MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Monsieur A. GOFFART, Directeur
A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/PFD/475571
N/réf. : AVL/CC/BXL-2.1566/s.527
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Avenue du Port / quai aux Péniches, dans le prolongement du boulevard Bolivar et de la rue Picard : démolition des bâtiments Ackermans et MPRO-Luypaert. : réalisation d'un nouveau pont et aménagement des abords.
Demande de permis d'urbanisme – Avis de la CRMS
(Dossier traité par F. Guillan Suarez)

En réponse à votre lettre du 15 octobre 2012 sous référence, reçue le 18 octobre, nous vous communiquons ***les remarques*** émises par notre Assemblée, en séance du 28 octobre 2012, concernant l'objet susmentionné.

Les objectifs déclarés du projet sont purement fonctionnels. L'ouvrage d'art se trouve toutefois à l'articulation de deux quartiers en devenir (le Quartier Nord et Tour & Taxis), à la croisée d'axes structurants régionaux (canal, avenue du Port) et dans une scénographie urbaine monumentale (CCN – boulevard Bolivar). ***Ces caractéristiques « naturelles » tendraient plutôt à faire de la nouvelle passerelle un enjeu urbanistique et paysager majeur pour la Région, ce que le projet ne propose pas.***

La première question à poser à l'examen de ce projet est dès lors : ***quelles sont les ambitions de la Région à ce sujet*** ? ***Souhaite-t-elle réellement se limiter à des travaux d'infrastructure purement fonctionnels ou estime-t-elle que l'enjeu est d'un tout autre ordre (liaison forte et structurante entre quartiers)?*** Le fait qu'elle ait récemment confié le Plan directeur du Territoire du Canal au bureau parisien d'Alexandre Chemetoff associé à Idea Consult plaide pour la seconde alternative et une approche qui intègre la dimension paysagère. Toutefois, il faut se rendre compte qu'il existe une contradiction fondamentale entre l'idée de faire de la zone du canal un pôle dynamique et le surhaussement des ponts qui pourrait accentuer la coupure de cette zone en « éloignant » les rives par un obstacle. ***Faire un urbanisme de centralité, d'attractivité, de synergie, etc., nécessite de poursuivre rigoureusement une politique d'intégration spatiale et non pas de ségrégation spatiale***. La demande de PU ne semble pas s'inscrire dans cette perspective.

L'étude d'incidence devrait permettre une approche plus fine de ces problématiques.

Pour que l'étude d'incidence puisse jouer pleinement son rôle, il est nécessaire que la ***demande de PU renseigne au minimum la totalité de l'axe Bolivar – Picard de manière à ce que l'on puisse ensuite mesurer précisément le degré d'intégration spatiale de l'ouvrage d'art projeté ainsi que ses effets par rapport à une portion plus conséquente encore du territoire bruxellois (voir ci-dessous).***
L'étude d'incidence devrait se pencher en particulier sur l'évaluation des caractéristiques suivantes :

- ***L'intelligibilité du pont dans le paysage urbain et son attractivité, en particulier pour les modes de déplacement les plus faibles au vu de la dénivellation proposée, c'est à dire environ 4,50 m par rapport au quai de Willebroeck et 5 m par rapport aux quais des Péniches et des Matériaux (fournir des vues 3D à l'échelle du piéton et de ses cheminements)***
- ***Sa connectivité et sa continuité avec les axes et les voiries existantes ou futures (toujours pour les modes de déplacements faibles)***
- ***Son échelle et sa valeur ajoutée dans la composition monumentale existante et par rapport au développement futur du quartier de T&T : visions nord-sud (canal) et est-ouest (axe bolivar)***

La CRMS demande que cette évaluation porte non seulement sur le projet présenté mais aussi sur une autre hypothèse, qui semble plus réaliste. En termes de développement durable, on peut, en effet, s'interroger sur la pertinence de choisir 7 m de hauteur libre sous pont (soit 6,70 de tirant d'air) pour le passage des péniches sous la passerelle alors que 20 ponts sur les 22 que compte le canal en Région Bruxelloise ne possèdent pas ces caractéristiques. Le principe retenu par le comité d'accompagnement de l'étude STRATEC commandée par la Région préconisait de reconstruire progressivement les ponts inférieurs à 5,25 m sans attendre leur obsolescence totale et, dans ce cas, de porter leur hauteur à 7 m. Mais, étant donné que cet objectif peut être atteint à l'aide d'un pont mobile, la CRMS demande d'étudier les avantages et inconvénients (selon les 3 points de vue énoncés ci dessus) de l'alternative suivante :
un pont levant de 5,25 m en position basse (pour réduire au maximum la coupure visuelle) et de 7 m en position haute.

La CRMS motive ses remarques de manière plus détaillée ci-dessous.

I. LES ENJEUX PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS DU PROJET

La demande porte sur la construction d'une passerelle reliant les rives est et ouest du canal entre le boulevard Bolivar et l'avenue Picard, accessible aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes. Elle comprend l'aménagement des abords immédiats de l'ouvrage d'art qui nécessite la démolition de deux hangars sans intérêt particulier (quai des Matériaux) ainsi que l'abattage de 9 arbres à haute tige de l'alignement du quai de Willebroeck ainsi que d'autres avenue du Port.

La CRMS est interrogée parce que le projet de passerelle traverse la zone de protection de la Ferme des Boues, bâtiment classé. A première vue, le projet aura peu d'impact sur les perspectives vers et depuis cet édifice sauf pour ce qui concerne le réaménagement du carrefour avec le quai de Willebroeck.

Cependant, les enjeux patrimoniaux du projet ne sont pas anodins : la passerelle est implantée dans une ZICHEE, à la rencontre de plusieurs axes régionaux structurants, dont le canal, et à proximité du complexe de Tour et Taxis considéré comme un site patrimonial majeur. Le projet aura donc un impact déterminant au niveau paysager et urbanistique.

La note qui accompagne la demande affirme que « le pont, bien intégré sur le plan urbain, améliorera considérablement tant la mobilité que la vie urbaine dans cette partie de la zone du canal. » ***Aucun document ne vient pour l'instant étayer cette affirmation qui doit précisément être vérifiée par l'étude d'incidence***. En effet,

- Les vues 3D du dossier sont mal positionnées : elles ne montrent pas l'encombrement du pont depuis les cheminements piétons réels à courte, moyenne et longue distance tant depuis Bolivar que depuis Picard ;
- Les plans produits à l'appui de la demande étant limités au plus strict périmètre de l'intervention (à savoir, la passerelle ainsi que ses rampes comprises entre le quai de Willebroeck et le début de la rue Picard), ils ne permettent même pas de situer exactement le nouvel ouvrage d'art par rapport aux axes existants de la scénographie urbaine dans lesquels il doit s'inscrire (où se trouve l'axe du boulevard Bolivar et du CCN ?).

Il est possible de mesurer précisément le degré d'intégration spatiale de la passerelle dans la trame urbaine (à l'aide de la technologie Space Syntax, par exemple). Cette évaluation, qui doit aller de pair avec l'étude paysagère, suppose à la fois une analyse locale de l'intégration qui prenne en compte l'impact de cette intervention sur les quartiers riverains, et une analyse globale, au niveau de la ville, qui évalue les effets du nouvel ouvrage d'art par rapport à la portion de territoire sur laquelle il influera. Mais pour ***répondre aux nombreuses questions que le projet soulève dans sa formulation actuelle, il sera nécessaire d'élargir le champ :***

- ***les documents joints à la demande de PU devraient, au minimum, permettre de vérifier précisément l'implantation de l'axe de la passerelle par rapport à l'axe du boulevard Bolivar*** (et celui du CCN), ainsi que par rapport à l'axe de la rue Picard à l'ouest. Il va de soi que, pour une bonne intégration, l'axe du boulevard Bolivar doit être prolongé en ligne droite jusqu'au canal (pas de changement de direction) et que la connexion de la passerelle avec les voiries existantes doit être bien résolue.
- ***Le périmètre de l'étude d'incidence devrait, quant à lui, couvrir une superficie nettement plus importante*** (comprenant notamment le boulevard du Jubilé, la rue des Palais-Outre-Pont, la rue de Brabant, le boulevard Saint-Lazare, la jonction (le boulevard Pachéco), les boulevards du centre, les quais du Commerce – Marché aux Porcs, etc., le boulevard Léopold II…

Vue du Boulevard Bolivar vers le canal et Tour et Taxis dans l'axe du CCN

II. LE PROJET ET SES OBJECTIFS PROPRES

Le projet de passerelle est présenté comme un ouvrage d'art fonctionnel, qui repose sur une spécialisation et un zonage des circulations. Toutefois, même du strict point de vue fonctionnel, il pose question.

A. La hauteur de la passerelle

Une donnée essentielle, qui conditionne directement le profil en long de l'ouvrage d'art, est ***le tirant d'air de 7 m qui serait nécessaire*** pour permettre le passage de péniches transportant 3 couches de conteneurs. ***Ce point mérite d'être très sérieusement examiné par l'étude d'incidence*** : en effet, le profil bombé du pont aura un impact déterminant sur son attractivité, en particulier pour les piétons. La coupe en longueur confirme que la forme du pont introduit une discontinuité visuelle dissuasive entre les deux rives : un piéton qui s'engage à partir de la longue rampe du quai de Willebroeck (niveau 16.96 m) devra franchir une dénivellation de près 4 mètres pour franchir le canal (niv. 20.81). Il ne pourra donc pas percevoir son point d'arrivée durant la plus grande partie du trajet : la passerelle se présentera davantage comme un obstacle que comme une facilité : elle ne constituera pas une invitation à gagner l'autre rive.

La question qui se pose à propos de la hauteur du pont est la suivante : le scénario retenu par le Comité d'accompagnement de l'étude confiée par Bruxelles Mobilité à STRATEC concluait à détruire progressivement les ponts qui n'atteignent pas 5,25 et de les reconstruire avec une hauteur libre de 7 m. Sachant que sur les 22 ponts que compte la Région Bruxelloise, 20 ne possèdent pas 7 m (et ne pourront pas être opérationnels avant longtemps) pourquoi ne pas prévoir un pont levant de 5,25 m en position basse et de 7 m en position haute ?
Un pont levant de 5,25 m permettrait de meilleures connexions avec les axes existants d'une rive à l'autre ainsi qu'avec les quais. En position basse, son sol serait au maximum 1,40 m plus haut que l'avenue du Port et 2.80 m plus haut que les quais (si, comme indiqué sur les plans, l'avenue du Port est à 18.20, les quais à environ 15.90m et le canal à 13.30m).

B. le profil de la passerelle

Un des principaux objectifs du projet est de ***permettre le passage d'une nouvelle ligne de tram*** (ou de plusieurs ?). Le dossier n'évoque que les demandes de la STIB mais il serait raisonnable de penser que la passerelle intéressera tout autant DE LIJN (bus et nouvelles lignes de tram).
La passerelle se caractérise par une coupe transversale asymétrique de 15 m, résultant du parti structurel (pont bow-string à structure supérieure aplatie) et obligeant la séparation stricte et définitive des circulations par une poutre précontrainte longitudinale (v. plan A2 3-4) :

- Du côté Pont des Armateurs, une circulation mixte cyclistes/piétons de 6 m de large est reliée par 2 escaliers aux quais des Péniches et des Matériaux situés environ 5 m en contrebas.
- De l'autre, une largeur utile de 7 m permet le passage côte à côte de 2 lignes de tram/bus.

Est-il bien raisonnable de « solidariser » de la sorte les flux de circulation ? et de rendre ce dispositif totalement irréversible en le « cadenassant » par un élément structurel (poutre précontrainte) et en créant des « trous » côté transports publics dans le tablier du pont (avec couvercles en grilles renforcées pour le roulage des bus et reprises sophistiquées des écoulements d'eau!). Cela pour permettre un éclairage naturel (mais en second jour) des quais que la passerelle enjambe et qu'elle encombrera (escaliers + passage réduit à 5 m au droit des piliers)

Un pont levant de 5,25 m ne présentera pas ces inconvénients : il assurera des connexions plus aisées avec le tissu urbain et les axes existants, afin de garantir un maximum de flexibilité et de continuité des déplacements – autrement dit : en favorisant réellement les modes les plus faibles (voir ci-dessous).

C. La largeur de la passerelle est réduite à 15 m

Est-ce parce que, fonctionnellement parlant, 15 m ont semblé suffisants pour accueillir les flux de circulation prévus ? Cette largeur est-elle suffisante pour garantir la continuité recherchée ?
Six mètres, délimités par une berme surélevée (la poutre précontrainte), ce n'est ni généreux ni même confortable pour accueillir à la fois les piétons et les cyclistes (dans les deux sens).

Mais, au-delà de cela, se pose surtout un problème d'échelle urbanistique qui ne semble pas maîtrisé : la passerelle de 15 m semblera minuscule dans la scénographie monumentale du Quartier Nord et de son boulevard Bolivar de 60 à 80 m de large dans l'axe du CCN. Non seulement le pont devrait avoir une largeur bien supérieure mais ***il devrait participer à l'ouverture d'une perspective magistrale vers la rive ouest du canal et vers le site remarquable de Tour et Taxis*** (voir les caractéristiques proposées ci-dessous).
Ici encore, il s'agit d'exploiter une scénographie magistrale qui est « en attente ».

D. Les culées, les talutages, les escaliers

Vers l'avenue du Port, le talutage serait relativement faible mais il reste à préciser car il est question d'une « nouvelle avenue du Port » sur les plans.
Vers le quai de Willebroeck, une longue rampe sur remblai créerait une coupure visuelle entre le départ de la passerelle et son point d'arrivée. D'abord établie provisoirement sur remblais, la rampe serait ensuite incorporée dans les vastes constructions latérales qui borderaient la rampe (voir PPAS 70-20 A Willebroeck). Outre que cela semble assez curieux de faire dépendre l'accès du pont et l'aboutissement d'un axe monumental d'une voirie qui aurait au moins partiellement un caractère privé, ***il serait évidemment nécessaire de préciser les alignements latéraux qui longeront cette rampe. La localisation des fronts bâtis participera évidemment à l'ouverture visuelle est-ouest*** de manière à permettre, dans le prolongement du boulevard Bolivar, la découverte du magnifique Entrepôt royal de Tour & Taxis, de la rue intérieure du site et de l'ancienne entrée principale (à l'angle de l'avenue du Port et de la rue Picard), qui pourrait utilement être remise en fonction vu son emplacement stratégique.
Sous la passerelle, ***2 escaliers relieraient les chemins de halage des quais des Péniches et des Matériaux au niveau supérieur de la passerelle, 5 mètres plus haut***. Ils comprendraient un « rail à vélo ». La dénivellation est toutefois très dissuasive.

E. Les carrefours

L'aménagement du carrefour de la future passerelle avec l'avenue du Port semble peu viable :

- interruption nette de la piste cyclable de l'avenue du Port sur un espace « partagé » réduit et dangereux ?
- bande de pelouse le long de l'avenue du Port, entre les rails, alors que les bus doivent y rouler ?
- Abattage d'arbres ?
- Comment et où l'axe de la passerelle se connecte-t-il sur l'axe de la rue Picard ?

Le carrefour de la future passerelle avec le quai de Willebroeck est purement circulatoire : aux piétons de se dévoyer pour emprunter « leur partie » de passerelle. L'aménagement nécessite, en outre, ***l'abattage de 9 arbres à haute tige dans un alignement qui constitue le principal événement du quai***.

III. L'AMBITION DU PROJET : UNE VRAIE QUESTION

La CRMS demande que l'étude d'incidence réponde à la question essentielle qui se pose ici et qui concerne l'ambition urbanistique du projet : à cet endroit précis, la Région a-t-elle besoin d'un pont à effet structurant en termes de centralité ou bien uniquement d'un outil infrastructurel de circulation ?

Pour nourrir cette réflexion, la CRMS signale que plusieurs études – certaines commandées par la Région montrent que ***c'est précisément de la réussite de ce nouveau pont sur le canal que dépendront à la fois le désenclavement de la partie ouest du Quartier nord, le succès du futur quartier de Tour et Taxis ainsi que le dynamisme d'une partie importante de la Capitale***

Le réaménagement des quartiers Nord. ARSIS pour Eurostation, Bruxelles 2005.
Transformation du boulevard Bolivar, face au CCN, en un axe interquartier à l'échelle régionale, qui se prolonge jusqu'à la rue Picard en dégageant un point de vue sur le site de T&T à hauteur du quai des Péniches.

En effet, le Quartier Nord (en particulier la partie comprise entre la chaussée d'Anvers et le quai de Willebroeck) est un morceau de ville ségrégé car mal connecté au tissu urbain.
Quant au site de Tour et Taxis, il souffre d'un très grave déficit d'accessibilité : il est relié à la ville seulement par des parcours indirects et des tracés de voirie « en baïonnette » :

- le pont des Armateurs dont la connexion périphérique sur le tissu urbain du Quartier Nord est compliquée et illisible ;
- l'avenue du Port dont le débouché sur le boulevard Léopold II est handicapé à la fois par un carrefour décourageant et la différence de niveau occasionnée par la reconstruction surélevée des ponts de la place Sainctelette (discontinuité visuelle entre les voiries qui longent les deux tronçons du canal ainsi qu'entre l'avenue du Port et le quartier maritime : boulevards d'Ypres, de Dixmude, quai du Commerce – Marché aux Porcs).

La véritable dimension urbaine de la passerelle Picard consisterait à créer une liaison forte et structurante entre T&T et le Q. Nord, ainsi qu'entre ceux-ci et les espaces publics structurants de la ville (y compris ceux du centre historique), ce qui permettrait d'augmenter la centralité de ces quartiers en plein développement et de leur garantir une mixité et une densité susceptibles d'influer favorablement sur la capitale.

Etude préliminaire au schéma directeur de la Zir n° 6. ARSIS pour la RBC, Bruxelles 2006.
La passerelle est implantée dans l'axe du boulevard Bolivar. L'étude montre la double connexion nécessaire entre le boulevard prolongé et, de l'autre côté du canal, la rue Picard et la rue intérieure de T&T.

Dans une telle logique, l'ouverture visuelle entre les deux rives devrait être :

- du côté Bolivar / Quartier Nord : au moins égale à la largeur du boulevard, soit minimum 60 m ;

- du côté Picard T&T, égale à la largeur de Picard augmentée du recul de l'Entrepôt Royal par rapport à l'alignement Picard, soit au moins 90 m.
- Elle devrait rester visuellement perméable pour des vues obliques par rapport au cheminement, dans ce cadre, le terre-plein de la rampe constitue un obstacle limitant le champ de vision (comme le montre ces images du pont de Maestricht pour piétons et pour vélos (bureau Greisch, 2003).

Une telle ouverture permettrait l'accueil d'un pont d'une largeur supérieure à 15 m, pour peu que la perspective vers T&T reste dégagée.

Outre une meilleure desserte des quartiers Nord et de Tour et Taxis, cette nouvelle liaison pourrait, complémentairement, avoir d'autres effets sur certains espaces publics proches :

- Un allègement de la pression de De LIJN sur la Petite ceinture et de la rue du Progrès;
- Le réaménagement complet des places du Nord et Solvay qui encadrent le CCN ;
- La possibilité de créer enfin un aménagement convivial entre le CCN et le Pentagone ;
- Le réaménagement de l'avenue Picard (poursuite du maillage vert de l'avenue du Port vers le boulevard du Jubilé, les talus du chemin de fer et le parc de T&T).

Cela implique évidemment que le projet de nouveau pont aille de pair avec un réaménagement total de l'axe Bolivar - Picard, ainsi qu'avec un traitement particulier de la traversée de l'avenue du Port.

On comprend que, pour jouer ce rôle crucial, la passerelle Picard devrait se transformer en pont Bolivar et jouir d'une réelle attractivité en faisant partie intrinsèque de la scénographie urbaine monumentale préexistante <u>et en y apportant une plus value</u>. Elle devrait donc s'inscrire <u>naturellement</u> (de manière robuste et évidente) dans le paysage, c'est-à-dire aussi de façon <u>intelligible</u> et à une <u>échelle correcte</u>.

Se pencher sur cette question pourrait être une première intervention d'urgence pour l'auteur de projet du « Plan directeur de la zone du canal ». Le fait que sa mission d'élaboration du plan (9 mois) pourra se prolonger d'une mission d'accompagnement de trois ans constitue un atout à ne pas négliger.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

<u>Copies à</u> :

- A.A.T.L. – D.M.S. : M. Ph. Piéreuse et Mme S. Valcke, et par mail à Mmes M. Muret, L. Leirens, N. de Saeger et M. H. Lelièvre
- A.A.T.L. – D.U. : M. Fr. Timmermans et F. Guillan Suarez
- Concertation de la Ville de Bruxelles