

BRUXELLES URBANISME ET PATRIMOINE
Monsieur Benoît PERILLEUX
Directeur – Chef de Service
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : DU : 04/PFD/672670
DMS : //
N/réf. : AA/AH/AND40024_620
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : ANDERLECHT. Rue de Neerpède – tronçon compris entre les rues du Froment et du Chaudron. Demande de permis d’urbanisme portant sur le réaménagement de l’espace public. Avis de la CRMS.
Dossier traité par L. Lahery, BUP-DU

En réponse à votre courrier du 28 mars 2018 sous référence, réceptionné le 29 mars, nous vous communiquons **les remarques et les observations** formulées par la CRMS en sa séance du 18 avril 2018, concernant l’objet susmentionné. **De manière générale, la CRMS souscrit aux options d’intervention mais plaide pour une simplification du projet.**

LE PROJET

La demande porte sur le réaménagement et la requalification de la rue de Neerpède, entre les rues du Chaudron et du Froment, sur le territoire de la Commune d’Anderlecht.



Photo Google Earth

Longeant le ruisseau de la Pède qu’elle traverse à plusieurs reprises, cette voie sillonne le paysage de Neerpède, qui s’étend de part et d’autre de la frontière régionale ouest. Son contexte rural et son caractère pittoresque la rendent particulièrement identitaire du lieu. Elle appartient d’ailleurs aux chemins les plus anciens de la Région, comme démontré par le plan Ferraris figuré ci-après, datant de ca. 1777.



Extrait de la carte Ferraris, ca. 1777

Le présent projet fait suite aux travaux d'égouts programmés par Vivaqua. Il concerne la mise en zone 20, le réaménagement des carrefours, l'asphaltage de la route, l'aménagement d'emplacements de parking et de zones de repos ainsi que l'élargissement ponctuel des accotements, revêtus de pavés porphyre. *Le périmètre d'intervention est partiellement compris dans la zone de protection du vallon du Koeivijver, classé comme site.*

AVIS CRMS

La Commission encourage la remise en valeur du chemin et du cours d'eau et souscrit aux grandes lignes du projet bien qu'elle regrette que l'on ne retrouve pas le revêtement pavé originel, d'usage en milieu rural (voir photo ci-après). Cette option a-t-elle été envisagée ? A-t-on examiné si les pavés subsistent sous l'asphalte existant ? Sur le plan patrimonial et au vu du contexte particulier de la voie, l'option de revêtements en pavés reste à privilégier et sa faisabilité technique devrait être examinée.



Exemple de référence : Brabantsebaan, Leeuw-Saint-Pierre / Hal (photo CRMS)

Indépendamment de cette remarque, la Commission conseille de toute façon de réorienter le projet au profit d'un aménagement simple, lisible et mieux intégré aux caractéristiques du site de Neerpede. Ceci devrait permettre de préserver le caractère rural du chemin et d'augmenter le

confort des usagers, là où cela s'impose sans recourir au vocabulaire urbain, tel carrefours différenciés (couleur ocre) ou zones de parking proposées. A cette fin, la CRMS formule les recommandations suivantes:

*** Homogénéiser le revêtement de la voirie sur l'ensemble du tronçon.**

Selon les plans, la voirie serait en asphalte noir, les carrefours seraient revêtus d'asphalte ocre. La voirie serait revêtue de pavés sciés dans le virage à hauteur de la Ferme Heymans (pour la mettre en valeur), et à plusieurs endroits traversée de bandes en pavés (pour souligner la zone résidentielle).

La Commission préconise d'abandonner la variété des revêtements car ils n'ont aucune valeur ajoutée et nuiraient à la cohérence du chemin rural. Ils présentent en outre une complexité technique et un coût financier élevés. Elle plaide pour l'usage d'un matériau unique.

*** Prévoir une largeur constante des accotements et rendre plus sobre les aménagements prévus en dehors de la zone de voirie, au-delà des 4,5m.**

Pour assurer la continuité de la voirie, les bordures devront faire l'objet d'un traitement homogène, sans qu'elles soient étendues jusqu'aux alignements ou jusqu'aux entrées carrossables (dispositifs trop assimilés aux trottoirs urbains). Les zones au-delà de la voirie devraient être recouvertes de porphyre concassé, conformément à la typologie rurale. Dans une même optique de simplicité et d'intégration, les zones de parking devraient être traités de manière plus paysagère et apparaître comme moins matérialisées (p.e. usage de gravier à la place de pavés de grès).

*** Revoir à la baisse les aménagements des zones de recul et opter pour des plantations structurantes et visuellement plus présentes.**

La récupération des pierres de bordures existantes dans les zones de repos est fortement déconseillée. Ces éléments de pierre bleue devraient être maintenus comme bordure de chemin, in situ de préférence: il s'agit d'un matériau (trop) noble, inadapté au revêtement des zones vertes. De manière générale, l'aménagement de ces zones pourrait être simplifié. En revanche, le site gagnerait s'il était bordé, là où cela s'avère possible, de plantations plus structurantes tel saules têtards particulièrement indiqués en bordure des cours d'eau.

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

A. AUTENNE
Secrétaire

Ch. FRISQUE
Président f.f.

c.c. à : BDU-DU : L. Lahery gestionnaire de dossier / S. Lagrillière et A. Coppieters, Commission de concertation, concert
BDU-DMS : H. Lelièvre et Fr.Cordier, Commission de concertation