

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

V/réf. : 04/pfd/172122
N/réf. : AVL/CC/BXL-4.92/s.385
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Rue des Fabriques. Réaménagement de l'espace public. Demande de permis d'urbanisme.

(Dossier traité par : André VITAL)

En réponse à votre lettre du 19 janvier 2006, sous référence, reçue 25 janvier, nous avons l'honneur de vous communiquer l'avis émis par notre Assemblée, en sa séance du 8 février 2006, concernant l'objet susmentionné.

La demande concerne la « reconstruction » (sic) de la rue des Fabriques comprise dans une z.i.c.h.e.e. et dont les deux extrémités se trouvent dans une zone de protection : côté Jardin aux Fleurs, de l'ancienne brasserie Van Doren, classée comme monument et côté place de Ninove, des anciens pavillons d'octroi classés comme ensemble. Entre les deux se déploient, en ligne droite, les 310 mètres de la rue, que le projet vise à remodeler pour à la fois ralentir la vitesse automobile, empêcher le parking sauvage, augmenter la sécurité des usagers faibles et embellir l'espace public – voire de remettre l'importance historique de la rue en valeur.

Pour ce faire, le projet envisage entre autres:

- Le re-profilage de la rue dont la largeur sera désormais continue et fortement réduite (entre 3,50 et 4 mètres) ; un déhanchement est prévu au niveau du numéro 49 pour créer un ralentissement supplémentaire à proximité de l'école qui se trouve dans la rue.
- L'élargissement consécutif des trottoirs qui récupéreront une partie de la largeur actuelle de la rue
- L'installation de mobilier urbain pour lutter contre le parking intempestif : potelets anti-stationnement et barrières de sécurité. Les espaces de stationnement auront une largeur de 1,80 m et seront délimités par des oreilles de trottoir ;
- L'aménagement d'un plateau surélevé avec passage pour piétons à l'entrée de la rue, côté place de Ninove pour réduire la vitesse des automobilistes et le renouvellement des autres plateaux déjà existants aux différents carrefours de la rue...

Face aux différentes options du projet, la Commission émet les remarques et recommandations suivantes :

Contexte du projet :

En remarque générale, la Commission observe qu'elle est souvent interrogée sur des projets locaux de réaménagement de l'espace public (parfois limités à un seul tronçon de rue !) lesquels sont rarement recadrés par rapport à des projets plus généraux ou à une politique globale permettant d'évaluer leur pertinence ou leur cohérence à l'échelle d'un quartier, voire de la ville.

En résulte, pour certaines interventions, un manque de continuité ou de cohérence avec d'autres projets bruxellois de réaménagement de l'espace public ou une absence de vue globale par rapport aux besoins ou au fonctionnement du quartier. La Commission demande d'éviter les réflexions et donc les interventions ponctuelles et localement limitées qui ont pour conséquence de déstructurer et de fragmenter le tissu urbain plutôt que de contribuer à sa cohérence globale et à l'accessibilité des quartiers.

Options du projet

Pour ce qui est des projets de réaménagement de l'espace public qui lui sont soumis, tels que celui-ci, la Commission constate qu'ils aboutissent le plus souvent à une complexification sensible de l'espace public au détriment de la lisibilité et de la continuité du tissu urbain existant. Or cette lisibilité est un facteur important du comportement des différents usagers et des habitants qui, de plus, ôtent à ces espaces leur flexibilité. Est à mettre en cause la multiplication souvent anarchique des matériaux mis en œuvre à laquelle s'ajoute une panoplie de dispositifs destinés à délimiter strictement les espaces dévolus aux différentes catégories d'usagers : piétons, PMR, cyclistes, transports en commun, voitures, zones de stationnement, etc. Outre le fait de nuire à la lisibilité générale de l'espace, ces éléments sont souvent gênants, voire même dangereux, pour les utilisateurs. En effet, la monofonctionnalité des espaces publics engendre pour chaque mode de déplacement un comportement agressif par rapport aux autres utilisateurs, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché de convivialité. Le rétrécissement systématique des rues (ou leur aménagement en sens unique) dans l'optique de ralentir la vitesse des automobiles participe de la même démarche. Aussi, ces options vont-elles généralement de pair avec la mise en œuvre d'autres dispositifs, ralentisseurs de vitesse, tels que des plateaux surélevés, des oreilles de trottoirs, des casse-vitesse, des aménagements en « chicane » etc. qui renforcent encore davantage la fragmentation des espaces au détriment de la lisibilité de la ville. L'ensemble de ces dispositifs peut, en outre, être contraignant, voir même dommageable, pour les activités économiques de certains quartiers (accessibilité des camions et camionnettes, déchargement, etc.).

Outre la perte de lisibilité de cette artère résultant des éléments évoqués ci-dessus, la Commission souligne que la rue des Fabriques est un axe très dynamique de l'activité économique du quartier. De ce point de vue, elle craint que le remodelage de la rue tel qu'il est prévu dans le projet soit une entrave à ce dynamisme, notamment à cause du rétrécissement considérable de la voie de circulation (perte de fluidité) et du nombre réduit d'aires de déchargement.

Elle souligne, par ailleurs, que le reprofilage de la rue tel qu'il est proposé ne va pas dans le sens d'un des objectifs avancés par le projet de remettre l'importance historique de la rue en valeur. Ce remodelage, comprenant aussi la création d'un déhanchement artificiel, a en effet pour conséquence de gommer le profil initial de l'artère et donc de faire disparaître cette composante historique.

Recommandations de la CRMS

Afin de parer aux inconvénients soulevés ci-dessus, la CRMS préconise des interventions qui permettent une lecture fluide, logique et claire de l'espace public et des différentes zones qui le composent. Dans ce sens, elle demande :

- de ne pas cloisonner strictement la voie publique tendant à canaliser strictement son utilisation ;
- de respecter voire de renforcer les caractéristiques urbanistiques et paysagères du tissu urbain existant ainsi que de la flexibilité de l'utilisation de l'espace public.
- d'abandonner le recours aux oreilles de trottoir qui constituent une intervention artificielle totalement étrangère au langage urbain et qui brouille la structure de l'espace public.
- d'aménager les carrefours davantage comme des espaces où les rues se fondent et qui contribuent à la fluidité du tissu urbain. Dans ce sens, elle s'oppose à la mise en œuvre, à ces carrefours, de matériaux différents des voiries attenantes, de plateaux surélevés ou d'autres interventions qui tendent à les « fonctionnaliser » et à les différencier du reste de la voie publique. Il en va de même des aménagements de voiries en chicanes et du traitement asymétrique de certaines rues qui semble inspiré par une approche strictement fonctionnelle et segmentée de l'espace public.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président