

S.T.I.B. – DIRECTION GÉNÉRALE  
**Monsieur Jean-Michel MARY**  
Avenue de la Toison d'Or, 15  
B – 1050 BRUXELLES

V/réf. : réunion du 26/04/07  
N/réf. : AVL/CC/BXL-4.102/s.412  
Annexes : /

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : BRUXELLES. Place Royale / rue Ravenstein / place du Marché au Bois / rue des Colonies / Rue du gentilhomme / rue Treurenberg / rue Royale / place de Louvain. Extension de la ligne de tram de la rue Royale vers la gare centrale.

Suite à la demande d'avis que vous avez formulée à l'occasion de la réunion qui s'est tenue le 26 avril 2007 en nos locaux concernant l'objet susmentionné, nous avons l'honneur de vous communiquer **l'avis défavorable** émis à ce sujet par notre Assemblée, en sa séance du 9 mai 2007.

La demande porte sur la déviation, entre la place Royale et le Treurenberg, des lignes de trams qui circulent sur la rue Royale afin de leur permettre de desservir la gare centrale. A cette fin, les trams quitteraient leur trajectoire actuelle à hauteur de la place Royale pour emprunter successivement les rues Ravenstein, des Colonies, du Gentilhomme et du Treurenberg pour se reconnecter sur le trajet actuel à hauteur de la place de Louvain.

La Commission s'est prononcée défavorablement envers ce projet car elle estime que l'ampleur des travaux est tout à fait disproportionnée et ses conséquences trop handicapantes pour l'espace public et le patrimoine en regard du bénéfice espéré.

#### 1. Objectif et pertinence

La Commission a observé que de très nombreuses connexions sont actuellement possibles au départ de la gare Centrale via les bus et le métro et que, par ailleurs, ces connexions se voient très largement complétées par celles, tout aussi nombreuses, prévues au départ des gares du Nord et du Midi. Les possibilités sont donc déjà très nombreuses pour les utilisateurs du rail de continuer leur trajet dans la ville au départ d'une des trois gares principales de la capitale.

**Une nouvelle connexion découlant de la déviation des trams de la rue Royale répond-elle à un besoin réel ?** La Commission s'interroge d'autant plus sur ce point que de récentes études (réalisées par Stratec pour la SNCB au sujet de la gare du Nord) ont montré que 80% des navetteurs se déplaçant en train continuent leur trajet à pied au-delà de leur gare de destination.

**En tout état de cause, la Commission souligne la disproportion entre l'ampleur des travaux induits par ce projet et le bénéfice attendu ainsi que leurs répercussions extrêmement lourdes et néfastes pour l'espace public.**

## 2. Impact sur l'espace public

L'implantation d'une ligne de tram suppose également l'aménagement de quais d'embarquement – le plus souvent équipés d'abris – (4 quais d'environ 50 mètres sont prévus le long du tracé projeté) ainsi que le placement de nombreux mâts porte-caténaires et de caténaires. S'ajoutent également à cela tous les aménagements nécessaires au passage en site propre des trams tel que cela semble prévu sur une bonne partie du tronçon ou encore la présence d'une troisième voie (de rebroussement ?) au niveau de la rue du Gentilhomme encombrant l'espace public.

***Il s'agit là d'encombrements physiques et visuels fort peu souhaitables pour cette zone particulièrement stratégique autour de laquelle s'est de tout temps articulée la ville et qui a fait l'objet, tout au long de l'histoire de Bruxelles, de dizaines de concours d'aménagement en regard de l'enjeu évident qu'elle représente en terme de liaison entre le haut et le bas de la ville. La complexité de cette articulation, sa fragilité et l'importance qu'elle revêt au niveau de la dynamique urbaine réclame, à l'évidence, une lisibilité et une fluidité maximale tant physique que visuelle.*** Il convient donc d'y maintenir une physionomie des voiries aussi simple et rationnelle que possible et d'y éviter tout obstacle superflu. Dans ce sens, l'aménagement de voies de tram à cet endroit, avec tout ce qu'elle draine comme contraintes, ne peut qu'être déconseillé.

## 3. Le viaduc de la rue Ravenstein

La Commission a également souligné la structure très particulière de ***la rue Ravenstein*** qui ***n'est autre qu'un viaduc sous lequel sont immédiatement localisées plusieurs salles de spectacle du Palais des Beaux-Arts.*** Outre les embarras de bruits et de vibrations qui résulteraient du passage de trams à cet endroit, la Commission s'interroge également sur la faisabilité des travaux ainsi qu'à leur conséquence sur la structure de la voirie et sur les salles du Palais des Beaux-Arts.

## 4. Economie du projet

En regard de tout ce qui précède, ***la Commission ne peut que décourager ce projet dont la pertinence semble non avérée, le coût prohibitif et les conséquences urbaines néfastes. Elle estime que des alternatives beaucoup plus légères et faciles à mettre en œuvre*** telle que l'affrètement de minibus effectuant des navettes, en boucle, entre la gare centrale et d'autres nœuds urbains importants non desservis par les transports réguliers ***pourraient être envisagées*** si une demande était réellement effective à ce niveau.

***En tout état de cause, elle demande de renoncer à ce projet qui ne contribuerait qu'à complexifier une articulation urbaine déjà très difficile et pourtant vitale pour la ville.***

Veillez 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. : Mme Sybille Valcke  
- A.A.T.L. – D.U. : MM. André Vital et François Timmermans