégrant dans la restructuration (en cours) du morceau d'îlot qui jouxte la chaussée.

La création d'un boulevard urbain chaussée d'Etterbeek :

Jusqu'à présent, la chaussée d'Etterbeek n'avait pas fait l'objet d'une réflexion spécifique. L'étude Space Syntax montre que, dans la situation actuelle (C_ann 2.3.1), en raison de la fragmentation de son profil en longueur et du manque de liaisons transversales, la vallée (la chaussée d'Etterbeek) a perdu sa continuité structurante naturelle et qu'elle ne possède plus les qualités requises pour devenir un centre animé et mixte. *La création de nouvelles connexions transversales* (liaison avec le Résidence Palace, nouvelle rue vers la rue de Lalaing, accès à la gare RER et à la station Schuman, meilleure lisibilité de la station Maelbeek) *et le plan général d'alignement de la chaussée d'Etterbeek (annexe VII) ont pour objectif de remédier à ces problèmes.*

Les coupes en travers et les profils proposent de structurer la chaussée par un double alignement d'arbres permettant une certaine flexibilité : plusieurs utilisations différentes sont possibles, avec larges trottoirs, intégration conviviale de sites propres pour transports en commun et d'un itinéraire cyclable.

Il reste à vérifier si les intentions exprimées p. 26 ne sont pas, entre-temps, remises en cause par les faits (délivrances de permis). Pour mémoire, le plan d'alignement postule :

- la continuité du bâti, même lorsque la profondeur est relativement faible,
- un programme mixte de logements avec rez-de-chaussée commerciaux et équipements,

- la réduction du pont de la rue de la Loi à la stricte largeur nécessaire (suppression du parking devant l'hôtel Europa).

C'est à condition de devenir un axe lisible, mixte et dense que la chaussée pourrait redynamiser les quartiers européens. Un très gros effort doit donc être effectué pour y parvenir. La réduction de deux autres accidents majeurs qui en perturbent le tracé serait souhaitable, à savoir : l'entonnoir créé par le pont du chemin de fer et la « bosse » créée par le passage du métro sous le pont de la rue de la Loi.

Les abords du Résidence Palace : création d'une esplanade reliant les équipements publics du Résidence palace au nouvel axe structurant de la chaussée d'Etterbeek. *Cette esplanade et sa connexion naturelle sur la vallée représentent la dernière chance d'établir une liaison chaussée/rue de la Loi qui soit lisible depuis la rue Belliard, la place Jean Rey et le parc Léopold.* Elle devrait également permettre une échappée vers la façade emblématique du Résidence Palace à travers une perspective profonde. L'aménagement des quais de la gare à l'air libre, comme prévu au plan figuratif des propositions, et leur connexion directe sur la chaussée à l'endroit du pont viendraient encore renforcer cette liaison.

Le rond-point Schuman et ses abords : l'espace central resterait dégagé et ouvert sur les axes structurants radiants, ce qui est à encourager. La place resterait un rond-point d'articulation inter quartier. S'il est possible d'y faciliter le déplacement des piétons, il n'est donc pas judicieux d'en faire un espace piétonnier. En effet, *le plan de la hiérarchie spatiale projetée (C_ann 2.3.2), montre combien le rond-point apparaît comme une articulation cruciale dans la charpente des quartiers.* Cette hiérarchie spatiale globale serait profondément modifiée par les scénarios 1 à 4 du volet mobilité, ce qui perturberait dangereusement la dynamique que tente de restaurer le projet de schéma directeur. *Seul le scénario 5 du volet mobilité cadre avec cet objectif essentiel.*

Une superstructure d'accès à la nouvelle gare est prévue dans l'axe de la rue de la Loi (seul accès principal commun gare et station de métro). Or, le projet de schéma signale à juste titre que toute construction à cet endroit entrera en concurrence avec « le nécessaire dégagement du rond-point et de la perspective » vers les arcades du parc du Cinquantenaire. Il s'agira donc de minimiser l'impact de cette superstructure sur l'espace ouvert. Une liaison forte serait recréée entre le rond-point et l'entrée principale du parc située dans l'axe de la rue de la Loi, de manière à restaurer une meilleure lisibilité du parc à partir du centre ville.

Le parc du Cinquantenaire et ses abords : *les principes d'interventions proposés visent à remettre le parc en valeur en améliorant sa connexion sur la ville. Ils semblent compatibles avec le statut de site classé du parc mais devront faire l'objet d'études spécifiques détaillées.*

- Renforcement de l'accès principal et central
- Meilleure connexion des entrées sur l'espace public
- Liaison structurante parallèle à l'avenue de la Joyeuse entrée
- Brasserie dans l'axe de l'allée est-ouest, en bordure de l'allée nord-sud
- Réaménagement des terrains de sport de l'Ecole royale militaire

Par contre, le projet de création d'une nouvelle ligne de métro traversant le parc et l'idée d'y créer un parking souterrain pour les autocars ne cadrent absolument pas dans cette proposition de remise en valeur du parc (rampes d'accès, ventilation, minéralisation du sous-sol, etc.). La Commission les décourage très fermement.

Le parc Léopold et ses abords : Le projet de plan insiste sur le fait que les tracés intérieurs actuels du parc se trouvent « en contradiction avec les besoins d'un parc contemporain en rapport avec son contexte ». *Il va de soi que les connexions du parc sur la ville doivent être fortement améliorées : meilleur liaison entre Ixelles (rue du Viaduc) et la place Jean Rey en passant par le musée des Sciences Naturelles, ou encore entre le parc et la rue Montoyer. Il s'agit, en particulier, de réétudier les nouvelles entrées aménagées à la hâte rue du Remorqueur (de part et d'autre du Parlement), rue Vautier et rue du Maelbeek. Une étude détaillée, se fondant sur une bonne connaissance de l'évolution des tracés du parc, permettra d'étudier comment brancher ces nouveaux accès sur l'ancien parc paysager sans en postuler la restructuration complète* comme semble l'indiquer le plan figuratif des propositions. La CRMS comprend que les axes rectilignes dessinés expriment des intentions et la lisibilité des continuités. Il reste à concilier ces intentions avec les tracés historiques. La restauration du parc doit s'envisager de manière globale, tant au niveau de ses connexions sur la ville que de l'étude des tracés, des replantations et de la remise en valeur de certains éléments disparus ou désaffectés (mare des otaries, tour d'Esgevoort, etc.).

La place du Luxembourg : la gare du Luxembourg constitue l'aboutissement du grand axe urbain la reliant à la place du Trône. Le schéma précise qu'il convient de préserver la symétrie de la place et le principe du parterre neutre central. Ici encore, le plan de mobilité métro vient infirmer les principes énoncés en prévoyant le passage de deux nouvelles lignes sous la place (avec les accès qui s'imposent). La CRMS attire l'attention sur ces incohérences et rappelle que, en aucun cas, les infrastructures ne peuvent altérer la hiérarchie spatiale de la ville et hypothéquer ses tracés monumentaux.

Le réaménagement des rues de la Loi et Belliard, ainsi que de l'avenue de Cortenberg.

L'amélioration de la qualité de vie le long de ces axes par la mise en sous-sol du trafic de transit (sans en augmenter la capacité !) apparaît comme une chimère. Les voitures enterrées doivent toujours ressortir quelque part, où elles perturberont d'autres quartiers et accroîtront la pression sur le centre-ville. La CRMS ne peut encourager ces principes. Voir ci-dessous, le volet mobilité.

REMARQUES SUR LES OPTIONS EN TERMES DE MOBILITÉ

Le schéma déclare s'inscrire dans le cadre des engagements de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de réduction des gaz à effet de serre (pour 2010, réduction de 20% du volume global du trafic par rapport au niveau de 1999). Pour remédier à la pollution actuelle du quartier, il se fixe l'ambition d'en faire un « éco-quartier » et propose une série de mesures relatives aux transports publics et aux déplacements privés, parmi lesquelles

A. la création de 2 nouvelles lignes de métro :

- Place du Trône, rue du Luxembourg, square de Mêeus, mail, parc Léopold, rue Belliard, parc du Cinquantenaire, Stockel ou HermanDebroux
- Arts-Loi, place du Trône, rue du Luxembourg, square de Mêeus, rue de Trève, Uccle (Vanderkindere).

La proposition de développer deux nouvelles lignes de métro semble peu réaliste au niveau des charges que cela suppose pour la Région. Par ailleurs, les tracés proposés provoqueront des destructions importantes square de Mêeus, parc du Cinquantenaire, parc Léopold, place du Luxembourg ainsi que dans les quartiers résidentiels et mixtes les plus anciens d'Ixelles.

B. 5 scénarios en termes de mobilité automobile, dont seul le dernier (fermeture du tunnel Cortenbergh au trafic entrant à partir de l'E40, qui serait dévié vers Montgomery, avenue de Tervueren, rue de la Loi - le trafic sortant conservant son itinéraire actuel) pourrait s'inscrire dans les engagements de la Région (réduction de 20% du trafic automobile en 2010). En effet, les 4 autres propositions postulent la réalisation de nouveaux tunnels. Ceux-ci ne réduiront ni les émissions de CO₂, ni le trafic, mais l'enterreront sur un plus long trajet et augmenteront la pression automobile sur le centre-ville en l'amenant directement de l'autoroute E40 au parc de Bruxelles. Une des solutions envisage même le réaménagement complet de la rue Belliard pour en faire une voirie piétonne, remettant ainsi en cause sa vocation d'axe structurant! La CRMS observe que ces 4 scénarios semblent en contradiction avec l'étude jointe en annexe sur la hiérarchie spatiale du tissu urbain (C_ann 2.3.1 et C_ann 2.3.3). Cette étude comprend un volet « situation existante » et un volet « situation projetée » qui confirme le rôle structurel de la rue Belliard, de la rue de la Loi ainsi que du rond-point Schuman dans la hiérarchie spatiale projetée.

Par conséquent, la CRMS demande d'ajourner le volet mobilité. Il propose, en effet, nombre de nouvelles infrastructures lourdes qui risquent de fragiliser les espaces publics de qualité et le tissu urbain qu'elles traversent. La Commission demande d'abandonner la mise à l'étude des scénarios 1 à 4. Par contre, elle préconise le respect des engagements de la Région en matière d'émission de gaz à effet de serre par une mesure volontariste : la réduction du trafic automobile en amont du quartier européen, à la sortie de l'E40 (scénario 5). L'étude d'un meilleur maillage des transports urbains de surface en constituera le corollaire, dans le respect des qualités spatiales des voiries empruntées (choix du matériel roulant !).