

M. A. VITAL  
Fonctionnaire délégué  
Direction de l'Urbanisme -AATL  
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1  
1035 Bruxelles

V/Réf. : 04/PFD/ 225774  
N/Réf. : GM/Bxl4.116/s.460  
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Rue du Marronnier, Boulevard de Dixmude, Boulevard d'Ypres, Quai aux Briques, Quai au Bois à Brûler, Quai du Chantier. Contrat de quartier « Les Quais ». Réaménagement de l'espace public. **Avis de la CRMS.**

Suite à la demande de la Direction des Monuments et des Sites du 3 août 2009 concernant l'objet susmentionné, nous avons l'honneur de vous transmettre l'avis que la CRMS a émis lors de sa séance du 8 août 2009 concernant le projet sous rubrique.

La demande, qui a été introduite par le SPFMT dans le cadre du contrat de quartier « les Quais », porte sur le réaménagement de plusieurs voiries importantes du centre ville. De manière générale, la Commission estime que le projet ne tient pas suffisamment compte de l'identité du quartier concerné. Il devrait, dès lors, être revu sur plusieurs points qui concernent aussi bien les options d'aménagements à proprement parler que le choix et la mise en œuvre des matériaux. ***Dans ce cadre, elle souligne avant tout l'importance de préserver la mixité de fonctions qui est si caractéristique de ce quartier (commerce de gros et logement), tout en répondant de manière équilibrée aux impératives liées à chacune de ces fonctions.*** La Commission constate qu'une série d'interventions vont à l'encontre de cet équilibre, en particulier pour ce qui concerne le réaménagement des boulevards de Dixmude et d'Ypres, où le projet serait particulièrement pénalisant pour les activités économiques existantes. Elle demande, dès lors, de revoir le projet selon les remarques et les recommandations suivantes.

#### **Boulevards de Dixmude et d'Ypres**

L'objectif principal du projet est de mieux gérer le flux de camions des fournisseurs dans le quartier et de redistribuer de manière plus équitable l'espace public entre les commerçants d'une part et les résidents du quartier d'autre part. Si la CRMS reconnaît que des mesures s'imposent pour assurer une meilleure gestion de l'espace public (notamment pour résoudre les nuisances liées aux livraisons), elle ne peut toutefois accepter qu'on essaie de résoudre ce problème par le biais d'un réaménagement complet des voiries qui porterait atteinte à lisibilité des boulevards ainsi qu'à la richesse urbaine et la mixité des fonctions que présentent ce quartier si typique de Bruxelles. En réduisant de manière importante les voiries carrossables et en installant des obstacles (plateaux surélevés, mise en sens unique, etc.) le projet serait très pénalisant pour l'activité économique principale du quartier, à savoir les commerces de gros situés aux rez-de-chaussée des immeubles longeant les boulevards. La Commission ne peut souscrire à ce parti. Elle défend le point de vue

que ces activités participent du dynamisme global de Bruxelles et qu'il serait, dès lors, dommageable de les supprimer. Elle souligne, en outre, l'importance de préserver le caractère mixte qui est à l'origine du développement de ce quartier et qui a marqué sa morphologie depuis sa naissance jusqu'aujourd'hui. Ce caractère s'exprime non seulement par l'aménagement existant de l'espace public (larges boulevards pavés) mais également par la typologie particulière des immeubles qui les bordent et qui ont été spécialement conçus pour accueillir cette mixité de fonction (commerces de gros au rez-de-chaussée et logements aux étages). Freiner, voire empêcher l'activité commerciale existante risque, à terme, de provoquer aussi la transformation et la défiguration de ces immeubles (notamment la transformation des rez-de-chaussée, par exemple en garage), ce qui ne serait pas acceptable sur le plan patrimonial. Dès lors, **la Commission demande de revoir le projet et de laisser aux voiries carrossables une largeur suffisante de manière à ce qu'ils puissent continuer à accueillir l'activité commerciale existante. Elle préconise, par ailleurs, de réfléchir à d'autres mesures pour mieux équilibrer la cohabitation des différents utilisateurs du quartier et de gérer les nuisances qui existent aujourd'hui (par exemple en limitant les heures des livraisons et en régulant la présence des camions).**

Pour ce qui concerne les matériaux à mettre en œuvre, la Commission déplore fortement la disparition des pavés pour la partie carrossable. **Elle constate, en effet, que le revêtement en pavés existant est en relativement bon état et pourrait être facilement conservé tout en le redressant où c'est nécessaire.** Le remplacement des pavés par de l'asphalte enlèverait, en effet, une des caractéristiques majeures de ces voiries. De manière générale, la CRMS estime que le patrimoine pavé est un élément déterminant du paysage urbain de ce type de quartiers et qu'il est indispensable de le protéger là où il existe toujours. Il convient, dès lors de le restaurer et de promouvoir sa réutilisation dans les revêtements de voirie non seulement pour des motifs d'ordre historique et esthétique, mais également écologique (régulation des microclimats urbains, perméabilité des sols) - autant de caractéristiques qui s'inscrivent dans la réflexion sur le développement durable de la Région. Il s'agit, en effet, d'un matériau naturel d'une grande résistance, qui se prête à un entretien régulier et relativement aisé ainsi qu'à une récupération quasiment infinie. La mise en œuvre traditionnelle (avec des joints serrés, sur un lit de sable et sur sous-fondations en béton caverneux ou empierrements) garantit une élasticité absorbant chocs et vibration, qui permet, par ailleurs, la percolation naturelle des eaux de pluies. Le placement correct (pavés contrebutés par bordures de pierre bleue) empêche les pavés de basculer ou de pivoter, et de créer des reliefs inconfortables provoquant du bruit.

Le revêtement de pavés s'avère aussi avoir un effet bénéfique sur les microclimats urbains, notamment par rapport à des matériaux que l'on favorise actuellement, comme l'asphalte, qui engendre un réchauffement notoire des températures de surface durant l'été, comme c'est le cas ici, qui stoppe le bénéfice de la géothermie et, par forte chaleur, empêche le refroidissement de l'atmosphère ainsi que son effet gratifiant sur le confort de la vie en ville. Les pavés ont, par contre, un effet plus bénéfique par grande chaleur. La CRMS a eu l'occasion de mesurer ces phénomènes de manière précise. En effet, elle mène depuis 2006 une étude en collaboration avec Bruxelles-Environnement et le Centre de Recherches Routières sur le comportement thermique de différents revêtements de sol.

En plus de leur valeur patrimoniale, il faut donc prendre en compte la durabilité et les avantages thermiques des pavés, auxquels il faut encore ajouter un important effet de ralentissement sur la circulation motorisée. **Ces différentes qualités font des pavés naturels, posés selon les techniques traditionnelles, un revêtement qui s'inscrit par excellence dans la réflexion sur le développement durable.**

Outres ces réflexions d'ordre général sur le projet, la Commission formule des remarques sur les aspects suivants du réaménagement des boulevards de Dixmude et d'Ypres.

Pour ce qui concerne le boulevard de Dixmude le réaménagement prévoit un léger agrandissement de la zone centrale qui serait, en outre, libérée du stationnement (actuellement cette zone entièrement utilisée comme parking) et équipée de bancs, piste de pétanque, containers enterrés, etc. Les platanes existants seront maintenus. La Commission encourage la revalorisation de cette zone pour en faire un espace convivial s'inscrivant dans la promenade verte. **Elle ne peut toutefois souscrire au nouveau revêtement de sol proposé pour cette zone, à savoir du béton lavé couleur sable. Elle demande de la revêtir de dolomie, à savoir un matériau perméable, plus favorable au développement des arbres et mieux adapté à un espace de promenade.** Par ailleurs, la Commission demande de réduire les nouveaux dispositifs qui seraient implantés dans cette zone, afin de la dégager au maximum.

Pour ce qui concerne le boulevard d'Ypres, les interventions principales portent sur la mise en sens unique (vers Saintelette) et le rétrécissement de la voirie carrossable en faveur d'un important élargissement des trottoirs (qui auraient une largeur de plus de 6 m). La CRMS estime qu'il y a lieu de fondamentalement revoir cet aménagement en fonction de ses remarques générales précédentes. **Au minimum, la voirie carrossable doit être considérablement élargie par rapport à ce qui est proposé dans le projet de manière à assurer la continuité de l'activité commerciale.** La CRMS estime, dans ce cadre, que la largeur prévue pour les trottoirs est disproportionnée.

**Enfin, la Commission demande de simplifier l'aménagement du carrefour de manière à préserver la lisibilité et la continuité des deux axes concernées. L'aménagement d'un vaste plateau à hauteur du carrefour ainsi que des grandes oreilles de trottoir devraient être abandonnés.**

#### **Quais aux Briques et au Bois à Brûler (« Marché aux Poissons »)**

Les principales interventions portent sur la suppression d'une partie des places de parking situées actuellement le long de la zone centrale, afin de dégager les perspectives sur la place, ainsi que sur l'élargissement des trottoirs, notamment du côté du quai aux Briques qui est actuellement équipé de trottoirs fort étroits.

Si la suppression des emplacements de parking le long de la partie centrale de la place est en soi positive, la CRMS regrette que cette initiative n'ait pas été menée jusqu'au bout. Elle estime, en effet, que la place gagnerait beaucoup en terme de cohérence et de lisibilité si on supprimait totalement le stationnement le long de cette zone (suppressions des « redents »). En tout état de cause elle s'oppose à l'augmentation du nombre des places de parking prévu dans le projet, comme l'a demandé la Commission de concertation.

La Commission peut comprendre la volonté d'élargir les trottoirs du côté du quai aux Briques. Selon la note d'accompagnement, cet élargissement devrait permettre d'aménager des terrasses sur le trottoir, notamment sur le tronçon rue du Chien Marin – Place Sainte-Catherine. Dans ce cadre, la CRMS s'interroge toutefois sur la **destination des terrasses qui sont actuellement déjà aménagées sur la partie centrale. Est-ce que celles-ci disparaîtront avec l'élargissement des trottoirs ? Selon la CRMS cela serait souhaitable pour dégager davantage la place et les vues sur l'église Sainte-Catherine.** Dans ce cadre, elle rappelle cependant d'autres initiatives similaires. Ainsi, l'exemple de la rue du Vieux Marché aux Grains, où l'élargissement des

trottoirs pour l'aménagement de terrasses devait conduire à la suppression des terrasses sur la zone centrale, montre que le nouvel aménagement n'a pas pu, in fine, libérer la zone centrale.

***La Commission s'oppose, en outre, à l'aménagement de trottoirs traversant, notamment du côté du quai au Bois de Construction ( à hauteur des rues du Grand Hospice, du Rouleau et du Peuplier).*** Elle estime que ce type d'aménagement porte atteinte à la lisibilité urbaine des quais et demande que ces rues continuent à déboucher « normalement » sur la place.

Pour ce qui concerne les matériaux, la CRMS se réjouit du fait que la voirie serait pavée, comme c'est le cas aujourd'hui. Toutefois, le dossier mentionne l'utilisation de « pavés de pierre naturelle plats » (pavés sciés ?). ***La Commission demande de modifier ce point et de prévoir des vrais pavés de porphyre, posés selon les techniques traditionnelles.***

La Commission s'interroge, par ailleurs, sur la nécessité de refaire 2000 m<sup>2</sup> du revêtement de pavés de la partie centrale de la place, d'autant que celle-ci a été récemment refaite.

#### **Quai du Chantier**

Le projet propose la réfection complète cette rue en faveur d'un aménagement de type « woonerf » (voirie de plein pied avec des 'bordures enterrés'). ***La Commission estime que ce type d'aménagement est totalement étranger à la rue et au quartier et qu'il devrait être remplacé par un aménagement plus urbain (voirie bordée de vraies trottoirs surélevés).*** Elle demande également de revoir les matériaux, et notamment le revêtement en briques de terre cuite qui a été retenue pour la voirie et pour marquer les entrées des bâtiments. ***Un pavement traditionnel devrait être retenu tout comme pour les autres rues.***

#### **Rue du Marronnier**

Pour ce qui concerne cette rue, le projet prévoit seulement la replantation d'un marronnier qui avait été péri lors d'un incendie. La Commission souscrit à cette démarche tout en demandant de mieux localiser l'intervention et de vérifier si l'arbre est planté à un endroit adéquat (même emplacement que l'arbre précédent ?).

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

G. MEYFROOTS  
Secrétaire-adjointe

G. VANDERHULST  
Président f.f.