

S.T.I.B.
Monsieur Christian DOCHY
Directeur
Avenue de la Toison d'Or, 15
B – 1050 BRUXELLES

V/réf. : /
N/réf. : AVL/CC/BXL-4.86 /s.363
Annexes : /

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : BRUXELLES. Croisement des avenues Louise et Legrand. Aménagement d'un terminus de rebroussement pour trams avec voie de dégagement. Nouvelles propositions

Après réception, en date des 18 et 20 janvier 2005, des nouvelles propositions de l'auteur de projet faisant suite à l'avis de la Commission du 27 octobre 2004 (demande de l'A.A.T.L.-D.U. du 04/10/2004) et à la réunion du 14 décembre 2004, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 2 février 2005 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée s'est prononcée comme suit.

Dans son premier avis, la Commission avait demandé aux auteurs de projet de renoncer à la troisième voie de circulation prévue sur la berme centrale afin de conserver à l'avenue sa lisibilité et la continuité de sa perspective (garantie jusqu'à présent par le terre-plein central verdurisé, resté intact). L'ajout de la troisième voie avait en effet pour conséquence de déstructurer le terre-plein et d'introduire une diagonale rompant l'effet de perspective. Il impliquait d'autre part un ré-agencement peu heureux des sculptures. Quant à la voie de rebroussement placée au-delà du carrefour Louise/Legrand, la Commission y souscrivait en tant que voie unique, située dans la prolongation de la voie ville/faubourg.

Suite à cet avis, 3 nouveaux projets dénommés variantes IV, V et VI ont été soumis à l'avis de la Commission par la S.T.I.B. en séance du 2 février dernier.

Variante IV

La variante, IV qui avait été présentée par les auteurs de projet lors de la réunion du 14 décembre 2004, prend en compte les différentes remarques émises par la Commission dans son avis du 27 octobre.

Les voies en amont du carrefour Louise/Legrand y restent au nombre de 2 et sont reliées par 2 aiguillages permettant les manœuvres de changement de sens. Une seule voie de rebroussement prolonge la voie ville/faubourg au-delà du carrefour. L'emplacement des sculptures et la configuration du terre-plein de la berme centrale demeurent inchangés hormis l'extrémité de la berme côté carrefour, qui se trouve rognée par le nouveau tracé des deux voies de circulation de tram.

Cette variante présente donc une nette amélioration par rapport au projet initial. La Commission regrette cependant que le tracé des voies soit modifié et entraîne l'amputation d'une portion de terre-plein. Cette modification est-elle indispensable ? Elle est également réticente au déplacement, de + ou – 35 mètres, du quai d'embarquement de la voie faubourg/ville qui, pour être accessible, nécessitera l'allongement du chemin d'accès minéralisé actuel, lequel s'approprie, sur toute sa longueur, environ 1,60 m du terre-plein. Ce dernier serait dès lors amputé d'1,60 m sur 35 mètres complémentaires !, ce

que la Commission ne peut que déplorer. Elle souligne par ailleurs que la correspondance avec les lignes de tram connexes (23 et 90) s'en trouvera lésée car plus éloignée.

La Commission comprend le souhait de la S.T.I.B. de déplacer l'arrêt de tram actuel, à l'emplacement duquel un des futurs aiguillages sera installé, afin de permettre aux véhicules de manœuvrer à tout moment, sans être gênés par un tram qui y serait immobilisé. Elle insiste cependant sur les nombreux désagréments, tant esthétiques que pratiques, découlant de cet aménagement ainsi que sur le caractère très temporaire du stationnement des trams, lors des embarquements/débarquements des passagers. Vu la rapidité avec laquelle les trams desservent et libèrent leurs arrêts, le maintien de l'arrêt actuel et les manœuvres des trams à cet endroit sont-ils réellement incompatibles ? La Commission demande aux auteurs de projet d'étudier cette possibilité.

Les variantes V et VI, qui sont les dernières à avoir été déposées à la Commission, proposent des aménagements complexes et davantage préjudiciables pour l'espace public et la qualité de vie des riverains. La Commission émet donc un avis défavorable à leur égard pour les raisons suivantes.

Variante V

Cette variante propose une répartition symétrique des infrastructures ferroviaires de chaque côté de la berme centrale et ce, de part et d'autre du carrefour Louise/Legrand (une voie unique de circulation et, au-delà du carrefour, une voie unique de rebroussement de chaque côté du terre-plein). Cette option a cependant pour désavantage non seulement de nécessiter un remodelage conséquent de l'espace public mais également de multiplier les nuisances sonores des riverains du carrefour résultant de l'augmentation du nombre d'aiguillages (et du nombre de manœuvres des trams).

Par ailleurs, le côté gauche de l'avenue, à ce jour dépourvu de rails, serait doté d'une voie et subirait désormais une partie des désagréments qui étaient jusqu'ici concentrés du côté droit. Le dernier tronçon de l'avenue Louise (depuis le carrefour de Sélys Longchamps) s'en trouverait modifié et les deux bordures de l'artère être totalement réaménagées à cet endroit.

Outre la complexité des voies et des aiguillages, qui se répercuterait inévitablement dans la toile de câbles d'alimentation électrique, la berme centrale verrait son extrémité symétriquement réduite en pointe par le nouveau tracé des voies. On serait dès lors autorisé à voir l'esthétique des lieux compromise par ces éléments ainsi que par le stationnement permanent de trams sur les voies de rebroussement. Pour ces raisons d'esthétique, de lourdeur des interventions, de nuisances sonores, et de coûts des opérations, la Commission ne peut souscrire à cette proposition.

Variante VI

La variante VI propose une solution assez similaire à la variante IV si ce n'est qu'elle prévoit une double voie de rebroussement au-delà du carrefour.

Dans le souci d'entraîner un minimum de désagréments sur cette partie du site, la Commission est davantage propice à la création d'une unique voie de rebroussement et non de deux. Elle choisit donc la variante IV plutôt que la VI.

La CRMS rappelle à ce titre que ce tronçon est le dernier à témoigner encore de l'aspect de l'avenue à son origine. Aujourd'hui, seuls ces 60 mètres – des 600 mètres de terre-plein aménagés au départ – sont restés presque intacts et dépourvus d'infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, la Commission souligne que le quartier se situe dans une zone dite d'embellissement et que l'administration de la ville y a toujours poursuivi « l'effort de jardin ». La CRMS est donc soucieuse de préserver au mieux le site et d'y limiter les interventions au strict minimum.

En conclusion, la Commission demande aux auteurs de projet de réduire au maximum l'impact des nouvelles infrastructures sur les parterres existants et de préserver les qualités qu'ils recèlent aujourd'hui. Elle s'oppose aux interventions qui se feront à leur détriment. Dans ce sens, elle demande l'abandon des variantes V et VI en faveur de la variante IV, moins préjudiciable à la configuration et aux qualités des lieux, à condition de revoir la proposition sur les points suivants :

- la Commission s'interroge sur la nécessité de déporter le quai d'embarquement de la voie faubourg/ ville d'environ 35 mètres en aval et estime cette option peu appropriée tant pour des raisons pratiques (correspondance avec les autres lignes de tram) que des raisons patrimoniales et esthétiques (amputation et minéralisation d'une partie du terre-plein ; quais décalés l'un par rapport

à l'autre). La Commission demande donc de revoir la variante IV sur ces différents points : quais se faisant face (en évitant d'encombrer les perspectives visuelles vers les sculptures du terre-plein), maintien du quai faubourg/ville à son emplacement actuel et empiètement sur le terre-plein du quai et de sa rampe d'accès réduit au strict minimum.

- La Commission demande par ailleurs aux auteurs de projet d'être attentifs aux risques encourus par les arbres situés à proximité du tracé du projet – parmi lesquels un massif d'une trentaine d'araucarias formant un ensemble unique à Bruxelles et en Belgique. Elle souligne à ce titre que le « jardin » date du début du siècle et que certains spécimens sont donc centenaires ou en passe de l'être, comme c'est le cas pour les houx et les araucarias ainsi que les marronniers. La Commission souhaite que ces plantations soient préservées au mieux et que l'on veille à ne pas endommager les racines des araucarias et des marronniers par le placement de la voie de rebroussement.
- Dans cette optique, la CRMS réitère la recommandation, émise dans son premier avis, d'effectuer la pose des rails de la voie de rebroussement « à l'ancienne », en évitant le recours à des fondations en béton. Elle insiste à nouveau pour que les rails soient posés au ras du sol actuel afin de ne pas être visibles et de ne pas modifier l'aspect des lieux. Enfin, et à l'instar de ce qui a été demandé lors de la réunion du 14 décembre 2004, la Commission demande qu'aucun quai ni autre infrastructure (station de contrôle, de surveillance et de fonctionnement des installations) n'accompagne l'aménagement de la voie de rebroussement afin de limiter au maximum l'encombrement de l'espace.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

Copie à : A.A.T.L. – D.M.S. / A.A.T.L. – D.U. (M. André VITAL)