

**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. : 05/pfd/383703
N. réf. : AVL/KD/MSJ-7.6/s.498
Annexe : 1 dossier

Monsieur le Directeur,

Objet : MOLENBEEK-SAINT-JEAN. Remplacement de 10 planimètres (MUPI) aux abords de 6 stations de métro.
Permis d'urbanisme (*Dossier traité par M. Fr. Guillan-Suarez-D.U.*)

En réponse à votre lettre du 9 mars 2011, en référence, reçue le 16 mars, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 6 avril 2011, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis un avis défavorable.

La demande, qui émane de la STIB (Direction Infrastructures Bâtiments, Stations et Tunnels), vise le placement de 10 planimètres MUPI (mobiliers urbains à panneau d'information) aux abords de 6 stations de métro sur le territoire de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean, en remplacement de dispositifs existants qui ont été placés sans permis.

Sur les 3 stations concernées par le projet :

- Une station est située dans la zone de protection d'un bien classé :
 - . Station *Comte de Flandre* : z.p. de la Maison communale
- Les autres stations sont les stations *Beekkant, Etangs Noirs, Gare de l'Ouest, Osseghem et Ribaucourt* qui ont moins d'impact sur des biens relevant du patrimoine.

Aucune note explicative n'accompagne la demande mais le contexte et les interventions sont identiques à celles projetées à Bruxelles (voir avis du 02/02/11).

Pour des contraintes techniques liées à la stabilité mais aussi aux risques de percement de la couche d'étanchéité des stations ou d'endommagement des installations de levage des escalators, on prévoit de dissocier systématiquement les nouveaux MUPI des rambardes existantes. Ceux-ci seraient placés à minimum 1 mètre par rapport aux rambardes auxquelles les anciens dispositifs étaient intégrés. Cette distance de 1m serait toutefois portée à 1,50m pour se conformer à l'article 4 du RRU (titre VII – cheminement piéton) et au code de bonne conduite en matière de PMR.

L'ensemble des nouveaux MUPI « PID » (information dynamique) succèderait à celui de type « STI » avec une localisation différente, du moins pour ceux qui ont été intégrés aux rambardes en 1994. Les panneaux « M » seraient supprimés et intégrés aux nouveaux dispositifs, à la manière des stations Villo!.

L'installation des nouveaux MUPI « PID » viendrait en remplacement des anciens MUPI qui ont toutefois été installés en infraction en 1994. Leur remplacement par de nouveaux dispositifs ne peut donc être considéré comme acquis.

L'intervention nécessiterait également la remise en état des rambardes, y compris de celles construites dans les années 70, dont les matériaux et la mise en œuvre ne sont pas documentés dans le dossier.

Avis de la CRMS

- Si la Commission ne s'oppose pas au principe d'équiper certains accès des stations de métro, à des endroits stratégiques et bien choisis, de panneaux comprenant le plan du quartier et des informations pratiques destinées aux usagers des transports publics (plan du réseau), elle constate que les informations qui présentent un réel intérêt pour le public vont généralement de pair avec la publicité. De plus en plus, les campagnes de signalétique qui prolifèrent actuellement en Région bruxelloise, s'accompagnent de publicité commerciale et ont pour conséquence directe d'encombrer l'espace public d'un mobilier urbain excessif de dimensions de plus en plus importantes. Ceci va à l'encontre de l'objectif recherché, à savoir informer les habitants et les passants.

Par ailleurs, il n'est pas de la vocation des services publics comme la STIB de faire de la publicité. La CRMS ne peut souscrire à cette évolution et demande au Fonctionnaire délégué d'entamer une réflexion globale au niveau régional sur la signalétique et ses conséquences sur l'espace public. Elle invite le Fonctionnaire délégué à prendre l'initiative d'une réunion avec les différentes instances concernées par cette problématique à Bruxelles (DMS, DU, CRMS, IBGE, STIB, etc.) à laquelle le maître-architecte pourrait être associé.

- Bien qu'un nombre réduit de MUPI seraient supprimés en certains endroits (quand leur situation n'est pas avantageuse sur le plan commercial), de nombreuses stations de métro sont proches d'abribus et de stations « Villo! » où la publicité et une information sont déjà présentes (ex : stations *Ribaucourt*, *Beekkant*, etc.). L'ajout de panneaux supplémentaires contribue à un envahissement et à un enlaidissement de l'espace public par les annonceurs privés, ce que la Région ne peut accepter. La CRMS plaide pour le regroupement des différentes informations d'utilité publique et pour la diminution du nombre de leurs supports.

- Enfin, une des motivations du projet repose sur l'accessibilité des panneaux d'information par les passants. Ainsi, les dispositifs intégrés aux rambardes du métro seraient supprimés et remplacés par des nouveaux MUPI dissociés physiquement et placés à min 1,5 m de la balustrade, perpendiculairement sur le trottoir ou en bordure des oreilles de trottoir. La CRMS estime que cet argument est particulièrement discutable puisque l'ajout d'un panneau dissocié de la rambarde constituerait un obstacle supplémentaire dans le cheminement des piétons. En outre, les nouveaux modèles de MUPI présentent des dimensions supérieures aux anciens dispositifs : la structure comprend un socle imposant et un couronnement avec affichage digital. L'impact visuel de ces modèles, nettement plus massifs que les précédents, est d'autant plus renforcé sur l'espace public. La Commission estime, par ailleurs, que les dispositifs pour annoncer en surface les heures de passage des rames souterraines sont superfétatoires et devraient être prévus à l'intérieur des stations.

Pour toutes ces raisons, la CRMS émet un avis défavorable sur le projet.

La Commission motive également son avis défavorable par les remarques suivantes qui concernent des implantations plus spécifiques :

- En ce qui concerne la station *Comte de Flandre*, partiellement comprise dans la zone de protection de l'Hôtel communal, la CRMS rappelle que la publicité est interdite dans les zones de protection (cfr. RRU, Titre VI, chap. II, art. 4).

En outre, l'installation d'un nouveau MUPI, à l'angle de la rue du Comte de Flandre et de la rue Sainte-Marie, n'améliorera pas le contexte actuel des abords de l'Hôtel communal, déjà fort encombrés (bulles à verre, etc.).

- Plusieurs exemples d'implantation de MUPI montrent à suffisance que leur intégration harmonieuse dans l'espace public n'est pas une priorité du projet et que le souci de maintenir les perspectives libres est rarement rencontré. Certains MUPI sont en effet projetés dans des axes de perspectives urbaines importants (ex : boulevard Léopold II où les MUPI actuels sont également dommageables pour la lisibilité du boulevard).

- Par ailleurs, le RRU prévoit également que *le dispositif puisse être dissocié de la rambarde d'accès de la station de métro pour autant que celui-ci se situe à proximité immédiate de l'accès à une distance maximum de 10 m de l'accès* (tire VI, art. 26, §2, 2°). Or, certains MUPI seraient installés au-delà (ex : station *Comte de Flandre, Beekkant*), ce qui n'est pas acceptable. Dans d'autres cas, le planimètre pourrait aisément être intégré dans les édicules d'accès existants ou en construction (futurs ascenseurs PMR : par exemple, les stations *Etangs Noirs* et *Ribaucourt*) ou encore dans les parois latérales des abribus et abris vélos (ex : stations *Osseghem, Ribaucourt, Beekkant, Etangs Noirs*, etc.).

- Les exemples suivants démontrent par ailleurs que le projet d'installation (avec ou sans remplacement de MUPI existants) améliore rarement la situation existante de l'espace public aux abords des stations de métro (par exemple, la station *Comte de Flandre*, voir plus haut).

Dans le cas de la station *Ribaucourt*, l'installation projetée du MUPI M2 entraverait considérablement le cheminement des piétons, ce que la CRMS ne peut encourager, d'autant qu'un autre MUPI existe déjà, quelques mètres plus loin, le long du boulevard Léopold II.

Dans le cas de la station *Beekkant* (M1), la sécurité du voyageur serait mise à mal car il se verrait obligé de traverser la chaussée pour se rendre sur le terre-plein au milieu du carrefour (boulevard Edmond Machtens / rue Dubois-Thorn) pour consulter l'information. Dans ce cas, l'implantation du MUPI actuel à l'entrée de la station est préférable.

- Enfin, l'information au public et la publicité commerciale s'adressent manifestement à des publics différents. Malheureusement, force est de constater que le souci de la lisibilité de la publicité par les automobilistes prime sur le reste. C'est particulièrement évident lorsque le MUPI est placé en bordure de la voirie ou en biais alors qu'il pourrait aisément être regroupé avec d'autres dispositifs existants ou placés en retrait lorsque la bouche de métro est comprise sous un immeuble et qu'il est suffisamment vaste pour accueillir pareils dispositifs (ex : stations *Gare de l'Ouest, Beekkant*).

En conclusion, la Commission insiste pour qu'une réflexion globale soit entamée rapidement au niveau régional sur la signalétique et ses conséquences sur l'espace public. L'élaboration d'un inventaire de tout le mobilier urbain, de l'éclairage public, des panneaux de signalisation, etc., contribuerait à objectiver cette réflexion. La CRMS se tient à la disposition de la Direction de l'Urbanisme pour participer à une réunion avec toutes les instances concernées.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

A. de SAN
Présidente f.f.

C.c. : A.A.T.L. – D.M.S. (M. H. Lelièvre) ; Commune de Molenbeek-Saint-Jean (M. E. Coekelbergh).