

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
**Monsieur A. GOFFART, Directeur**  
*A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme*  
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1  
1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/PFD/200271  
N/réf. : AVL/CC/BXL-4.110/s.450  
Annexes : /

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Rues Mode Vliebergh, Breesch, Jacobs-Fontaine, Thijs Van Ham, Fransman, Léopold / avenue Prudent Bols. Réaménagement de l'espace public dans le cadre du contrat de quartier « Léopold ». Demande de permis d'urbanisme  
*(Dossier traité par André Vital)*

En réponse à votre lettre du 19 janvier 2009 sous référence, reçue le 21 janvier, nous avons l'honneur de vous communiquer **les remarques** émises par notre Assemblée, en sa séance du 4 février 2009, concernant l'objet susmentionné.

Dans le cadre de l'examen de contrats de quartier sur lesquels son avis est requis car ils couvrent des zones de protection de bâtiments classés, la CRMS observe de plus en plus souvent le renouvellement de parties entières de voiries communales qui, certes, nécessitent un entretien (en particulier les trottoirs en mauvais état), mais non nécessairement un renouvellement complet. Elle comprend que la voirie est un poste sur lequel il est relativement facile d'obtenir un consensus des différentes parties intéressées (via les CLDI) et sur lequel il est plus aisé d'investir des montants importants dans les délais requis que sur des opérations de rénovation plus complexes. Toutefois, si l'objectif des contrats de quartier est d'apporter une amélioration conséquente aux conditions de vie de certains quartiers fragiles, il faut constater que les opérations projetées sur les espaces publics n'y contribuent pas toujours. Dans bien des cas, la CRMS constate même une détérioration au niveau de leur lisibilité et une perte en matière de qualité et de durabilité des revêtements de sol.

C'est le cas, précisément, du contrat de quartier « Léopold », à Laeken, dont l'objectif principal est le renouvellement intégral, de façades à façades, d'un nombre conséquent de rues pavées dont les parties carrossables ne semblent pas en mauvais état (au contraire des trottoirs). Il s'agit, notamment, des rues Fransman, Mode Vliebergh, Thys Van Ham, Breesch, Jacobs Fontaine, P. Bols, etc.

La CRMS observe que ces propositions ne tiennent compte ni des caractéristiques du tissu urbain bruxellois, ni de l'identité du quartier, ni de la qualité des matériaux existants. Par conséquent, elles ne s'inscrivent pas correctement dans l'objectif annoncé de requalifier l'espace public. Elle estime que la Région, qui assure le suivi des contrats de quartier, a un rôle pédagogique à jouer dans cette requalification en informant les parties intéressées du rôle structurel que joue le réseau viaire dans la lecture de la ville et, dès lors, dans la faculté des espaces publics à accueillir des usages multiples et flexibles ainsi que d'assurer spontanément un bon contrôle social. Enfin, il y a une cohérence globale à assurer au niveau des autres engagements régionaux (en matière de développement durable, de réduction des émissions de CO<sup>2</sup>, Plan Pluie, Plan Climat, etc.)

## **1. Remarques générales sur l'enlèvement des pavés (et leur remplacement partiel dans les zones de parking).**

Depuis des années, la CRMS défend l'idée que les rues pavées font partie intégrante du patrimoine de la ville et qu'elles renforcent la lisibilité de la trame urbaine. Dans des quartiers fragiles et dont le patrimoine monumental est modeste - comme c'est précisément le cas ici - elles constituent un élément significatif de la cohésion et du paysage urbain. Elles contribuent à l'homogénéité du quartier dont elles apparaissent comme l'élément fédérateur. La notice qui accompagne le projet passe apparemment à côté de cette qualité en affirmant (pour justifier les interventions): « Le projet n'a aucun rapport avec un monument ou paysage existant. » (p. 24)

Outre l'aspect de la cohérence urbaine - essentiel dans un contrat de quartier qui a pour but de requalifier des espaces publics -, la CRMS fait d'autres observations générales sur le projet.

- Elle relève qu'en tablant sur une « augmentation considérable de l'intensité du trafic » (p. 14), le projet ne s'inscrit pas dans les engagements de la Région bruxelloise en matière de réduction de la circulation motorisée et d'émissions de CO<sup>2</sup>. Par ailleurs, alors que le projet vise à renforcer la sécurité, le remplacement des pavés par de l'asphalte aura pour conséquence une augmentation de la vitesse des véhicules.
- Contrairement à ce qui est affirmé dans la notice explicative (p. 21: « les revêtements durs sont remplacés par des revêtements durs. Le régime d'écoulement des eaux n'est donc pas modifié !), les pavés présentent des qualités indiscutables en matière de percolation des eaux alors que l'asphalte contribue aux surcharges brusques des systèmes d'égouttage et des risques d'inondation par pluie d'orage. Cette qualité est importante à prendre en compte à l'heure où la Région élabore un Plan pluie.
- Bien que ce point ne soit pas même abordé dans les incidences prévisibles des interventions (p. 22), les revêtements de sol ont une influence importante sur les microclimats urbains et, en particulier, sur les risques de surchauffe en été (nécessitant la mise en place de systèmes de refroidissement énergivores). Parmi ces revêtements de sol, l'asphalte est le pire. Ainsi, en été et au soleil, sa température peut atteindre 30° de plus que la température de l'air (c. à d. une t° supérieure à 50°) et, partant, une température pour le piéton avoisinant les 40°. Or, les plans (peu clairs quant aux codes couleurs des légendes !) semblent même proposer de l'asphalte pour certains trottoirs ! Ces caractéristiques ne s'inscrivent pas dans le Plan climat qui est en cours d'élaboration par la Région.

***Ces remarques montrent que, ni en matière de gestion prudente des matériaux naturels de qualité et en bon état, ni en matière de bonne gestion environnementale, le projet ne s'inscrit dans le cadre du développement durable préconisé par la Région.***

La CRMS s'oppose donc fermement au remplacement systématique des pavés de la partie carrossable des rues par de l'asphalte. Si les pavés peuvent présenter l'inconfort de provoquer un bruit de roulement parfois gênant, cette nuisance est directement liée à la dégradation et au manque d'entretien des voiries. Enfin, le bruit dépend également de la fréquence et de la vitesse du trafic. Or les rues concernées sont peu fréquentées. Certaines sont en bon état (Jacobs Fontaine, avenue P. Bols) et d'autres méritent un entretien.

Par conséquent, la CRMS propose **la remise à bout des pavés des voiries** (partie carrossable et parking, y compris dans la rue Bollen qui a été asphaltée il y a peu) et la réfection des trottoirs qui en ont bien besoin (à l'aide de dalles béton 30 x 30). Pour les uns comme pour les autres, on veillera à une mise en œuvre traditionnelle et perméable.

## **2. Remarques particulières sur certains aménagements.**

Outre l'enlèvement des pavés, le recours au vocabulaire habituel de poteaux, plateaux, oreilles de trottoirs et multiplication des revêtements de sol contribue, à sa manière, au manque d'intelligibilité des aménagements. Ces dispositifs constituent autant d'obstacles (destinés à protéger les piétons) qui figent les espaces publics dans une configuration ayant peu à voir avec les mouvements naturels induits par les formes urbaines - ce qui oblige à un dispositif signalétique pléthorique (non représenté ni localisé sur les plans). Cette vision fonctionnaliste des espaces publics ne palliera malheureusement pas une politique régionale volontariste de réduction de la circulation automobile (qui doit découler des objectifs de la Région en matière de rejet de CO<sup>2</sup>).

Parmi les opérations proposées (en dehors des modifications de revêtements de sol), certaines posent problème.

- A. Le large carrefour devant le bel édifice de la justice de paix mérite une amélioration. La gigantesque oreille de trottoir proposée à cet endroit aura pour conséquence la création d'un espace bancal et asymétrique là où un bâtiment néoclassique de qualité réclame un aménagement moins déhanché. La CRMS propose de renoncer à l'oreille de trottoir géante au profit d'un allongement du petit square et d'un léger élargissement (symétrique) des trottoirs au débouché des rues Mode Vlieberg et Fransman dans la rue Bollen. La Commission insiste pour un traitement symétrique le plus souvent possible des trottoirs aux carrefours (par ex Thys van Ham/Fransman).
- B. Les dispositifs au débouché de la rue Fineau dans la rue Fransman sont peu pertinents et ne correspondent à aucun usage particulier. Il s'agit d'aménagements strictement circulatoires auxquels la CRMS demande de renoncer car ils défigurent l'espace public au lieu de le requalifier.
- C. Par contre, l'espace de la « place de l'école » trouve toute sa pertinence.

D'une façon générale, il convient de ne pas corseter de trop près un schéma de circulation dans la mesure où celui-ci risque d'évoluer rapidement, remettant en cause tout aussi rapidement les aménagements d'accompagnement. Les schémas et plans communaux de mobilités sont encore trop empiriques pour définir de façon sûre des aménagements définitifs ; la gestion des limites communales y reste toujours problématique ; enfin, aucun d'entre eux n'a jamais fait l'objet d'une étude ou d'un rapport sérieux sur les incidences environnementales.

Point positif : le verdoisement des voiries avec recours à des essences variées selon les rues.

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

A. VAN LOO  
Secrétaire

G. VANDERHULST  
Président f. f.

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : Mme Sibylle Valcke  
- A.A.T.L. – D.U. : M. A. Vital  
- Concertation de la Ville de Bruxelles