

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 13/pfd/405318
N/réf. : AVL/ah/SGL-4.13/s506
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : SAINT-GILLES. Demande de permis d'urbanisme portant sur le réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles et des rues environnantes.
Dossier traité par Mme C. Defosse.

En réponse à votre courrier du 17 août 2011 sous référence, réceptionné le 22 août dernier, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 7 septembre 2011 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a formulé les **remarques** suivantes.

Elle est saisie de cette demande alors que des travaux d'asphaltage partiels – dans la zone des voies de trams – viennent d'être réalisés (la place était jusque là entièrement pavée). Après examen de cette nouvelle situation, la Commission demande de poursuivre la réflexion sur le principe du dispositif existant et de conserver le pavage au centre de la Barrière afin de rendre un maximum de cohérence à ce lieu hautement symbolique.

Point de rencontre de trois axes majeurs et située dans l'axe de l'Hôtel communal, la Barrière de Saint-Gilles est un espace particulièrement significatif de la commune, à haute valeur historique et identitaire, qui constitue en outre un point de repère essentiel dans la trame urbaine. L'ensemble s'inscrit dans une composition urbaine de grande valeur patrimoniale; il est aussi partiellement compris dans la zone de protection des maisons classées situées avenue Paul Dejaer, 9 et 16.

Le projet vise le remplacement total des pavés existants par plusieurs revêtements de sol juxtaposés sur une fondation continue en béton maigre. La voirie serait recouverte de béton coulé tandis que la zone des rails de trams serait revêtue d'asphalte. Le projet prévoit aussi l'installation de plusieurs îlots directionnels à l'aboutissement des rues pour réduire l'espace dévolu aux véhicules sur le rond-point. Ces mesures seraient combinées avec l'élargissement des trottoirs et l'installation de 'feux de dosage' implantés dans chacune des rues à environ 30m du rond point. Une bande réduite de pavés serait conservée sur le rond point central. Ces aménagements divers amplifieraient le décentrement du rond-point tandis que cette anomalie se fonde discrètement dans le pavage actuel.

Comme mentionné plus haut, des travaux d'asphaltage ont été réalisés récemment dans la zone des voies de trams (les plans de la situation existante joints à la demande ne sont donc plus corrects).

Avant cette intervention, le revêtement pavé uniforme de la place conférait à l'espace public une grande cohérence visuelle, malheureusement remise en cause par le projet.

La CRMS ne peut souscrire au réaménagement proposé car il mettra à mal les qualités urbanistiques et patrimoniales de ce lieu significatif. En effet, dans cet espace qui se caractérise par la prééminence des vides (le débouché des voiries) sur les pleins (le front bâti des immeubles), l'effet structurant et intégrateur est dû à l'uniformité du revêtement de sol (la Barrière de Saint-Gilles figure comme illustration principale en tête du chapitre sur les revêtements de sol du Manuel des espaces publics bruxellois).

L'aménagement proposé, avec sa diversité de revêtements, compliquera (inutilement) l'entretien de l'espace public, au détriment de la lisibilité du tissu urbain existant. D'autre part, du point de vue spatial, il serait particulièrement dommage de supprimer le motif central en forme de roue car ce dispositif confère une monumentalité structurelle et naturelle à la place, valorisant le monument de la Porteuse d'eau.

L'option de remplacer le revêtement existant est essentiellement motivée par les difficultés posées par la courbure des rails et la présence des aiguillages. Devant ce constat, la Commission peut comprendre que la partie la plus sollicitée de la place (le pourtour où sont situés les rails) soit réaménagée à l'aide d'un matériau plus facile à mettre en œuvre. ***Par conséquent, elle propose de conserver la Barrière dans son principe d'aménagement actuel – à savoir revêtue de pavés entourés d'une bande d'asphalte – et de réétudier les autres interventions prévues dans le projet en misant sur la simplification des aménagements.***

En effet, l'approche qui consiste à fragmenter l'espace (notamment par des îlots directionnels) pour le réserver exclusivement à ses utilisateurs spécifiques n'est pas de mise dans le cas qui nous occupe et aura des retombées non maîtrisées du point de vue de la sécurité des usagers, des coûts d'entretien et du confort des riverains :

- des aménagements d'une telle complexité sont difficiles à entretenir et présentent un caractère peu durable (raccords difficiles entre matériaux de qualité et de nature différentes, vieillissement prématuré);
- la multiplication des îlots directionnels et l'implantation de feux en amont d'un rond-point entraîneront une prolifération dans l'espace des dispositifs de signalisation encombrants;
- le bétonnage continu de l'assise des voiries et des espaces piétons, transmettra directement les vibrations engendrées par la circulation (et les trams en particulier) aux constructions adjacentes (inconfort pour les habitants, ébranlement des constructions à long terme);
- la Barrière est un nœud de circulation très important ; la perte de sa flexibilité et l'organisation monofonctionnelle des espaces aura pour conséquence un comportement peu convivial de chacun des utilisateurs les uns par rapport aux autres, ce qui va à l'encontre de l'objectif de sécurité recherché.

Conclusion : pour des raisons de confort et de sécurité, le projet aurait comme effet de déstructurer un des lieux les plus symboliques de la capitale sans pour autant répondre aux objectifs poursuivis (voir ci-dessus). La CRMS, qui comprend les problèmes de gestion que pose cet espace public, recommande de maintenir l'asphaltage au niveau des rails de tram dans la zone excentrique mais de conserver les pavés sur la zone centrale et de les remettre correctement à bout, comme le requiert la valeur emblématique de ce lieux stratégique tant au niveau communal que régional. Le projet gagnerait à être revu et simplifié de manière à garder l'apparence d'un rond-point centré et éviter les îlots directionnels. Un élargissement des trottoirs peut être envisagé (ils sont étroits à certains endroits) mais leur tracé devrait être revu de manière plus fluide et modérée.

La Commission se tient à la disposition du demandeur et de la Commune de Saint-Gilles pour s'associer à la réflexion sur le réaménagement de la place.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : A.A.T.L. – D.M.S. (Mme M. Kreuz)