



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine

Direction de l'Urbanisme

Madame Bety WAKNINE

Directrice générale

Mont des Arts, 10-13

B - 1000 BRUXELLES

Réf. NOVA : 16/PFD/1722300 (corr. DU : L. Lahery)

Réf. CRMS : AA/EB/UCL40037_644_Alseberg_413_861

Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Objet : UCCLÉ. Chaussée d'Alseberg, 413-861.

Demande de permis portant sur l'aménagement de la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers comprenant la rénovation de la voirie, la mise aux normes des quais de tram et des traversées ainsi que la plantation d'alignement d'arbres.

Avis de la CRMS

Madame la Directrice générale,

En réponse à votre courrier du 10/09/2019, reçu le 16/09/2019, nous vous communiquons **les remarques** formulées par notre Assemblée en sa séance du 02/10/2019.

Étendue de la protection

La chaussée d'Alseberg est inscrite au PRAS comme espace structurant. La portion comprise entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers comprend la zone de protection du Parc Raspail, classé comme site, et celle de l'estaminet « Au Vieux Spijtigen Duivel » classé comme monument et situé sur la chaussée au n° 621, ainsi que 22 biens inscrits à l'Inventaire scientifique du patrimoine architectural de la Région bruxelloise.

Historique et description du bien

La chaussée d'Alseberg est une des artères les plus importantes de la Région bruxelloise. Elle démarre à la Barrière de Saint-Gilles pour se terminer à la gare d'Uccle-Calevoet en traversant 3 communes (Saint-Gilles, Forest et Uccle). Elle a été tracée vers 1730 pour relier Braine-l'Alleud et Alseberg à Bruxelles. Le bâti s'est progressivement développé le long de la voirie en adoptant assez rapidement la typologie de la mitoyenneté et l'alignement des façades en bordure de voirie. La chaussée est originellement pavée, pourvue de larges trottoirs et de voies de chemin de fer vicinal.

Concernant le tronçon ucclais, la chaussée d'Alseberg forme, avec la chaussée de Waterloo, l'une des deux artères historiques de la commune. Ce tronçon est principalement bordé de maisons unifamiliales et de petits immeubles disposés en ordre fermé et formant des fronts bâtis continus de gabarit relativement réduit. Ce bâti présente une cohérence d'ensemble, avec un bâti ancien globalement bien préservé et des gabarits assez uniformes.

Une rénovation lourde de la voirie a dû être réalisée fin des années 1950-début des années 1960 entraînant une transformation du profil de voirie : élargissement de la chaussée et recentrage du rail au profit d'une deuxième bande de stationnement latérale. Ces aménagements se sont accompagnés d'une réduction sensible des largeurs de trottoirs. Il semble également que ce soit lors de cette rénovation que le revêtement en pavés de la chaussée a été changé par de l'asphalte.

1/3



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN
Analyse de la demande

La présente demande porte sur la rénovation et le réaménagement complet, de façades à façades, de la portion de la chaussée d'Alseberg comprise entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers.

La demande comprend :

- Le renouvellement des voies de tram et leur adaptation pour l'accueil des trams de nouvelle génération ;
- La pose des nouvelles voies en dalle flottante sur tapis antivibratoire ;
- L'aménagement des quais de tram et leur mise aux normes d'accessibilité adaptée aux trams de nouvelle génération ;
- Le renouvellement complet du revêtement de la chaussée ;
- Le réaménagement des trottoirs incluant la remise à niveau, les adaptations de largeur, les élargissements d'oreilles aux carrefours ou aménagement en trottoir traversant, le renouvellement du revêtement, le renouvellement du mobilier urbain, le renouvellement et repositionnement de la signalisation, etc. ;
- La mise en place d'une piste cyclable séparée contiguë au trottoir, sur une portion du tronçon ;
- Le réaménagement des zones de stationnement incluant les mises aux normes des distances de recul avant les carrefours et traversées ;
- Le renouvellement des plantations (en trottoir et en zone de stationnement) ;
- Le renforcement de l'infrastructure porte-caténaires.

Le projet ne prévoit pas de modification substantielle de l'organisation de la circulation automobile. Il est cependant proposé de supprimer la gestion par feux du carrefour avec la rue Jean-Baptiste Labarre.

Indirectement, le projet inclut la rénovation (ou le renouvellement) de plusieurs impétrants des réseaux de distribution ainsi que la rénovation indispensable en profondeur, du réseau d'égouttage et de tous les raccords des particuliers.

Cette demande de permis est introduite à la suite du projet de réaménagement de la chaussée d'Alseberg entre la gare de Calevoet et la rue de Stalle sur lequel la CRMS n'a pas été interrogée.

Le présent projet est divisé en 3 tronçons distincts qui sont traités et aménagés dans la continuité les uns des autres. Néanmoins, chacun développe un projet d'aménagement en fonction de ses spécificités.

➤ Tronçon 1 : Entre Globe et la rue Alphonse Asselbergs

La chaussée, d'une largeur variant entre environ 13,5 et 14,5 m, serait bordée de part et d'autre par des bordures en pierre bleue polie d'une hauteur de 4 cm afin d'avoir un profil homogène et régulier s'approchant d'un espace de plain-pied. Les zones de stationnement et de livraisons seraient aménagées sans encoche, de plain-pied sur le trottoir. Elles ne sont prévues que dans les parties suffisamment larges pour assurer le maintien de minimum 2 m de trottoir. La chaussée est prévue dans le même matériau que les trottoirs, à savoir des pavés de porphyre scié de teinte gris-rougeâtre. Il est également projeté la plantation régulière d'arbres dans un large terre-plein planté de 1,8 m sur 4 m.

➤ Tronçon 2 : Entre la rue Alphonse Asselbergs et la rue du Doyenné

Le projet prévoit de maintenir du stationnement des deux côtés de la voirie, ce qui explique que les trottoirs n'auraient pas toujours la largeur minimale recommandée de 2 m. Le profil de la voirie comporterait des emplacements des stationnements en encoches, situés au niveau de la voirie et bordurés par les trottoirs surélevés de +/- 12 cm. Des arbres seraient disposés



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN
régulièrement dans les zones de stationnement. Au niveau des matériaux, la chaussée est prévue en asphalte, les trottoirs en pavés béton gris clair et les bordures en béton gris clair.

➤ Tronçon 3 : Entre la rue du Doyenné et l'avenue Coghen

Ce troisième tronçon a la particularité de présenter une déclivité relativement importante et, de bénéficier d'une largeur plus confortable que les deux premiers tronçons, ce qui permet l'aménagement de trottoirs plus larges et d'une piste cyclable séparée. Celle-ci, prévue dans le sens de la montée, aurait une largeur de 2 m et serait dotée d'un revêtement en asphalte ocre. La chaussée, quant à elle, serait en asphalte tandis que les trottoirs disposeraient d'un revêtement en pavés de béton de teinte gris clair.

Avis

Vu l'importance urbanistique de la chaussée d'Alseberg au sein de la Région, la Commission plaide pour **un aménagement plus uniforme et homogène** afin de préserver la continuité et la cohérence de la perspective. C'est pourquoi, l'Assemblée demande de ne pas varier autant l'aménagement en fonction des tronçons, ce qui signifie notamment de renoncer à distinguer le tronçon correspondant à la zone commerciale d'Uccle par l'emploi de pavés sciés de porphyre et d'assurer la continuité des matériaux et des teintes. La présence d'une piste cyclable uniquement sur un tronçon limité de la chaussée pose également question. Dans le même ordre d'idée, il serait judicieux de renoncer à planter plusieurs essences d'arbres et d'en choisir une seule.

Veillez agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de nos sentiments distingués.

A. AUTENNE
Secrétaire

C. FRISQUE
Président

c.c. BUP-DU : L. Lahery