

**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 : 04/pfd/226412
N/Réf : AVL/KD/BXL-2.2146/s.465
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Rues Fransman, Alfred Stevens et Mode Vlieberg.
Démolition et reconstruction de la passerelle pour piétons et cyclistes.
(Dossier traité par Mme C. Defosse.)

En réponse à votre lettre du 1^{er} octobre 2009, en référence, reçue le 5 octobre, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 21 octobre 2009, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis l'avis suivant.

Construite au début du XXe siècle dans un quartier ouvrier de Laeken, la passerelle, qui franchit la voie ferrée L50 à hauteur de la rue Fransman et de la rue Stevens, est située dans la zone de protection de l'immeuble de logements sociaux du Foyer Laekenois situé à l'angle des rues E. Delva et V. Mabilie.

La demande, introduite par la Ville de Bruxelles, vise la démolition de la passerelle en raison de son mauvais état (crevasses, fers apparents, taggs, etc.) et prévoit la construction d'une nouvelle passerelle qui serait adaptée au tirant d'air nécessaire pour le passage des trains (soit 6,50m au droit des voies). L'intervention est comprise dans le périmètre du contrat de quartier « Léopold à Léopold ».

L'actuelle passerelle, en béton armé, se caractérise par un parcours sinueux avec des rampes et des retours sans visibilité qui offrent peu de perméabilité visuelle entre la rue Fransman et la rue Stevens. Ce parcours, qui se caractérise aussi par des vues plongeantes sur les arrières des propriétés riveraines, entraîne des problèmes de sécurité qui sont accentués par la coupure que constituent les voies de chemin de fer entre les deux rues.

La nouvelle passerelle serait constituée d'une structure métallique autoportante. Différents cheminements seraient possibles, via un escalier ou via une rampe accessible aux cyclistes. Le même feuillard en acier peint servirait à la fois d'aire de marche, de parapet et de main courante.

Un éclairage continu sur le parcours serait intégré dans la semelle supérieure du pont alors que les espaces publics aménagés au pied de la passerelle seraient dotés de nouveaux luminaires de type Albany. Un éclairage serait également repris dans les socles pour éclairer le dessous de la passerelle et les espaces publics le long des voies.

La CRMS ne fait pas de remarque sur la démolition de la passerelle qui ne causera pas de préjudice à l'ensemble des logements classés. Elle ne peut que souscrire aux objectifs de l'étude qui visent aussi

une meilleure accessibilité et une meilleure connexion entre les rues Fransman et Stevens. Le fait d'avoir branché la passerelle directement sur la rue Stevens constitue évidemment une amélioration notoire. Mais le fait de l'avoir « débranché » de la rue Fransman pas. *Par ailleurs, la démultiplication des accès (escalier et rampe aménagés en fourche) diminue la connectivité et le contrôle social au lieu de l'augmenter comme annoncé.* De même, si les chicanes de la situation existante sont supprimées, on comprend mal pourquoi - toujours dans l'objectif d'éviter les problèmes d'insécurité - on n'a pas veillé à assurer une *visibilité axiale continue* entre les deux extrémités de la passerelle de manière à permettre un contrôle visuel progressif des piétons qui s'engagent sur la passerelle *vers et depuis les rues les plus fréquentées* des deux extrémités de la passerelle (Fransman et Stevens). Enfin, dans le même ordre d'idée, le fait que, du côté Fransman, la fourche d'accès soit en réalité connectée sur des voiries secondaires (rue Mode Vliebergh et la rue V. Mabilie), n'assure pas non plus une visibilité optimum et une bonne compréhension spatiale pour le piéton : depuis la rue Fransman, celui-ci apercevra d'abord le mur aveugle du local à vélo (3 m de haut, environ), qui constitue le socle du palier de la rampe. La lisibilité de la liaison et l'intelligibilité du tissu urbain pourraient être améliorées si la jonction entre le sol de l'espace public et la passerelle (rampe ou escalier) était située dans le sens du flux piéton de la rue Fransman, comme c'est le cas actuellement, et si d'une rive à l'autre du chemin de fer, on distinguait clairement que la voirie se poursuit.

Enfin, la CRMS suggère que la cellule « patrimoine » de la Ville de Bruxelles commande un reportage photographique de la passerelle pour conserver la mémoire de cet ouvrage qui constitue l'un des derniers témoins de ce type à Bruxelles.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f.f.

C.c. : A.A.T.L. – D.M.S. (Mme S. Valcke); A.A.T.L. – D.U. (M. Fr. Timmermans).