

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

A.A.T.L. – D.U.

Monsieur André VITAL

Fonctionnaire délégué

C.C.N. - Rue du Progrès, 80 / bte 1

B – 1035 BRUXELLES

Bruxelles, le

V/Réf : 19/pfd/270192

N/Réf : AVL/KD/WSP-4.11/s.467

Annexes : 1 dossier + photos anciennes

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : WOLUWE-SAINT-PIERRE. Avenue de Tervueren.

Tronçon situé entre les boulevards du Souverain et de la Woluwe.

Réaménagement de l'espace public en vue du prolongement de la ligne 94 vers le boulevard de la Woluwe.

En réponse à votre lettre du 3 novembre 2009, en référence, réceptionnée le 4 novembre, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 18 novembre 2009, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis l'avis suivant.

La demande concerne le réaménagement de l'espace public de l'avenue de Tervueren en vue du prolongement de la ligne 94 dans le tronçon situé entre les boulevards du Souverain et de la Woluwe. Ce tronçon, inscrit en zichée au PRAS, est compris dans la zone de protection du Dépôt de trams et du Musée du transport urbain et longent plusieurs parcs protégés (parc de la Woluwe, propriété Blaton).

Pour rappel, la CRMS s'était prononcée, durant la séance du 09/05/07, sur la demande de permis introduite par la STIB pour la prolongation de la ligne de tram 94 entre Hermann Debroux et le boulevard de la Woluwe. Elle avait, en particulier, pointé l'absence de dimension paysagère du projet, particulièrement regrettable dans une des séquences les plus prestigieuses des grands axes léopoldiens créés à la fin du XIXe siècle - alors que leur importance a été confirmée par le PRAS tant au niveau structurel qu'au niveau esthétique et historique (zichée). Le permis a été octroyé en 2009 et les travaux de réaménagement sont en cours.

Dans le contexte de ces aménagements, des problèmes de mobilité avenue de Tervueren ont été mis en évidence, notamment à hauteur des carrefours Souverain/Tervueren/Parmentier et Tervueren/Woluwe.

La présente demande vise à remédier à cette situation en "aménagement de façon plus efficace l'ensemble de ce double carrefour sans, toutefois, remettre en cause le tracé des voies nouvelles tel qu'obtenu par le permis STIB, en améliorant la sécurité et la qualité des lieux, en particulier pour les usagers doux, et en renforçant le caractère vert de la vallée de la Woluwe".

La CRMS observe que ces objectifs ne sont pas atteints : outre le fait que la nouvelle proposition ajoute encore à la complexité des lieux en augmentant le nombre de bandes de circulation, de sites propres et de subtilités relevant de la technique circulatoire, **les interventions paysagères qui l'accompagnent sont moins satisfaisantes encore tant du point de vue des usagers que du point de vue urbanistique.**

Certes, les deux carrefours concernés par la demande constituent des nœuds difficiles du trafic automobile en Région bruxelloise. Toutefois, il est inacceptable que, dans le réaménagement d'une des scènes les plus admirables du système des boulevards bruxellois - connecté à plusieurs parcs magnifiques qui font intégralement partie de cette scénographie urbaine exceptionnelle et sont, de ce fait classés - les aspects paysagers du projet apparaissent comme le simple reliquat de la complexité fonctionnelle des carrefours. Il est évident que la maîtrise de cette complexité passe aussi (et avant toute chose !) par une intelligibilité des lieux à laquelle le paysage participe directement.

Plusieurs modifications apportées au permis délivré sont particulièrement dommageables :

1. Carrefour avenue de Tervueren / boulevard du Souverain / avenue Parmentier / passerelle

Contrairement à ce que permet et prévoit le permis accordé (plan PU 1374/064 du 16/11/07), les arbres d'alignement existant au centre de l'avenue de Tervueren disparaîtraient, créant ainsi une discontinuité entre les deux sections de l'avenue. La double rangée d'arbres reprendrait ensuite à hauteur du Dépôt de Trams.

La Commission n'approuve pas cette option car elle est contraire au parti urbanistique global qui a sous-tendu la création de l'avenue à l'origine. Les photos anciennes montrent en effet que, bien que l'avenue était coupée par un pont en brique monumental, ***la continuité de l'alignement arboré avait été clairement privilégiée sur « l'accident » du chemin de fer*** (voir documents ci-joints). Aujourd'hui que le pont en maçonnerie a été remplacé par une passerelle légère pour vélos et piétons, il y a d'autant moins de raison de privilégier une « mise en valeur de la passerelle » invoquée ici uniquement pour justifier la suppression du terre-plein qui répond à une gestion un peu différente du trafic automobile. ***La CRMS insiste donc pour le rétablissement maximum de la continuité des alignements.***

Si l'abattage des marronniers de l'avenue de Tervueren s'avère inévitable (ce que l'étude ne documente pas), la Commission réitère sa demande d'inscrire cette intervention dans une réflexion globale sur l'entière du tracé de l'avenue en Région bruxelloise et dans la cohérence paysagère qui a prévalu à ces aménagements prestigieux. Dans ce cadre, la CRMS demande le respect de l'entre-distance actuelle entre alignements et entre arbres de haute tige d'un même alignement (platanes ou tilleuls argentés, par exemple) afin de conserver les rapports de grandeur existant actuellement entre masse végétale et profils de l'avenue, etc.

2. Carrefour avenue de Tervueren / boulevard de la Woluwe

Le carrefour de l'avenue de Tervueren et du boulevard de la Woluwe s'étend actuellement sur une grande surface avec différents embranchements de voiries séparées par de multiples îlots et espaces résiduels verdurisés.

Le projet prévoit la concentration des voiries en un carrefour unique en forme de 'T'. Les arrêts de bus et trams seraient regroupés en une seule halte dans l'avenue de Tervueren, avant la bifurcation vers le boulevard de la Woluwe.

La CRMS n'approuve pas cette modification pour deux raisons essentielles qui découlent, une fois de plus, des lacunes de l'étude d'un point de vue paysager. En effet, le site n'a été appréhendé ni d'un point de vue topographique, ni d'un point de vue topologique, ni d'un point de vue spatial.

1) L'avenue du Parc de Woluwé (aujourd'hui délaissée de toute circulation automobile et seulement accessible aux piétons et à la « circulation douce ») constitue, avec son pont rustique, une articulation essentielle du parc sur l'avenue de Tervueren. Cette articulation fait partie d'un « Park System » conçu au niveau du territoire bruxellois. C'est très judicieusement dans la continuité visuelle de cette articulation que le boulevard de Woluwé a été tracé. ***Remplacer l'articulation simple et intelligible de trois espaces structurels entre eux (l'avenue de Tervueren, le parc et le boulevard de la Woluwe) par un carrefour en T, décalé par rapport à l'avenue du Parc de la Woluwe, se révèle donc être une proposition inadéquate, particulièrement peu judicieuse sur le plan paysager. Cela résulte à nouveau de la seule vision circulatoire méconnaissant la composition du branchement de la vallée sur le parc et l'avenue. La CRMS désapprouve totalement cette option.***

2) La CRMS avait déjà critiqué le projet précédent (le PU octroyé) pour son manque de réflexion sur le profil en travers du boulevard de la Woluwe. Elle observe que la présente proposition pêche toujours par manque d'ambition à cet égard. La CRMS avait demandé de profiter de l'occasion donnée par le réaménagement complet du carrefour pour prolonger ici l'aménagement grandiose du boulevard du Souverain et de l'avenue de Tervueren de manière à requalifier cette voirie dont les abords s'apparentent plus à un zoning qu'à un morceau de ville. Elle observe, en effet, que le parti d'un aménagement dissymétrique proposé ne répond à aucune logique urbanistique, historique ou paysagère - si ce n'est à celle de la facilité veyère. ***La CRMS s'interroge sur la pertinence de la localisation des voies du côté de l'espace vert alors qu'à l'évidence l'essentiel de la clientèle se rend dans les bureaux, les logements, les commerces et les écoles qui se trouvent sur la rive opposée.*** Par conséquent, la CRMS plaide pour que soit entreprise sans tarder une étude globale du réaménagement du boulevard de la Woluwe (du moins dans son tronçon situé en-deça du tunnel) avec terre-plein central planté d'arbres de haute tige, accueillant les voies de tram. Les aménagements transitoires sont nécessaires, ils seront donc temporaires.

3) A défaut d'étude paysagère, la réalisation d'un « cône de vision » est proposée à partir de la statue équestre de José de San Martin (à proximité du dépôt de trams). La CRMS ne comprend pas le parti de cette perspective : elle va de rien à nulle part et ne constitue aucun enjeu historique, paysager, urbanistique. Par contre, la présente demande rabote de manière importante la superficie du petit jardin qui entoure la statue au profit d'une piste cyclable et de l'agrandissement du trottoir en « espace vert » de l'autre côté du boulevard (à proximité de 9 bandes de circulation !). La création de cette piste cyclable ne se justifie absolument pas au vu des voiries de dessertes confortables et sans trafic automobile qui existent déjà de ce côté comme du côté opposé de l'intersection du boulevard de la Woluwe avec l'avenue de Tervueren. La Commission s'oppose donc à la diminution de la superficie du square et ne souscrit pas à la proposition de réaménagement qui est effectuée ici.

Pour conclure, et contrairement à l'objectif annoncé, cette nouvelle demande ne constitue pas une amélioration du permis octroyé. Par conséquent, la CRMS n'y souscrit pas. Elle se tient à la disposition des différentes parties intéressées pour aider à ce que la dimension paysagère des lieux et leur importance du point de vue de la scénographie urbaine soient intégrées à la réflexion sur la réorganisation des différents modes de déplacement.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

G. VANDERHULST
Président f.f.