

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

V/réf. : 05/PFD/224066
N/réf. : AVL/CC/ETB-4.9/s.450
Annexes : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : ETTERBEEK. Avenue d'Auderghem : tronçon compris entre les carrefours Chasse et Belliard/
Nerviens. Demande de permis d'urbanisme.
(Dossier traité par Fr. Guillan-Suarez)

En réponse à votre lettre du 19 janvier 2009 sous référence, reçue le 21 janvier, nous avons l'honneur de vous communiquer **les remarques** émises par notre Assemblée, en sa séance du 4 février 2009, concernant l'objet susmentionné.

Le projet concerne le réaménagement du tronçon de l'avenue d'Auderghem compris entre son croisement avec les rues Belliard/Nerviens et le carrefour de la Chasse.

Il s'agit d'un axe particulièrement bruyant en raison notamment de la charge du trafic.

Le projet vise à « calmer le trafic » et à réduire la vitesse automobile (vitesse maximale de 50 km/h sur tout l'axe) afin de diminuer les nuisances sonores. Son objectif est, par ailleurs, d'améliorer l'espace public par la création d'un boulevard urbain donnant de la place aux transports en commun.

Les interventions générales projetées dans ce sens sont :

- l'aménagement d'un site propre pour les bus, également réservé aux cyclistes, pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun et augmenter le confort des arrêts de bus (en les avançant et en plaçant des abribus),
- la réduction, par conséquent, des bandes de circulation automobile à une dans chaque sens,
- l'aménagement de plateaux ralentisseurs à chaque carrefour,
- l'aménagement d'oreilles de trottoirs pour améliorer la sécurité des piétons et l'installation de traversées piétonnes avec îlots intermédiaires sur la chaussée,
- la plantation d'arbres d'alignement supplémentaires: 15 arbres existants sont abattus et 37 nouveaux spécimens sont plantés,
- la diminution du nombre de parkings de 231 à 172, soit une perte de près de 60 places au profit de parkings moins valides, services de police, zones de livraisons, bus scolaires, etc.,
- l'installation d'un nouvel éclairage public sur les façades.

A l'examen du dossier, la Commission constate que cette proposition, assez technique et fonctionnelle, sera peut-être efficace en termes de ralentissement du trafic routier dans l'avenue.

Elle observe toutefois que **le projet mise sur une hiérarchisation accrue et une segmentation des fonctionnalités de l'espace publique, lequel n'est plus désormais « partagé » par ses différents utilisateurs mais au contraire « divisé » entre eux. La CRMS décourage systématiquement un tel parti. 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. Il requiert des obstacles physiques plus nombreux, d'importants marquages au sol, et une signalisation routière accrue pour permettre à chaque espace de fonctionner de manière « autonome ». Le partage de l'espace public oblige, au contraire, à un comportement plus convivial et nécessite moins de place, moins de barrières physiques et moins de signalisation. La CRMS plaide pour cette dernière solution car elle estime que la prolifération de ces dispositifs ne va pas dans le sens de la lisibilité de la structure urbaine et de la requalification de l'espace public.

Dans le cas présent, l'aspect de l'avenue sera dominé par :

- les plateaux coupe-vitesse qui modifieront non seulement le relief de l'avenue mais également son profil (« dilatation » de la forme de l'avenue à chaque carrefour) et induiront des abattages d'arbres,
- les îlots de traversées piétonnes accompagnés d'oreilles de trottoirs,
- les panneaux routiers signalant la partition de la voie publique et la présence des plateaux coupe-vitesse,
- de nombreux marquages au sol.

1. Plateaux casse-vitesse

La CRMS s'interroge sur l'opportunité d'aménager systématiquement des plateaux casse-vitesse sur les axes structurants et à tous les carrefours. En effet, si elle peut comprendre l'utilité ou la nécessité de tels dispositifs sur certaines rues ou avenues secondaires, elle estime que le recours à ces aménagements ne doit pas être généralisé à l'ensemble de la ville et n'apparaît pas pertinent sur les axes de circulation principaux a fortiori si les transports publics y circulent. Ces aménagements génèrent, en effet, un inconfort très important.

En l'occurrence, les changements de niveaux, répétés et rapprochés, prévus par le projet, occasionneront un parcours chaotique qui s'avèrera fort gênant à la fois pour les nombreux navetteurs et utilisateurs des transports publics mais également pour tous les autres usagers – tant les vélos que les voitures – à l'exception des piétons (les seuls restant à niveau).

Outre le fait de nuire à la lisibilité générale de l'avenue, les plateaux casse-vitesse auront également des conséquences sonores non négligeables lors de leur franchissement par des poids lourds – ce qui va à l'encontre d'un des objectifs du projet.

Enfin, les changements de profil qu'ils impliquent au niveau de la voirie nécessiteront des travaux assez conséquents de réfection des égouttages (adaptation à ce nouveau profil) ainsi que l'abattage de plusieurs arbres qui semblent être gênants pour leur mise en œuvre.

Par conséquent, la CRMS déconseille l'aménagement de des plateaux casse-vitesse sur cet axe.

2. Plantations

Concernant l'aspect paysager, la Commission observe que le projet n'est pas abouti. Seul un renforcement des plantations actuelles – des tilleuls ? – est prévue. Aucune explication n'est fournie quant aux motivations des abattages prévus. En tout état de cause, le projet de plantation est irrégulier et plutôt aléatoire avec des entraxes variant entre 7 et 20 mètres entre certains arbres. La symétrie n'est pas recherchée et les carrefours ne font pas l'objet de plantations organisées. Dans l'ensemble de l'alignement, il y a encore des ruptures de rythme marquées.

Par conséquent, **la Commission demande que le projet soit revu pour remédier à ces différentes faiblesses. Elle estime, par ailleurs, que l'avenue gagnerait en qualité paysagère si ces plantations étaient davantage densifiées que ce qui est prévu.** L'ajout d'une quarantaine d'arbres pourrait permettre d'obtenir un rythme plus satisfaisant.

3. Bande bus/vélos

Concernant la partition prévue de l'espace public, est-il opportun de faire circuler les vélos sur la bande des bus ? La Commission s'interroge sur les problèmes de sécurité que cette option pourrait engendrer pour les usagers faibles (vélos).

4. Eclairage

Le renouvellement de l'éclairage public, annoncé par le projet, n'est pas documenté par le dossier transmis avec la demande. La CRMS ne peut donc se prononcer sur cet aspect important du projet.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f. f.

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : Mme F. Cordier
- A.A.T.L. – D.U. : M. Guillan Suarez
- Concertation d'Etterbeek