

Monsieur Albert GOFFART  
Directeur A.A.T.L. – D.U.  
Région de Bruxelles-Capitale  
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1  
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU : 04/pfd/285728  
N/réf. : AVL/ah/BXL-2.124  
Annexe : 1 dossier comprenant 3 plans

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

**Objet :** BRUXELLES. Rue de la Braie. Réaménagement de l'espace public aux abords des écoles et adaptation du régime de stationnement.  
*Dossier traité par M. Fr. Guillan-Suarez*

En réponse à votre courrier du 22 septembre 2010 sous référence, réceptionné le 24 septembre dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 6 octobre 2010 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis un avis **défavorable**.

La demande vise le réaménagement de la rue de la Braie située dans la zone de protection de l'ensemble classé du Nouveau Marché aux Grains, classé par arrêté du 03/11/1999. Vu la présence de nombreuses écoles situées dans la rue, celle-ci est quotidiennement empruntée par un nombre important d'élèves (750 à 800). Or, elle fonctionne systématiquement comme itinéraire de délestage permettant aux automobilistes d'éviter les embouteillages de la rue Dansaert. Pendant les mois d'été, l'espace public est fermé à la circulation et transformé en aire de jeux. La Ville propose une transformation radicale de la rue en zone dite 'résidentielle' de manière à y organiser des activités ludiques et éducatives. Le projet a été élaboré à la demande des responsables des activités d'été et en collaboration avec les différentes écoles voulant réaliser à cet endroit un projet pilote.

La rue de la Braie appartient à l'ensemble du Nouveau Marché aux Grains qui constitue un des trois grands ensembles néoclassiques créés pendant le dernier quart du XVIIIe siècle sous le Régime autrichien. La place fut établie en 1787 selon les plans des architecte et ingénieur Nivoy et Fisco. Implanté entre le Vieux Marché aux Grains et le Rempart des Moines, le nouvel ensemble comprenait également la création des rues de la Braie et du Houblon ainsi que des rues de Jéricho et de la Cuillère, aujourd'hui incorporées dans le tracé de la rue Dansaert.

La chaussée de la rue de la Braie est recouverte de pavés de porphyre et a conservée son profil bombé typique des rues anciennes. Ces mêmes caractéristiques se retrouvent autour du Nouveau Marché aux Grains ainsi que dans la rue Leon Lepage et, au-delà, dans le quartier des quais. Toutes ces rues offrent un aspect particulièrement homogène qui mérite d'être conservé.

Selon les plans, la partie centrale de la rue serait aménagée de plain-pied et destinée aux enfants. Elle serait recouverte d'asphalte coloré (la teinte n'est pas précisée) et dépourvue de trottoirs. Ce

tronçon serait compris entre deux zones aménagées de façon ‘classiques’ de part et d’autre de la rue, recouvertes de pavés porphyres et de pavés platines. Or, pour rappeler la présence d’une zone confort, les entrée et sortie de la rue seraient traitées en trottoirs traversant. La rue serait accessible via des éléments inclinés de 50 cm de longueur, le tout étant augmenté de coussins berlinois recouverts d’asphalte de couleur brune.

**La CRMS s’oppose fermement au parti même du projet.** Elle comprend et encourage les objectifs de la demande qui consistent à restreindre la circulation automobile et à augmenter le confort et la sécurité des usagers faible. Toutefois, ces principes ne peuvent induire la modification profonde de la morphologie et la lisibilité des espaces publics tant sur le plan patrimonial qu’urbanistique, comme c’est le cas dans le projet.

L’aménagement proposé donnerait lieu à une complexité inutile qui brouillerait inutilement la lecture de l’espace public et en compliquerait le fonctionnement. En plus, il nécessiterait l’exécution de raccords compliqués entre la voirie modifiée et celles de la ville ‘traditionnelle’ (dont la place du Vieux Marché aux Grains qui vient de faire l’objet d’un réaménagement récent). Les travaux visant à réduire la vitesse automobile seraient d’ailleurs hors d’échelle par rapport à l’enjeu, puisque l’entièreté du Pentagone a tout récemment été transformée en zone 30.

**La CRMS n’approuve donc pas la demande et propose à la Ville de Bruxelles de se limiter à une simple remise en état de l’espace public qui pourrait être fermé à la circulation lorsque nécessaire. Elle recommande de conserver le profil de la voirie ancienne ainsi que ces principales caractéristiques (chaussée bombée, filets d’eau latéraux en pavés, bordures en pierre bleue délimitant les trottoirs surélevés de 18 cm environ, pavés « échantillon »). Pour ce qui concerne les trottoirs, la Commission propose de généraliser les pavés « platine ». Dans la mesure du possible, il faudrait également conserver les grandes dalles de pierre bleue, qui font référence à l’histoire du quartier.**

Faisant partie de la mémoire collective et sociale de la Belgique, le revêtement pavé devra être restauré au moyen d’une simple « remise à bout » (comme cela se faisait avant environ tous les 20 ans). Contrairement à l’asphalte prévu sur la partie centrale, ce revêtement s’inscrit parfaitement dans l’objectif de développement durable en raison de son influence favorable sur les microclimats urbains et du point de vue de la préservation des ressources naturelles (longévité des pavés, réparations ponctuelles aisées, etc.). Quant à l’absence de trottoirs, il est à craindre qu’elle soit à l’origine de conflits entre les différents utilisateurs de l’espace public. La partie réservée aux enfants resterait accessible à la circulation automobile et les véhicules n’auraient plus de repère pour circuler et stationner à une certaine distance des façades. A terme, cette situation entraînerait la multiplication de dispositifs encombrants pour protéger tant les piétons que les façades et les entrées, tels que des potelets, chasse-roues, etc. Enfin, la mise en œuvre du projet engendrera des travaux lourds, polluants et bruyants (réfection des assises des rues), ce qui doit être évité en centre-ville.

La CRMS estime que les recommandations formulées ci-avant sont d’autant plus importantes que l’on se trouve à proximité directe d’un ensemble d’écoles. Ce projet jouera donc aussi un rôle pédagogique. Si les élèves et les étudiants ont droit à un espace public convivial et sûr, il est également important de leur réserver des lieux chargés de mémoire qui s’inscrivent dans l’histoire du quartier et de la Ville. La configuration actuelle de la rue n’empêche pas qu’elle soit interdite à la circulation à certains moments pour devenir appropriable par les écoliers. Cependant, il n’est pas indispensable que l’espace public urbain adopte pour autant la typologie d’une cour de récréation,

comme c'est le cas dans le projet actuel. La Commission plaide, au contraire, pour le maintien d'une flexibilité maximale de l'espace public sans figer les lieux en fonction d'un certain type d'utilisation. La réalisation de ce projet serait d'autant moins pertinente qu'elle suppose un gaspillage inutile de matériaux et d'énergie, difficilement explicable aux jeunes en termes de durabilité. La réflexion des jeunes sur la ville durable pourrait être abordée par ce biais et faire l'objet d'un apprentissage, tout comme la réflexion sur les déchets (qui s'est avéré un succès) a permis d'aborder les questions environnementales.

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

A. VAN LOO  
Secrétaire

G. VANDERULST  
Président f.f.

c.c. à : A.A.T.L. – D.M.S.