

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

V/réf. : D.U. : 16/PFD/183139
N/réf. : AVL/CC/UCL-4.24/s.417
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur,

Objet : UCCLÉ. Avenue Wolvendael / Avenue Jean et Pierre Carsoel / Avenue Latérale.
Réaménagement des avenues / Aménagement d'un terminus technique pour trams dans l'avenue
latérale.

(Dossier traité par Fr. Guillan - Suarez)

En réponse à votre lettre du 3 juillet 2007, sous référence, reçue le 11 juillet, nous avons l'honneur de vous communiquer les **remarques** émises par notre Assemblée, en sa séance du 22 août 2007, concernant l'objet susmentionné.

La demande porte sur le réaménagement de l'avenue Wolvendael à partir de la rue Rouge, de l'avenue Jean et Pierre Carsoel et de l'avenue Latérale, soit des espaces publics situés dans la zone de protection du cimetière du Dieweg classé comme site, longeant le parc de Wolvendael classé comme ensemble et comme site et à proximité immédiate de la villa Coenen, classée comme monument et comme site. La Commission s'étonne dès lors de lire dans le Rapport d'incidences du présent projet au point 2.7 « Incidences sur le patrimoine » que « Pour mémoire aucun bien classé ne se situe dans la zone d'intervention ou les environs immédiats ». Le contexte patrimonial en présence est au contraire assez remarquable et la qualité de ces avenues résidentielles méritent que leur traitement fasse l'objet de la meilleure attention.

Le projet comporte comme principales interventions :

- le remplacement des anciens rails de tram et la mise à gabarit de la zone de voies pour les nouveaux types de trams ;
 - le déplacement sur l'avenue Latérale du terminus de tram actuellement localisé sur le Dieweg, avec installation d'une sanisette ;
- la création d'un cheminement cycliste plus performant ;
- l'amélioration de la sécurité et le confort des cheminements piétons ;
- l'augmentation de la lisibilité de la hiérarchie des voiries ;
- la suppression de l'alignement d'érables actuel et la replantation de copalmes d'Amérique ;
- le renouvellement et l'homogénéisation du mobilier urbain et de l'éclairage public.

Une autre demande de PU sur des travaux conçus dans le même esprit sera introduite pour le tronçon de l'avenue de Wolvendael compris entre la rue Rouge et le square Marlow.

La Commission émet les remarques suivantes sur le projet :

1. Déplacement du terminus de tram

La Commission s'étonne de cette option du projet dont elle estime qu'elle ne présente pas une amélioration par rapport à la situation existante.

Le terminus actuel situé sur le Dieweg présente un aménagement cohérent qui s'intègre parfaitement au contexte environnant dont il fait partie intégrante depuis de nombreuses années et qui fonctionne bien. Il n'occasionne aucune nuisance visuelle puisqu'il s'inscrit entre l'entrée du parc de Wolvendael et le square Raindorf. Il offre, par ailleurs, une connexion adéquate avec des endroits particulièrement fréquentés de la Commune tels que le parc de Wolvendael, le cimetière, etc.

La Commission estime, par contre, que l'avenue Latérale qui est une avenue résidentielle se prête mal à l'aménagement d'un terminus et que les nuisances visuelles du stationnement de trams à cet endroit seront nettement plus importantes et gênantes pour les riverains.

D'autre part, la Commission ne comprend pas dans quelle mesure le déplacement du terminus contribuerait à améliorer les connexions STIB / SNCB. Le passage du tram à cet endroit n'est-il pas suffisant pour assurer un relais efficace entre les deux réseaux ?

La Commission ne peut dès lors que vivement décourager cette option du projet dont elle estime qu'elle ne contribue pas à la mise en valeur de l'espace public.

Par ailleurs, un réaménagement des abords de l'entrée du parc Wolvendael et du square Raindorf a-t-il été prévu pour parer à la délocalisation du terminus de tram du square Raindorf ? Rien ne permet de le supposer dans le projet où il semble qu'il soit au contraire prévu de laisser les voies en l'état malgré leur désaffectation.

La Commission plaide par conséquent pour le maintien du terminus au Dieweg.

2. La fonctionnalité des voiries

La Commission observe que le projet est basé sur une hiérarchisation accrue et une segmentation des fonctionnalités de l'espace publique qui n'est désormais plus « partagé » par ses différents utilisateurs mais au contraire « divisé » entre eux.

La Commission décourage ce type d'option. Cette segmentation va, en effet, de pair avec de nouveaux aménagements qui tendent à compliquer l'espace public au détriment de la lisibilité et de la continuité du tissu urbain existant. On constate, dans ce sens, qu'à chaque utilisateur correspond un type de revêtement de sol différent : asphalte noire pour les automobilistes, asphalte rouge pour les cyclistes, pavés naturels pour les zones de parking, pavés de béton jaunes pour les piétons, pavés de béton rouge pour les embarcadères, etc.

A la multiplication des matériaux s'ajoute une panoplie de dispositifs destinés à délimiter les espaces réservés aux différents utilisateurs (piétons, cyclistes, transports en commun, voitures, parkings, etc.). Ainsi, le dossier précise que des oreilles de trottoirs seront ajoutées là où cela n'a pas encore été fait. Les marquages aux sols et indications diverses tendent également à la surenchère (marquage des passages piétons renforcé pour attirer l'attention des piétons sur la présence du tram).

Outre le fait de nuire à la lisibilité générale de l'espace, ces éléments sont souvent gênants, voire dangereux, pour les utilisateurs. En effet, la mono-fonctionnalité 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.

Les problèmes peuvent s'accroître quand deux zones « mono-fonctionnelles » entrent en concurrence :

- des embarcadères pour tram sont aménagés en avancée de trottoir dépassant les zones de stationnement et débordant donc sur les bandes de circulation, ce qui représente un certain danger.

- une piste cyclable est aménagée « hors voie » de la rue Rouge vers le Dieweg dans le sens de la montée et de l'avenue Carsoel jusqu'à l'avenue de Mercure dans la direction de la gare de Saint-Job (et dans le sens inverse). Aux embarcadères, la piste passera entre le trottoir et l'embarcadère, ce qui présente également un certain danger.

La CRMS s'inquiète de cette partition de l'espace public et encourage au contraire une utilisation moins contraignante et plus flexible de celui-ci favorisant la convivialité plutôt que la concurrence, ainsi que son recouvrement à l'aide de matériaux naturels, qui ont fait leur preuve, qui sont faciles à entretenir et qui font partie du vocabulaire urbain bruxellois.

Dans ce sens, elle demande de voir dans quelle mesure le recours à des pavés pourrait être envisagé pour la zone des voies de trams – comme cela a été fait sur la rue Royale ou l'avenue Brugmann – , en plus des zones de parking déjà prévues dans ce matériau, et de n'asphalter que les voies de circulation automobile. Elle observe, dans ce sens, que les avenues de Wolvendael et Carsoel sont déjà actuellement pavées, même si certains tronçons ont été dotés par la suite d'une couche d'asphalte.

Elle demande, par ailleurs, d'éviter l'excès de polychromie dans les matériaux utilisés mais au contraire de favoriser la sobriété et la simplicité, principalement à hauteur du parc de Wolvendael que la présence de trois embarcadères de 25m de long chacun, revêtus de kilers rouge doublé de la piste cyclable en asphalte rouge, ne contribuera pas à mettre en valeur.

3. Abattage d'arbres

Les avenues Carsoel et de Wolvendael sont actuellement bordées de 149 érables qu'il est prévu d'abattre en totalité en raison de leur mauvais état phytosanitaire. La replantation de quelque 49 Coplames d'Amérique est prévue en remplacement, soit 100 sujets de moins que ce qui existe actuellement et d'une essence ayant un port nettement plus modeste que les érables actuels.

La Commission s'inquiète de cette option du projet qui aura une répercussion extrêmement importante sur l'aspect de ces avenues, en sus de tous les autres aménagements qui y sont prévus. Bien qu'elle n'ait pas pu prendre connaissance du rapport phytosanitaire justifiant l'abattage des érables (ce document n'est pas joint au dossier qui lui a été transmis), elle estime que l'abattage et la replantation d'un alignement d'arbres qui a un tel impact sur l'aspect d'avenues résidentielles situées dans une commune réputée comme l'une des plus vertes de Bruxelles doit faire l'objet d'une mûre réflexion et être dûment documentée. Rien dans le dossier ne vient étayer cette option du projet.

Il est, dans ce sens, assez paradoxal de lire au point 2.2 « Incidences sur l'esthétique et l'embellissement » du Rapport d'Incidences que le « projet ne modifie pas l'esthétique des avenues de Wolvendael et Carsoel ».

En tout état de cause, **la Commission estime qu'il est primordial de conserver à ces avenues le caractère arboré qui participe aujourd'hui de leur qualité. Elle demande de revoir le projet dans ce sens.**

4. Porte-caténaires couplés aux luminaires

La Commission souscrit à l'option du projet de coupler les portes caténaïres et les dispositifs d'éclairage afin de réduire l'encombrement de l'espace public, ce qui est une bonne chose. Elle s'interroge néanmoins sur la hauteur à laquelle ces luminaires seront placés et qui n'est pas exactement renseignée dans le dossier.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

C.c. : - A.A.T.L. – D.M.S. : Muriel Muret
- A.A.T.L. – D.U. : M. Briard