

**Ministère de la Région de Bruxelles-
Capitale**

A.A.T.L. – D.U.

A l'attention de

Monsieur André VITAL

Fonctionnaire délégué

C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1

B – 1035 BRUXELLES

Bruxelles, le

V/Réf : 16/pfd/186971

N/Réf : AVL/KD/UCL-3.79/s.427

Annexe : 1 dossier

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : UCCLÉ. Avenue Winston Churchill.

Aménagement des arrêts de tram et un terminus, remplacement des plantations et renouvellement de l'éclairage public.

(Dossier traité par M. P. Fostiez)

En réponse à votre lettre du 21 décembre 2007, en référence, réceptionnée le 7 janvier 2008, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 23 janvier 2008, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis un **avis défavorable sur le réaménagement proposé.**

Le projet présenté porte sur la création d'un terminus avenue Churchill, à hauteur de la place Vanderkinderen. Il s'inscrit dans un projet de réaménagement de la totalité de l'avenue et de son éclairage, supposant une redistribution de l'espace public en faveur de la juxtaposition de bandes de circulation réservées à différents modes de déplacement. Ainsi, la coupe en travers de l'avenue subit une refonte importante, modifiant la largeur du terre-plein central et l'écartement des alignements d'arbres dont le parallélisme est remis en cause.

Si la CRMS ne remet pas en cause l'abattage des marronniers d'alignement pour des motifs phytosanitaires, elle ne peut accepter le réaménagement de l'avenue tel que proposé, et ce pour les raisons générales et particulières exposées ci-dessous.

Remarques générales

Les grands tracés léopoldiens plantés d'arbres d'alignement ont contribué à façonner l'image de Bruxelles et de ses faubourgs dès le XIXe siècle et jusque dans les années 1960. **Le PRAS en a confirmé la valeur en les comprenant dans des ZICHEE.** (Zones d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement).

Leur valeur, caractérisée par un vocabulaire urbain et végétal très précis, repose sur quelques principes simples et évidents :

- continuité des alignements bâtis ;
- continuité et parallélisme des alignements plantés ;
- entre axe des arbres rapproché et constant dans l'alignement (4 à 5 m = effet colonnaire) ;
- largeur constante et perméabilité des terre-pleins ;
- symétrie des aménagements ;
- essences caractéristiques : marronnier, tilleul, platane ;
- matériaux naturels, durables, perméables, non salissants, aisés à entretenir.

L'importance de ces axes structurants étant confirmée par le PRAS tant au niveau structurel qu'au niveau esthétique et historique, la CRMS veille à ce que l'ensemble de ces caractéristiques soient préservées. Ceci constitue le fondement de ses réflexions en la matière.

La CRMS ne pense pas que l'on peut vivre aujourd'hui comme on vivait au XIXe siècle. Mais elle sait que si l'on souhaite donner à la ville une chance de se développer dans l'avenir tout en conservant son identité, l'on ne peut en aucun cas transformer ses espaces structurants en espaces résiduels. Il ne s'agit pas de figer la ville mais, au contraire, d'en valoriser les qualités principales pour lui permettre de continuer à évoluer sans perdre son âme.

Si la ville constitue un élément-clé du développement durable, et si l'on examine quels sont, dans ce système, les éléments constitutifs les plus durables, on doit en conclure que la morphologie urbaine, les tracés et les alignements sont ce qui demeure le plus stable. Ensuite vient la densité bâtie et enfin, en dernier lieu, l'organisation de la circulation.

Il semble dès lors déraisonnable de modifier les alignements bâtis ou plantés en fonction de la circulation qui est circonstancielle (elle peut changer sur simple règlement de police et change régulièrement). Il n'est donc pas pertinent de modifier la structure de la ville en fonction de la dimension des véhicules des transports publics ou d'élargir les alignements de rues afin que les poids lourds se croisent plus aisément. **Il est souhaitable, au contraire, de tout mettre en œuvre pour adapter la circulation et les caractéristiques des transports urbains et privés à la ville durable qu'ils doivent desservir.** Car les véhicules changent en fonction de normes et de paramètres variables. A Fribourg, les planchers des trams sont situés à moins de 10 cm du sol. Ils sont aisément accessibles, y compris par les moins valides. A Bruxelles, il n'en va pas de même, ce qui exige la construction de véritables « quais » de débarquement pour les usagers, supposant des rampes d'accès, des garde-corps, etc...

Les caractéristiques des véhicules changent en fonction de nouvelles habitudes, tantôt en fonction de normes d'accessibilité ou de priorités conjoncturelles. Or, elles sont aujourd'hui à l'origine de vastes projets de redistribution de l'espace public dans les axes structurants plantés d'arbres d'alignement.

Dans ce contexte, la place de l'arbre n'est défendue par aucun utilisateur – ce qui explique qu'on lui réserve l'espace qui reste (résiduel) lorsque chaque mode de déplacement a reçu la part qui lui semble indispensable. Or, cela ne permet plus aux arbres d'alignement de survivre – ni de pousser correctement en cas de replantation. La CRMS ne peut souscrire à cette logique qui est contraire à celle du développement durable. Dans la mesure où le Gouvernement bruxellois s'est engagé à réduire la circulation automobile de 20% d'ici 2010, elle ne peut accepter que, d'une part, l'on mette en péril les grandes avenues plantées de la capitale en faveur des transports en commun et que, d'autre part, l'on continue à faciliter la circulation automobile à l'aide de « tourne à gauche » aux dépens des alignements plantés. Cette remarque se justifie d'autant ici que l'avenue Churchill est une avenue résidentielle densément habitée. **La CRMS sera toujours attentive, dans le domaine des transports comme dans tous les autres, à ne pas subordonner la qualité de la ville et la convivialité des espaces publics à l'application de considérations conjoncturelles et changeantes (comme les dimensions du matériel roulant, le nombre de bandes de circulation, etc.). La morphologie urbaine et le caractère particulier des grands axes structurants doivent, dans tous les cas, rester le point de départ de toute réflexion sur la circulation et les déplacements à Bruxelles.**

L'abattage des arbres de l'avenue Churchill

Le double alignement de marronniers communs de l'avenue Churchill a fait l'objet, durant l'été 2006, d'une étude phytosanitaire réalisée par le bureau d'études Arboriconseil.

Les tailles sévères, en particulier, sont responsables d'une dégradation avancée des vieux arbres, de leur mauvais état mécanique et donc d'un niveau de dangerosité élevé. L'étude conclut à la nécessité d'abattre à court terme 68 sujets et 67 à moyen terme, soit un total de 135 arbres sur 158. Quant aux jeunes sujets, leur développement est contrarié par la concurrence exercée par leurs voisins adultes et l'on aurait détecté chez eux des symptômes de la nouvelle maladie bactérienne du marronnier. Si l'étude avait conclu à un abattage moins extensif, il n'aurait d'ailleurs pas été possible de replanter dans de bonnes conditions sans procéder à un renouvellement complet de la terre vu la réduction des terre-pleins.

Toutefois, l'abattage des marronniers de l'avenue Churchill a deux corollaires : d'une part, le choix de l'essence de replantation ; d'autre part, le réaménagement des voies de tram et ses dépendances : terminus, extension des quais d'embarquement, locaux pour contrôleurs, sanisettes, éclairage, etc. En ce qui concerne le choix de l'essence, la replantation à l'identique est contre-indiquée en raison des risques liés à l'extension, en Europe septentrionale, d'une maladie nouvelle dont l'agent pathogène est la bactérie *Pseudomonas syringae* et à laquelle le marronnier est très sensible. Le choix du platane est judicieux. Outre le fait qu'il s'agit d'une essence feuillue (exotique comme le marronnier), son port et son feuillage se rapprochent dans une certaine mesure de ceux du marronnier. La CRMS souscrit donc à ce choix.

Le réaménagement de l'avenue

Par contre, en ce qui concerne le réaménagement de l'avenue en fonction des nouvelles installations souhaitées par la STIB, la CRMS ne peut l'encourager, dans la mesure où il ne respecte pas les caractéristiques d'un des grands axes léopoldiens. En effet :

- la largeur des terre-pleins n'est pas constante : ils se rétrécissent et s'élargissent au gré des bandes de circulation, tourne à gauche, pistes cyclables, terminus, etc. ;
- les alignements d'arbres ne sont plus continus (interrompus par les tourne à gauche), ni parallèles l'un à l'autre (ils varient en fonction de la largeur du terre-plein) ;
- l'environnement écologique des arbres est mis à mal, notamment par l'imperméabilisation accrue du sol et la réduction à la partie congrue de la surface et du volume de terre disponibles pour les plantations.

En conclusion, dans le cas de figure de l'avenue Churchill, la CRMS ne pourrait souscrire aux abattages que pour autant que le projet de réaménagement soit revu de manière à préserver son caractère d'axe structurant et à garantir le succès des nouvelles plantations.

Dans cet objectif, la CRMS émet les réflexions et recommandations suivantes :

- l'aménagement d'un terminus de tramway à l'endroit stratégique où l'avenue Churchill s'articule sur l'avenue Brugmann et se prolonge par l'avenue Albert est un choix qui résulte d'une appréciation erronée de l'importance des grands axes et des espaces urbains structurants dans la ville. Il résulte de la seule logique circulatoire qui consiste à juxtaposer autant de bandes réservées qu'il y a de modes de déplacement et porte atteinte à la fois à la lisibilité et à l'identité de la ville, en même temps qu'il hypothèque gravement son patrimoine vert. En effet, la minéralisation des voies et l'extension des quais pour accueillir le flux escompté de voyageurs ainsi que tous les équipements souhaités (sanisette des conducteurs, locaux pour les contrôleurs de 12 x 3m) ne permettront pas d'offrir des conditions suffisantes pour que les nouveaux arbres puissent se développer et atteindre leur taille normale à maturité.
- Le tracé des terre-pleins centraux sera continu et sa largeur ne peut en aucun cas être inférieure à la largeur actuelle à l'endroit le plus large. La « verdurisation des bermes », entrecoupée par les embarcadères, est étrangère au vocabulaire du terre-plein et en fragmente la perception au lieu d'en souligner la continuité.
- La longueur des quais de débarquement (jusqu'à 136m au terminus !) sera impérativement réduite. Les matériaux de recouvrement seront perméables afin de favoriser la reprise et la croissance des arbres d'alignement. Ils seront durables, de couleur sobre et aisés d'entretien.
- Les alignements de platanes seront strictement parallèles l'un à l'autre et l'alignement du terre-plein sera constant par rapport aux alignements d'arbres.
- Les alignements ne seront pas interrompus aux carrefours par les bandes de tourne à gauche. Ils seront symétriques. Le cas particulier de la jonction avec la chaussée de Waterloo fera l'objet d'une étude particulière.
- L'implantation proposée d'une sanisette pour les conducteurs sur le rond-point Churchill sera revue car il s'agit du point focal des toutes les vues et perspectives d'un tracé en étoile qui a déterminé l'urbanisation du quartier.

- Le profil de l'avenue sera identique sur tout son tracé (même largeur de voirie) ; les trottoirs seront continus (sans « oreilles » aux traversées, puisque les bandes de circulation automobile seront réduites) ;
- La superficie et l'encombrement des nouveaux locaux pour les contrôleurs seront réduits.

Parallèlement, et s'agissant d'un des principaux axes structurants de Bruxelles, la CRMS demande de réaliser une étude permettant d'établir précisément les caractéristiques d'origine de l'avenue Churchill (largeur des terre-pleins, largeur des voiries, largeur des trottoirs, largeur des alignements, entre axe des arbres d'un même alignement, nombre total des arbres, etc).

C'est en tenant compte de ces caractéristiques historiques et paysagères, du respect des spécificités des grandes voiries léopoldiennes et d'un partage de l'espace public (en lieu et place de sa division), que pourrait être élaboré, en concertation avec les différentes instances concernées, un projet d'aménagement et de plantation de l'avenue qui favorise les transports publics mais qui soit aussi respectueux de la lisibilité et de la dynamique urbaine, ainsi que de la place de l'arbre dans la ville.

La CRMS est prête à apporter toute son aide à l'élaboration d'un tel projet.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

J. DEGRYSE
Président

C.c.: A.A.T.L. – D.M.S. (M. Th. Wauters).