

**Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale**  
**A.A.T.L. – D.U.**  
**Monsieur Albert GOFFART**  
**Directeur**  
C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1  
**B – 1035 BRUXELLES**

Bruxelles, le

V. Réf. : 09/PFD/383322  
N. Réf. : AVL/KD/XL-4.13/s.492  
Annexe : 1 dossier

Monsieur le Directeur,

**Objet : IXELLES. Chaussée d’Ixelles (tronçon compris entre la Porte de Namur et la rue de l’Athénée) et chaussée de Wavre (tronçon compris entre la chaussée d’Ixelles et la rue de la Paix).**  
**Réaménagement de l’espace public et aménagement d’une bande de bus sur la chaussée d’Ixelles.**  
**Permis d’urbanisme (Dossier traité par M. F. Guillan-Suarez)**

En réponse à votre lettre du 15 décembre 2011, en référence, reçue le 16 décembre, nous avons l’honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 5 janvier 2011, et concernant l’objet susmentionné, notre Assemblée a émis un avis défavorable sur les travaux demandés.

La demande, introduite par l’AED, vise le réaménagement, de façade à façade, de la chaussée d’Ixelles entre la Porte de Namur et la rue de la Paix, dans le cadre de l’amélioration de la vitesse commerciale des bus 71 et 54 qui modifierait le plan de circulation actuel. Le projet, qui aurait des répercussions sur la chaussée de Wavre, inclut un tronçon de celle-ci (entre la chaussée d’Ixelles et la rue de la Paix).

Le périmètre concerné est partiellement compris dans la zone de protection de l’église Saint-Boniface et dans celle de l’Hôtel communal d’Ixelles.

Le dossier signale qu’en 2008, la Région de Bruxelles-Capitale a lancé une étude pour l’amélioration de la mobilité et du cadre de vie de la chaussée d’Ixelles (entre la Porte de Namur et la place Flagey) et de la chaussée de Wavre (entre la chaussée d’Ixelles et la rue du Trône). Cette étude de mobilité, qui n’est pas jointe au dossier, a mis l’accent sur les différents problèmes rencontrés le long de ces deux axes, notamment dans le triangle Ixelles-Paix-Wavre (pression automobile, files importantes, vitesse limitée des bus, trottoirs étroits, circulation piétonne en chaussée, livraisons en double file, etc.). En particulier, les trottoirs qui ne sont plus entretenus par la Région depuis des années sont en très mauvais état.

De manière générale, les travaux projetés sont présentés comme une amélioration du cadre de vie des quartiers St-Boniface et Matongé mais, à l’examen des plans, et comme on le verra plus loin, cette question n’est pas réellement au coeur du projet dont l’objectif est strictement circulatoire.

Par ailleurs, le dossier ne tient pas compte du fait que, dans le cadre des réflexions en cours sur la mobilité à Bruxelles, la réinstallation d’une ligne de tram chaussée d’Ixelles (actuellement en cours d’étude) serait programmée d’ici 2 ou 3 ans (cfr. Plan Iris II approuvé par le Gouvernement le 09/09/10), exigeant de nouveaux travaux lourds et un chantier très important au détriment des objectifs de qualité de vie qui sont poursuivis.

La demande de travaux introduite s’inscrit donc dans une vision à très court terme du réaménagement de la chaussée d’Ixelles, qui ne sera pas favorable au développement harmonieux du quartier concerné, alors que celui-ci a été pointé par les études préalables au Schéma directeur du Quartier européen comme un quartier fragile et en perte de vitesse (voir étude de la hiérarchie spatiale du Quartier européen, en particulier des

quartiers Porte de Namur et Saint-Boniface. Consultation en ligne sur ce site). Il serait également judicieux de consulter le “rapport” (volet circulation) du PPAS de l’îlot 24 à Ixelles, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. **En tout état de cause, la CRMS ne peut encourager un tel parti car, contrairement au but poursuivi, il hypothéquera à la fois les qualités de vie des habitants et le développement commercial du tissu urbain compris entre les deux chaussées.**

**Il est à noter que le dossier transmis à la CRMS ne comporte pas de rapport d’incidences.**

### **1. Description du projet**

Les travaux ont pour objectifs déclarés de fluidifier les circulations dans le triangle Ixelles-Paix-Wavre, d’améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus 71 et 54, d’améliorer et de sécuriser les cheminements piétons et cyclistes ainsi que de réorganiser le stationnement.

Le parti serait de mettre la chaussée d’Ixelles, étroite et fort fréquentée commercialement, à sens unique sur une bande pour la circulation générale (dans le sens Porte de Namur / rue de la Paix) et de réserver aux bus l’autre bande entre la rue de la Paix et la chaussée de Wavre. Le stationnement serait supprimé sur ce tronçon. La circulation générale serait déviée par la rue de la Paix (dont le réaménagement est programmé par la Commune, cfr. remarques de la CRMS du 03/03/10), puis par la chaussée de Wavre pour rejoindre la Porte de Namur.

Dans la chaussée d’Ixelles, une redistribution complète de l’espace est prévue:

- du côté pair (côté droit en direction de la Porte de Namur), un élargissement du trottoir sur lequel les véhicules de livraisons pourraient stationner par endroit;
- là où ce n’est pas permis, le placement de “bancs-jardinières”;
- l’aménagement de trottoirs traversants à hauteur de la rue de l’Athénée et de la rue de Stassart ;
- la création d’une oreille de trottoir à l’entrée de la rue de l’Arbre Bénit (avec déplacement du monument Solvay et suppression du terre-plein actuel) ;
- la suppression des feux de circulation existants aux carrefours Prince Royal/E. Solvay et Prince Albert/Paix ;
- le déplacement de l’arrêt de bus Matongé à la Porte de Namur.

La chaussée serait refaite en asphalte. Les trottoirs seraient recouverts de dalles de béton 20 x 20 cm, les bordures existantes en béton seraient conservées.

Les aménagements projetés dans la chaussée de Wavre semblent limités à la réfection des trottoirs (dalles de béton 20 x 20) sans en modifier la largeur pourtant particulièrement étroite, excepté à certains carrefours : chaussée d’Ixelles, rues de la Paix/Dublin et rue d’Edimbourg.

### **2. Remarques générales sur le parti**

La réfection des trottoirs existants dans le quartier doit constituer une priorité et s’avère absolument indispensable. La suppression du stationnement dans la chaussée d’Ixelles permettrait d’y améliorer sensiblement la circulation des transports publics. **Mais les travaux prévus par le projet sont d’une toute autre ambition : ils proposent une refonte complète de l’espace public ainsi que des travaux lourds et irréversibles** (modification du profil en travers de la chaussée d’Ixelles et de tous les carrefours du quartier) au motif de fluidifier la circulation. **Or l’étude de mobilité est très peu étoffée et ne justifie pas le choix des options de circulation.**

Dans l’état actuel du dossier, la mise à sens unique de la chaussée d’Ixelles n’est ni justifiée, ni maîtrisée: elle enverra inévitablement un flux important de voitures dans le quartier résidentiel Saint-Boniface dont le réaménagement devrait débiter prochainement. **Une telle situation serait contradictoire avec les objectifs annoncés d’amélioration du cadre de vie des habitants.** Force est d’admettre à l’examen du projet, **que les espaces publics du triangle chaussée d’Ixelles, chaussée de Wavre/rue de la Paix ne font l’objet d’aucune proposition de revalorisation qualitative (voir ci-dessous) et que cet aspect est totalement absent de la présente demande.**

*Le projet, par un transfert de la moitié de la circulation de la chaussée d'Ixelles vers la rue de la Paix, met inévitablement à mal la qualité urbaine des zones de protection des bâtiments classés rues de la Paix et St-Boniface, alors que le projet communal de réaménagement de l'espace public à cet endroit (approuvé par la Région) vise leur amélioration.*

*Enfin, on peut légitimement s'interroger sur la pertinence de réaliser des travaux aussi importants sachant que la ligne de bus devrait être remplacée à brève échéance par une ligne de trams, ce qui nécessitera l'ouverture d'un nouveau chantier conséquent d'ici quelques années. C'est sans doute la raison pour laquelle les matériaux de revêtements choisis dans le projet sont systématiquement de qualité médiocre.*

*Par conséquent, en l'absence d'une étude sérieuse, prenant en compte non seulement les déplacements mais aussi la lisibilité des espaces publics, la qualité de vie et l'image du quartier, la Commission rend un avis défavorable sur l'ampleur des travaux prévus.*

*Elle plaide pour des aménagements légers et flexibles, centrés prioritairement sur la réfection des trottoirs (sans intervention sur les profils en travers des voiries et en supprimant le stationnement chaussée d'Ixelles sur ce tronçon), de manière à permettre dans un second temps des modifications sans démolir ce qui vient d'être réalisé et sur base d'une véritable étude des déplacements, effectuée à une échelle urbaine correcte.* Cette remarque concerne l'élargissement des trottoirs côté pair de la chaussée d'Ixelles mais aussi les angles courbes des trottoirs aux carrefours (à traiter de manière régulière et symétrique) et les aménagements de trottoirs traversants (à éviter absolument). En effet, ces deux types d'interventions ont un effet pénalisant sur la lisibilité de la ville mais aussi sur la structure urbaine et le dynamisme naturel qui en découle.

Dans l'état actuel des choses et à cette étape-ci du projet, la CRMS conseille donc **le maintien du double sens de la circulation automobile dans la totalité de la chaussée d'Ixelles**. La suppression des feux de circulation (Prince Royal/E. Solvay et Prince Albert/Paix), comme le prévoit le projet, la suppression du parking dans le tronçon concerné et la mise à sens unique de la rue de la Paix (comme adoptée dans le projet communal) devraient déjà contribuer à rendre plus fluide la circulation des transports publics dans le quartier. La réfection des trottoirs doit impérativement constituer la priorité du projet.

### **3. Remarques particulières sur l'aménagement:**

#### **A. Le confort des piétons**

En de nombreux endroits de Bruxelles, des aménagements récents entrepris pour réduire la circulation automobile et améliorer la vitesse commerciale des transports publics s'avèrent, en fin de compte, problématique pour les piétons. Le cas est manifeste dans le goulet Louise où les piétons bénéficient de moins de place depuis que l'on a décidé d'élargir les trottoirs et de permettre aux véhicules de livraison d'y stationner. En effet, lorsque les emplacements de stationnement se trouvent au niveau de la voirie, la bordure de trottoir constitue un repère et un obstacle pour les véhicules. Par contre, lorsque le parking est au même niveau que le trottoir, cette limite n'existe pas et les véhicules empiètent toujours sur la place réservée aux piétons. L'engorgement des trottoirs du goulet Louise n'a jamais été pire que depuis que la Région a investi dans leur "élargissement"! Il est incompréhensible que ce soit précisément ce modèle, remis en cause tant par les commerçants que par les piétons pour son manque de confort, qui ait guidé le présent projet.

Alors que la chaussée d'Ixelles compte parmi les quartiers commerçants les plus fréquentés de la ville, une analyse fine du projet montre que c'est au détriment du mode de déplacement le plus faible, celui des piétons, que l'on tente d'améliorer la fluidité du trafic et la vitesse commerciale des transports publics. **A aucun moment le projet ne constituera une amélioration pour le déplacement des piétons, bien au contraire :**

**- La modification du profil de la chaussée d'Ixelles avec élargissement du trottoir pair aura l'effet inverse de l'objectif déclaré qui est d'accroître le confort des piétons.** En effet, c'est dorénavant sur les trottoirs que stationneront les véhicules de livraison en empiétant toujours sur la superficie actuelle

réservée aux piétons. Là où l'élargissement des trottoirs ne sera pas dévolu au parking, il sera encombré de bancs avec "jardinières" incorporées (!). Ce mobilier urbain, qui n'a d'autre fonction que de créer des obstacles au parking sauvage, va également canaliser la circulation des piétons en la réduisant d'office à la largeur actuelle du trottoir. **Par conséquent, le projet réduira de fait la superficie dévolue aux piétons et leur confort.**

- Le carrefour de la chaussée d'Ixelles et de la chaussée de Wavre reste un endroit dangereux pour la sécurité des piétons. Le déplacement de l'arrêt des bus à cet endroit augmentera encore le flux des piétons et l'encombrement des trottoirs. **L'étude de ce carrefour devrait être poursuivie.**

- Rien n'est prévu pour améliorer le confort des piétons dans la chaussée de Wavre, équipée de trottoirs très étroits qui gagneraient à être élargis.

- Le trottoir situé rue de la Paix, à proximité de la chaussée d'Ixelles est réduit par rapport à la situation actuelle qui est déjà pourtant préoccupante.

### B. Lisibilité urbaine et dynamisme du quartier

La Commission demande de respecter le principe de la symétrie des voiries et des carrefours (ex: rues de Stassart, E. Solvay, d'Edimbourg, chaussée d'Ixelles, rue de l'Arbre Bénit, tronçon de la rue de la Paix dans l'axe de la rue de Dublin compris dans le présent projet, etc.).

En effet, cette symétrie est un principe de composition qui joue un rôle primordial dans la lisibilité de l'espace public, en particulier pour les piétons (mobilité douce). **Or, cette lisibilité est un élément clé du dynamisme urbain essentiel dans un quartier très fréquenté et à forte densité commerciale, en particulier** aux entrées de rues, où la continuité des bordures joue un rôle important.

**Par conséquent, la Commission s'oppose à la création de grandes oreilles de trottoirs ainsi qu'au principe des trottoirs traversants.** Ceux-ci concernent 3 rues en particulier : les rues de Stassart, de l'Athénée et de l'Arbre Bénit. **Ce système, qui crée des inégalités dans le traitement et la lecture du maillage viaire, a pour conséquence de mettre en place une réelle ségrégation des espaces.** Or, l'expérience montre que lorsque cette ségrégation jouxte des axes particulièrement fréquentés, **elle engendre inévitablement des problèmes de sécurité. Un tel parti est donc particulièrement dommageable pour des rues déjà fragiles comme la rue de la Paix ou la rue de l'Arbre Bénit.**

Enfin, **la rue de l'Arbre Bénit est une des plus anciennes artères de la commune** qui se poursuivait de manière continue depuis la chaussée d'Ixelles jusqu'au-delà de la rue Defacqz (où l'Arbre Bénit se trouvait à hauteur de la maison Ciamberlani). **Il serait aberrant d'en supprimer l'articulation sur la chaussée d'Ixelles** par la création d'une super-oreille qui la coupe de celle-ci – un réaménagement qui suppose, au surplus, le déplacement du monument Solvay ! La CRMS plaide, au contraire, pour un réaménagement de qualité du terre-plein à la pointe de l'îlot Solvay, en retrait du flux de circulation de la chaussée. **Elle demande de revoir l'aménagement de ce carrefour et de maintenir le monument dans l'axe du bâtiment Solvay qui lui sert d'arrière-plan.**

**Pour conclure sur ce point et en raison des arguments exposés ci-dessus la Commission demande de ne pas mettre en oeuvre ces travaux.**

### C. Les matériaux

Le projet est très peu qualitatif pour ce qui concerne le choix des matériaux. En particulier pour la chaussée d'Ixelles, les revêtements préconisés sont systématiquement de qualité inférieure à ceux mis en place jadis : la chaussée, aujourd'hui revêtue de klinkers, serait refaite en asphalte. Les trottoirs seraient recouverts de dalles de béton 20 x 20 cm, les bordures existantes en béton seraient conservées .

Les pavés béton (20 x 20) proposés pour la réfection des trottoirs ne constitueraient pas une plus-value dans ce quartier commerçant, ni les bordures en béton qui seraient conservées.

**La CRMS estime que la requalification de l'espace public doit se faire au moyen de matériaux durables qui ont fait leur preuve, qui sont faciles à entretenir et qui font partie du vocabulaire urbain bruxellois (p.ex. pavés platines, bordures en pierre bleue, dalles de béton 30 x 30, etc.).**

**- Elle insiste également pour que les trottoirs, une fois refaits, fassent l'objet d'un entretien régulier de la part des autorités compétentes.**

#### D. Le mobilier

- Il est manifeste que les bancs avec “jardinières” incorporées sont davantage destinés à empêcher le stationnement sauvage qu’à la détente des chalands qui regarderaient la circulation. Les “jardinières”, qui nécessitent un entretien plusieurs fois par jour dans un lieu aussi fréquenté, risquent de se transformer rapidement en poubelles. Par contre, il serait peut-être judicieux d’implanter un ou deux bancs en retrait de la circulation, à proximité du jardin récemment aménagé devant Solvay. L’aménagement prévu par le plan à cet endroit est, dans tous les cas, à revoir complètement

***La CRMS demande dès lors d’abandonner ces bancs-jardinières.***

#### 4. Conclusions

***Par conséquent, la Commission estime que le projet soulève beaucoup de questions importantes et devrait être profondément revu. Dans tous les cas, elle estime que les aménagements doivent rester flexibles et être capables de supporter des modifications de flux sans nécessiter de nouvelles démolitions et de travaux lourds.***

***Vu les différentes remarques formulées ci-dessus, la CRMS estime qu’il y a lieu de se limiter aujourd’hui aux travaux les plus pertinents et urgents, à savoir le réaménagement des trottoirs de manière à ne pas entraver de projets futurs (éventuelle ligne de tram).***

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, 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 O. Goossens).