

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE

Monsieur A. GOFFART, Directeur
A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/PFD/283980
N/réf. : AVL/cc/BXL-4.102/s.483
Annexes : /

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Place Royale / rues Montagne de la Cour, Ravenstein, des Colonies, du Gentilhomme, Coudenberg, Marché au Bois et Treurenberg. Réaménagement des espaces publics de façade à façade et création d'un site propre pour bus et trams.

Demande de permis d'urbanisme – Avis de la CRMS

(Dossier traité par F. Guillan-Suarez)

En réponse à votre lettre du 23 juillet 2010 sous référence, reçue le 30 juillet, nous avons l'honneur de vous communiquer **l'avis défavorable** émis par notre Assemblée, en sa séance du 18 août 2010, concernant l'objet susmentionné.

INTRODUCTION

Bien qu'elle soit présentée comme un aménagement convivial, la proposition de la STIB s'avère en réalité fort traumatisante pour la morphologie du tissu urbain et pour la dynamique de la ville qui en dépend directement.

Le projet propose, par un dévoiement du réseau ferré actuel compris entre la place Royale et la rue Royale (angle rue du Gentilhomme), de rapprocher les lignes de tramways 92 et 94 de la Gare Centrale en empruntant l'itinéraire suivant, à créer :

- Place Royale – Montagne de la Cour ;
- Rue Ravenstein ;
- Place du Marché aux Bois ;
- Antenne terminus rue Cardinal Mercier (en remplacement des Quatre Bras ?) ;
- Rue des Colonies ;
- Rue du Gentilhomme ;
- Treurenberg et raccord à la ligne de la rue Royale.

La demande se fonde sur le plan de déplacement IRIS 2, non approuvé par le Gouvernement, et sur une réduction du trafic automobile dans le Pentagone.

Le tronçon de voie existant longeant le parc de Bruxelles entre la place Royale et le Treurenberg serait supprimé (c'est ce que montrent les documents accompagnant le dossier).

Après analyse minutieuse du projet, la CRMS doit constater que le tram, qui est le moyen de transport le plus lourd et dont l'équipement est le plus rigide après le train, n'est vraisemblablement pas le meilleur choix pour desservir l'aménagement urbain le plus fragile du centre historique de Bruxelles, à l'articulation de la ville haute et de la ville basse et que des solutions plus simples, plus souples, moins contraignantes à mettre en œuvre et moins préjudiciables visuellement pourraient s'y substituer avantageusement. En effet, les contraintes liées au choix du tram sont si peu compatibles avec le tissu urbain concerné que le projet nécessite un bouleversement total des voiries qui longent le parcours, de façade à façade, mais également un réaménagement (parfois inutile ?) de plusieurs espaces publics de qualité qui le bordent. L'impact visuel des caténaires ainsi que des câbles électriques sur le paysage urbain et le panorama ne semblent pas avoir été pris suffisamment en compte dans ce choix, pas plus que l'encombrement des portes-caténaires et le rétrécissement des trottoirs déjà étroits au détriment du confort des piétons. Pour toutes ces raisons, la Commission encourage la STIB à envisager une alternative à ce projet mieux adaptée aux caractéristiques de cette zone hautement patrimoniale et stratégique, particulièrement fragile, de la ville et qui en constitue une articulation clef.

Par ailleurs, et quoique le nouveau trajet soit prévu pour faciliter la vie des Bruxellois, force est d'observer qu'ils pourront, certes, se rendre à la gare centrale. Malheureusement, ***ils ne pourront plus atteindre le parc de Bruxelles – c'est-à-dire la plus belle promenade de la capitale et un lieu symbolique sur le plan institutionnel – qu'au prix d'une escalade de 15 m ou d'un détour important*** (efforts qui semblent par ailleurs inacceptables pour les navetteurs).

La disparition de la ligne de tram rue Royale à hauteur du Parc classé comme site risque d'entraîner la complète désertion de cette partie de la ville en soirée et d'être à l'origine de sérieux problèmes de sécurité par manque de contrôle social. ***Il serait donc judicieux de conserver ce tronçon.***

La CRMS développe ci-dessous son avis négatif sur le projet en émettant une série de considérations d'ordre général, suivies de remarques plus ciblées sur les aspects techniques du dossier et les différentes options du projet proprement dit.

I. REMARQUES GENERALES

La principale difficulté du projet réside dans le contexte urbain extrêmement contraignant dans lequel il est censé s'inscrire :

- le développement urbanistique très complexe de cette partie de Bruxelles ;
- le relief (pentes tant longitudinales tant qu'en travers) du parcours ;
- la typologie très différenciée des rues et espaces publics que le parcours emprunte ou longe ;
- le nombre important de bâtiments exceptionnels et d'immeubles classés longeant le parcours.

1) Remarques sur le contexte urbain, historique et patrimonial du projet

Le projet de la STIB d'installer un tram en site propre prend place dans un contexte très problématique et particulier. L'analyse urbaine et morphologique du quartier fait malheureusement défaut dans le dossier. Celle-ci aurait pourtant aidé à effectuer une approche plus prudente du quartier et à développer une proposition qui lui soit mieux adaptée. Au lieu de cela, le projet prévoit des interventions fort lourdes et s'étendant pratiquement jusqu'à la cathédrale Saints Michel et Gudule, dans l'axe de laquelle la totalité de la circulation automobile descendante serait aiguillée.

Pourtant, la liaison difficile établie au fil du temps entre le haut et le bas de la ville à hauteur de la Montagne de la Cour et de la rue Ravenstein est le résultat de plus de 150 ans de tâtonnements, d'études, de concours et de travaux parfois pharaoniques déployés par la Ville de Bruxelles et par l'Etat pour résoudre une véritable aporie urbaine à travers des objectifs souvent contradictoires (cf. annexe). L'équilibre actuel de l'ensemble est, de ce fait, particulièrement fragile et précaire.

Ce morceau de ville constitue un lien stratégique et unique entre l'ancien noyau moyen-âgeux des abords de la Grand-Place (aujourd'hui reconnu Patrimoine de l'Humanité) et le magnifique quartier royal qui a été édifié sur un gigantesque remblai, enterrant l'ancienne Cour de Bruxelles.

Renforcer ce lien par une meilleure desserte en transports en commun pourrait être un bon projet pour Bruxelles et pour les Bruxellois. **Le présent projet induit malheureusement le bouleversement total de l'espace public pour adapter ce morceau de ville délicat à la rigidité et la lourdeur d'un réseau de tram sur site propre bétonné. Ce choix risque de s'avérer lourd de conséquences au niveau du dynamisme urbain, de la difficulté et de la durée du chantier ainsi que du coût financier qui semblent avoir été mal évalués. C'est une rupture urbanistique tant matérielle que visuelle que l'on s'apprête à réaliser, qui risque d'handicaper définitivement le développement d'un quartier sensible ainsi que du plus important pôle culturel de Bruxelles.**

Le dossier est accompagné du rapport sur les incidences environnementales dans lequel les volets urbanistique et patrimonial sont lacunaires voire totalement absents. En effet, à aucun moment il ne fait la moindre allusion à l'impact du projet sur le rôle et la raison d'être (toujours bien actuels, comme le montre le développement du Centre de Congrès) de ce tissu urbain totalement atypique. C'est évidemment regrettable pour un lieu à ce point chargé d'histoire. Aussi la CRMS a-t-elle joint à son avis, à titre d'information, une brève synthèse de la formation de ce morceau de ville (cf. annexe). Son histoire mouvementée explique pourquoi, bien que placé à l'articulation de deux points forts de la ville (la Grand-Place et la place Royale), le Mont des arts demeure l'un des lieux les plus fragiles de la structure urbaine bruxelloise. Il s'en faut de peu que cet équilibre précaire ne bascule vers un point de non retour.

2) Remarques sur la pertinence du projet par rapport à la morphologie urbaine

Au siècle passé, Bruxelles a été éventrée de part en part pour réaliser une jonction ferroviaire entre la gare du Nord et la gare du Midi, ainsi qu'un large boulevard desservant (de plain-pied !) les nouvelles fonctions tertiaires y associées. Cinquante ans plus tard, au lieu de mettre à profit cette (infra)structure lourde pour y faire circuler un tram en site propre dans des conditions optimales (connexion de 3 gares, de pôles d'emploi et de pôles culturels), on la transforme en piétonnier dans son tronçon le plus stratégique (gare centrale). Parallèlement, on s'efforce de faire passer des tramways en site propre rue des Colonies et dans la petite rue du Gentilhomme !

Ce parti apparaît fort peu pertinent.

La CRMS est 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 la stricte application de données normatives (comme la dimension des véhicules de la STIB) ou d'autres considérations purement conjoncturelles. **La morphologie urbaine et le caractère des espaces publics doivent rester le point de départ de toute réflexion sur la circulation. Non l'inverse. Il est donc nécessaire 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.**

La CRMS plaide donc pour une corrélation forte entre la structure du tissu urbain et l'usage de l'espace public, dans un objectif d'intelligibilité et d'efficacité.

Dans le cas précis des transports publics dans le centre historique et à hauteur du Mont des Arts, cela signifie qu'il faut favoriser :

- les transports en commun lourds sur les infrastructures lourdes existantes et les axes structurants (Jonction, rue Royale) ;
- des transports en commun souples et légers, aux caractéristiques adaptées à la ville ancienne dans les mailles plus serrées du centre historique, (par exemple, un petit bus tournant en boucle, et branché sur la Jonction).

Le projet aurait gagné à prendre comme point de départ la structure urbaine existante et à s'y adapter (en fonction des types de voiries rencontrés) plutôt que de prévoir la mise en œuvre uniforme d'un même site propre bétonné et rigide à la fois sur de larges rues des années 30 (qui peuvent le supporter) et sur des voiries anciennes et étroites (incapables de supporter un tel aménagement sans dégâts). Le projet hypothèque de la sorte la flexibilité de plusieurs zones historiques, déjà fragilisées. En modifiant la lisibilité des réseaux urbains, en les banalisant et surtout en modifiant leur hiérarchie, le projet menace la dynamique même de la ville et son identité là où précisément son équilibre précaire est le résultat lourdement acquis de 150 ans d'histoire complexe et d'enjeux contradictoires.

De ce point de vue, la CRMS souhaite attirer l'attention du Gouvernement bruxellois sur les incohérences du système de circulation que l'on est occupé à mettre en place en Région bruxelloise et que l'on continue à développer dans le centre historique. L'impact du présent projet sur le développement de la Région et le coût des travaux (sous évalué car l'étude ne semble pas suffisamment aboutie) sont disproportionnés par rapport au bénéfice attendu (désengorgement de la ligne 1 de Métro dans ce cas-ci). Il est parfaitement possible d'améliorer la liaison en transports en commun entre le haut et le bas de la ville à hauteur de la Gare centrale, sans pour autant recourir au moyen de transport public le plus lourd et le plus rigide qui soit.

3) Remarques sur la complétude du dossier : aspects techniques du projet

Des éléments essentiels, d'ordre technique, manquent pour évaluer correctement les incidences du projet sur la ville et le paysage urbain. En effet, les pentes et ouvrages d'art que le site propre des tramways est censé emprunter ne sont pas documentés alors que l'on franchit une dénivellation de quelque 27,50 mètres entre la place Royale et la Jonction (Gare centrale):

- ***pas d'indication des courbes de niveaux sur les plans*** (ni sur les plans d'implantation, ni sur les plans plus détaillés). Ces indications sont pourtant essentielles ;
- ***pas de coupes longitudinales*** (même partielles) de la situation existante ni du projet ;
- ***confusions dans le repérage des profils indiqués sur les différents plans fournis***, dénotant un défaut de coordination de l'étude ;
- ***pas de profils en travers précis (ni existant ni projeté) à hauteur de la courbe de la rue du Montagne de la Cour*** (un peu plus bas que le Calder) là où la pente en dévers a exigé la création de marches le long du trottoir lors du réaménagement complet effectué en 2000. ***Un profil détaillé de ce raccord particulièrement délicat est nécessaire ;***
- ***pas de profils en travers (ni existant ni projeté) à hauteur du Palais des Beaux-Arts*** alors que des salles sont aménagées dans les sous-sols de la rue Ravenstein (jadis des parkings). ***Des coupes détaillées du site propre au-dessus des salles sont nécessaires*** (voir aussi point suivant) ;
- ***aucune documentation (sources ? plans originaux ?) de la rue Ravenstein construite en viaduc*** sur la rue des Sols dans les années 1920. Seule une coupe en travers est fournie alors que c'est la coupe longitudinale qui devrait documenter la faisabilité de l'entreprise en fonction de la longueur du viaduc et de l'occupation souterraine du Palais des Beaux-Arts. ***Quelle est la longueur exacte du viaduc, quelle est son emprise et quelles sont les caractéristiques précises de sa structure ?***
- La rue Cardinal Mercier et la rue de la Putterie ont également été construites en viaduc par la Ville. ***Ces particularités ont-elles été prises en compte par les auteurs de projet et ceux de l'étude d'incidence ?***

La CRMS demande que l'ensemble des documents énumérés ci-dessus soient établis et joints au dossier afin que l'étendue des modifications lourdes apportées aux voiries existantes devienne simplement compréhensible sur le plan technique et sur le plan paysager.

4. Remarques sur la mise en oeuvre du projet

Outre les remarques effectuées ci-dessus sur le principe même de créer un site propre pour tram selon le trajet proposé, la CRMS émet des remarques importants sur les moyens mis en oeuvre pour réaliser cet ouvrage. Leur impact très négatif sur le fonctionnement et l'aspect de ce morceau de ville ne fait que confirmer l'inadaptation de l'entreprise par rapport au contexte précis dans lequel elle s'insère.

1. Dans de nombreux tronçons et, en particulier à hauteur du Palais des Beaux-Arts, **le site propre est aménagé au détriment des trottoirs**. En effet, leur largeur actuelle est diminuée là où ils sont très fréquentés et déjà fort congestionnés (rue Montage de la Cour/jardins de l'Albertine, rue Ravenstein côté Palais des Beaux-Arts, rue des Colonies). Par contre, leur largeur est augmentée là où ils sont moins fréquentés (le long de Fortis et rue de la Chancellerie, rue Ravenstein plus bas que les galeries, etc.). Il faut toutefois noter que les trottoirs élargis ne sont pas dévolus aux piétons. Ils seront également empruntés par les camionnettes de livraisons ainsi que par les cyclistes dont la piste louvoie entre arrêts de tram, zones de livraison et bouches de métro. **Ce nouveau « partage de l'espace public » se fait donc en faveur des modes de transport lourds et au détriment du piéton alors que la dénivellation est déjà bien difficile à franchir. Ce parti n'est pas acceptable.**

2. **Le site du tram sera préfabriqué** (p. 67) ce qui suppose un « pré-pavage » en usine (pavés posés à plein bain de ciment entre les poutres en béton qui enserrent les rails). Un tel système est à prohiber dans le centre historique de Bruxelles. Par ailleurs, on peut s'interroger sur la manière dont il serait possible de préfabriquer et mettre en oeuvre des surfaces gauches (les axes principaux sont en pentes à la fois dans le sens la longueur mais aussi sur leur largeur !). Dans les villes françaises régulièrement citées en référence par le demandeur (Bordeaux, Nantes, etc.), les pavements traditionnels sont posés entre et contre les rails. **Il semble bien que les mises en oeuvre utilisées sur les boulevards de la grande ceinture ne peuvent être systématiquement appliquées au centre historique : elles doivent être adaptées au contexte du quartier que l'on souhaite desservir. Dans cette zone, il importe que les rails ne soient pas placés dans des structures en béton mais que des pavés traditionnels soient posés correctement entre les rails (cf. hôtel communal de Saint-Gilles et rue Royale).**

3. Les caténaires seraient maintenus par des mâts de types différents. **Ces mâts sont encombrants visuellement et il est très regrettable que les images de synthèses simulant la situation projetée les omettent souvent! La pire des formules est celle des potences** placées face au Palais des Beaux-Arts (devant les beaux immeubles *Trieste*, *Galerie Ravenstein*, et *Shell Building*). Ces dispositifs donneront au site propre l'aspect d'un vicinal traversant une banlieue. **Est-il envisageable, sur ce parcours, de prendre le courant par le sol (comme à Bordeaux, par exemple). Serait-il éventuellement possible d'attacher les caténaires aux façades ? Quelle est la traction exercée ? La Commission estime que des études alternatives devraient être menées à ce sujet, si ce n'est déjà fait.**

4. **L'éclairage serait disposé sur les porte-caténaires** mais le projet est lacunaire de ce point de vue. **Or, il existe un Plan lumière que la CRMS a examiné en 2009 pour l'ensemble de cette partie de la ville.** Qu'en est-il de ce « Plan lumière? Une coordination a-t-elle été assurée entre les projets? Par ailleurs, de nombreuses contradictions sont observables entre le texte et imagerie 3D. **Un plan spécifique pour la partie éclairage serait donc le bienvenu.**

5. Le projet prévoit de l'asphalte pour les voies carrossables et du pavage ou dallage en pierre pour le restant de l'espace public, en fonction de ce qui existe (p. 76). Vu la limitation de la vitesse (Pentagone en zone 30) et la réduction drastique des superficies dévolues à la circulation automobile (en particulier rue Ravenstein), **le placement de pavés sur la totalité de l'espace carrossable serait à privilégier dans un souci de cohérence de l'espace public.**

6. **Les marquages au sol (en particulier les damiers à chaque intersection du site propre avec les voiries) semblent une spécialité bruxelloise. Ils introduisent une cacophonie invraisemblable dans le centre ancien.** Par ailleurs, ils donnent une lecture strictement circulatoire de la structure et de la scénographie urbaine. Le carrefour du Marché aux Bois dont l'espace est déjà fuyant sort complètement défiguré de ce traitement. Il convient dès lors **de renoncer aux damiers et de limiter les marquages au sol au strict minimum nécessaire dans cette zone.**

7. Le niveau des voiries semble modifié (plateaux ?) à l'endroit des quais, ce qui nécessite des marquages supplémentaire. **Cette complication inutile, qui s'ajoute à l'important arsenal déjà déployé en matière de signalétique, pourrait être évitée.**

8. **Que signifient les zigzags blancs sur les plans ? Livraisons ?** (p.ex. dans la courbe de la rue Montagne de la Cour et avec des marches ?) Ces marquages ne sont pas légendés.

II. REMARQUES PARTICULIERES SUR LES DIFFERENTES PARTIES DU PROJET

1. Partie place Royale

Projet : Abandon de l'aménagement central et symétrique.

Remarques CRMS :

- La place Royale a fait, il y a 10 ans à peine, l'objet d'un réaménagement complet. Dans le projet, la courbe entre Régence et Montagne de la Cour se substitue (ou s'ajoute ?) aux voies existantes. Cet aménagement remettrait en cause la composition symétrique de la place néoclassique, préservée jusqu'ici, ainsi que les dispositifs d'éloignement du trafic automobile de la statue de Godefroy de Bouillon (fonctionnement en rond-point). Or, l'aménagement existant (bornes et luminaires) n'a pas été repensé dans le projet : il a tout simplement été interrompu localement, abandonnant des bribes d'îlots directionnels dont on ne connaît pas la nature. **La CRMS constate que cette partie essentielle du projet n'a pas été étudiée. S'agissant d'un espace aussi significatif que la Place Royale, ceci n'est pas acceptable. Le nouvel aménagement et les caténaires prévus doivent être documentés précisément.**

- Le parcours renseigné en plan empiète sur le tracé de l'ancienne place des Bailles. Vu les soubassements nécessaires au placement des éléments préfabriqués en béton soutenant les voies, la CRMS demande une étude sur l'évolution des différentes strates urbaines (voir fouilles archéologiques effectuées à proximité), permettant de **vérifier si un suivi archéologique n'est pas nécessaire pour les travaux prévus place Royale et dans la partie haute de la Montagne de la Cour.**

2. Montagne de la Cour

Projet : Dispositif prévu en berme centrale, trafic automobile latéral dans les deux sens.

Remarques CRMS :

- **Un détail du profil en travers permettant la comparaison entre la situation actuelle et le projet est indispensable à l'endroit où des marches existent aujourd'hui, dans le tournant, à hauteur du Calder** (voir ci-dessus).

- Alors que le projet propose le remaniement complet d'espaces publics de qualité, le « jardinot provisoire » aménagé à l'arrière du musée Magritte est soigneusement conservé. On se rappellera que la construction de logements à cet endroit était expressément prévue dans les accords passés entre l'Etat fédéral et la nouvelle Région bruxelloise au moment de la Régionalisation. Ce projet ne semblant pas d'actualité pour l'instant, **il serait opportun d'inclure tout ou partie de cet espace planté dans l'espace public et d'étudier un aménagement de qualité (pas nécessairement minéral !)**. Ceci dépasse la mission de la STIB mais ce serait une opportunité à saisir par la Région (propriétaire du terrain) pour remédier aux embouteillages de piétons fréquents à cet endroit.

- Deux porte-caténaires cantonnent les angles de la place Royale avec la rue Montagne de la Cour. Ce dispositif sera très pénalisant à la fois pour la lecture de l'église Saint-Jacques en montée mais aussi pour la place Royale même et le panorama (dorénavant cadré par des fils et des mâts). **Observons que ces éléments sont absents des images de synthèses qui auraient dû les montrer** (voir remarque ci-dessus).
- Les caténaires sont prévus avec doubles mâts supportant l'éclairage de type CITEA (RIE p. 67). **Qu'en est-il du « Plan lumière »** (voir remarque ci-dessus) ?
- Même remarque que pour la place Royale à propos de l'étude et du **suivi archéologique** éventuel.

3. Rue Ravenstein

Projet : Seul le trafic automobile descendant est maintenu. Passage du site propre au-dessus de BOZAR (p. 14) à l'endroit où la rue Ravenstein est construite en viaduc. Etude acoustique en cours (p. 67).

Remarques CRMS :

- **La coupe fournie est schématique et insuffisante**. Les coupes techniques du viaduc existant devraient être fournies en annexe du dossier (copie des documents originaux). **Le dossier doit être complété de 2 ou 3 coupes supplémentaires (y compris une coupe longitudinale)** en raison de la pente de la voirie (situation existante et situation projetée) afin de vérifier préalablement la faisabilité de l'entreprise sans modifier les niveaux de voirie actuels et sans porter atteinte aux bâtiments classés situés de part et d'autre des voies (Palais des Beaux-Arts et Galerie Ravensein).
- **L'étude acoustique doit être fournie et vérifiée** en collaboration de l'acousticien du Palais des Beaux-Arts préalablement à la délivrance du permis.
- les caténaires sont maintenus par des mâts latéraux en potences supportant l'éclairage de type CITEA : le dispositif est loin d'être évident à la vue des perspectives 3D. (RIE p. 67). **La CRMS estime que l'impact visuel des dispositifs sera d'autant plus handicapant que la rue est en forte pente et qu'ils sont disposés du côté concave de la courbe. Elle demande de poursuivre les recherches à ce sujet** (voir remarque ci-dessus).

4. Rue Baron Horta

Projet : Bien que la rue ait été refaite il y a quelques années, le projet prévoit son réaménagement complet, avec modification du profil en longueur sous forme de trois terrasses avec emmarchements. La rue serait piétonnière mais utilisée pour le parking de Fortis et pour les livraisons et services du Palais des Beaux-Arts. Les escaliers existants et la fontaine ruinée sont situés hors entreprise.

Remarques CRMS :

Dans un objectif de flexibilité, la CRMS demande de conserver le réaménagement actuel de plain-pied qui permet à la fois l'accès au parking et les livraisons au Palais des Beaux-Arts. **Par contre, elle invite la Ville à remettre cet ensemble monumental exceptionnel en état dans les meilleurs délais** (marches cassées et déboîtées, rampes d'escalier volées, fontaine hors d'usage).

5. Square triangulaire du Marché aux Bois

Projet :

- Disparition du square planté existant (inaccessible) et remplacement par un aménagement essentiellement minéral (+ 5 féviers, p. 78). La pente continue cède la place à des gradins horizontaux délimités par des murets imitant des courbes de niveaux. Déplacement du monument de Victor Rousseau et aménagement d'un nouveau fond de perspective en tubes inox (!) au groupe sculpté (p. 31). Ce rideau métallique est aussi manifestement destiné à masquer le rez-de-chaussée du siège vieillot de FORTIS.
- Déplacement des accès à la Gare centrale avec, en particulier, implantation d'un cabanon pour ascenseur à proximité de l'angle spectaculaire du Shell Building et d'un autre accès contre la balustrade du square existant, nécessitant sa disparition.

Remarques CRMS :

- L'entièreté de l'aménagement de cette partie du projet présuppose la disparition complète du square planté alors que la percée du métro dans les années 1970 avait fait le nécessaire pour maintenir cet espace vert ! **La CRMS s'oppose fermement à la suppression d'un des rares espaces plantés du centre de la ville et demande la révision complète de cette partie importante du projet. Elle signale que les espaces verts contribuent aussi au refroidissement naturel de l'espace public en cas de surchauffe estivale et qu'ils jouent un rôle essentiel dans la structure et la scénographie urbaines.** Contrairement au présupposé du projet, l'espace vert qui existe n'est pas sans qualité : il met en valeur – par un environnement étudié et expressément conçu à cet effet – le groupe sculpté monumental de Victor Rousseau qui est judicieusement disposé dans l'angle le plus élevé du triangle, parallèlement à la rue courbe (pour un maximum de visibilité). Enfin, le muret de clôture en pierre bleue du square, qui épouse parfaitement la forme du terrain, constitue un bel exemple de stéréotomie, rattrapant élégamment les niveaux d'une surface gauche. On ne pourra en dire autant de l'aménagement minéral proposé sous forme de 11 plateaux horizontaux, obligeant la mise en place d'une profusion de murets et de marches. **La CRMS demande la révision complète de l'aménagement proposé** en soulignant que ce pourrait être l'occasion, pour la Région, d'inciter Fortis à développer ici (à l'instar d'autres banques du quartier royal) des activités culturelles, utilisant une partie du socle, s'ouvrant sur le square, et recyclant l'espace déchet que constitue la zone de recul existante ...
- La localisation du cabanon d'ascenseur pour accéder au métro au pied de la rotonde monumentale du Shell Building est plus que malheureuse. Impossible, toutefois, de vérifier s'il existe une alternative en l'absence d'un plan de sous-sol pour cette partie. **La CRMS demande de documenter les plans du sous-sol, de réétudier cette question et, dans toute la mesure du possible, de déplacer le cabanon d'ascenseur.**

6. Montagne du Parc

Projet : Hors entreprise STIB. Les travaux en cours le sont à l'initiative de FORTIS.

Remarque CRMS :

- N'aurait-il pas été judicieux de créer là un accès direct à la station Parc, comme cela était prévu initialement, semble-t-il?

7. Rue Cardinal Mercier

Projet : Voie pour trams en attente, double en partie haute et simple en partie basse ; le reste de la rue est manifestement destiné à du stationnement pour cars. Partie peu documentée.

Remarques CRMS :

- **La rue a été réalisée en viaduc en 1929.** Cet aspect n'est pas documenté par le projet qui propose un terminus en cul-de-sac à cet emplacement. L'étude est incomplète et la rue même pas représentée sur les principaux plans. Cet aménagement fait-il partie du projet ? Dans l'affirmative, **le dossier mérite d'être complété à ce sujet, notamment en ce qui concerne les cars.**
- On peut supposer que le cul-de-sac avec voies d'attente sera converti, à terme, en voie passante, double. En effet, une nouvelle ligne serait à l'étude, reliant la place Rogier, le boulevard du Jardin Botanique, les boulevards Pachéco, Berlaumont et de l'Impératrice pour ensuite se raccorder à la rue Cardinal Mercier. (Fiche ADT : BO/OP/VI/12). Ce dispositif prolongerait ainsi la nouvelle ligne prévue vers Tour & Taxis qui emprunterait la rue du Progrès. On ne saisit pas pourquoi la rue de Loxum n'a pas été préférée à la rue Cardinal Mercier (à moins que l'objectif ne soit d'utiliser l'une ET l'autre ?). Ici encore, le projet mérite d'être précisé.

8. Rue des Colonies, rue du Gentilhomme, Treurenberg

Projet :

- Rue des Colonies : Site propre latéral. Articulation problématique du site propre de la ligne en attente sur l'espace public.
- Rue du Gentilhomme : Exclusion du trafic automobile (sauf les voitures de la STIB) ; profil en travers défavorable avec un trottoir côté pair partiellement en contrebas par rapport au site propre (p. 22).

Remarques CRMS :

- Dans la partie haute de la rue des Colonies, l'aménagement d'un tronçon en cul-de-sac face à la rue de la Loi est très encombrant et nécessite un aiguillage (rues des Colonies/du Gentilhomme) qui rogne les trottoirs de cet angle au profit d'un îlot directionnel. **La CRMS demande de renoncer au tronçon de voie en cul-de-sac face à la rue de la Loi.**

- L'aménagement Gentilhomme/Treurenberg est une des parties les plus délicates du dispositif, vu le peu d'espace disponible. Il suppose un chipotage sur les niveaux du côté concave de la rue courbe, c'est-à-dire du côté le plus en vue. La CRMS observe que c'est précisément le très bel immeuble sur arcades (jadis Aeroflot) qui fera les frais de l'opération : des marches sont prévues ainsi que le placement de barrières le long d'une partie des arcades et sur la totalité du trottoir jusqu'à hauteur du Treurenberg (!) pour permettre l'aménagement d'un quai pour l'arrêt de tram.

La CRMS estime les aménagements des tronçons Colonies/Gentilhomme/Treurenberg très pénalisants à la fois pour la scénographie urbaine et pour le cheminement des piétons. Elle demande de **renoncer au projet de faire transiter les trams 3.000 par ces rues. Ces voiries ne peuvent être empruntées que par des véhicules de transport en commun dont l'encombrement est adapté à la configuration particulière de la ville ancienne.**__

III. CONCLUSION

En guise de conclusion, la CRMS observe que le projet n'a pas réellement fait l'objet d'une étude ni d'une évaluation approfondies :

- L'aménagement du site propre proposé aura un impact défavorable sur des espaces publics historiques dont le profil en pente continue, le tracé ou les qualités scénographiques perdront leurs caractéristiques (place Royale, rue Ravenstein, rue Baron Horta, square du Marché aux Bois, rue des Colonies, rue du Gentilhomme, ...) ;
- Les aménagements prévus auront pour conséquence une perte de confort pour les usagers les plus faibles (les piétons), en particulier aux endroits de forte fréquentation où les trottoirs sont diminués ou accidentés (Montagne de la Cour, Palais des Beaux-Arts, rue du Gentilhomme, etc.) ;
- Le parti technique de réalisation du site propre (fondations rigides et éléments préfabriqués en béton) n'est pas adapté aux caractéristiques des voiries du centre historique et, en particulier, à celles des rues empruntées qui sont en forte dénivellation (surfaces gauches, viaducs, rues étroites) ;
- Les inconvénients visuels des caténaires et porte-caténaires sur le paysage urbain et le panorama sont sous- évalués et non maîtrisés (voir représentations graphiques) ;
- L'éclairage public prévu est en contradiction avec des projets actuellement à l'étude à l'initiative de la Région ;
- Le déroulement d'un site propre à l'aspect uniforme, large et standardisé, réalisé à l'aide d'éléments en béton préfabriqués soulignant les voies ferrées parmi les pavés assemblés en larges dalles, va banaliser le caractère spécifique de voiries dont les caractéristiques et l'histoire sont multiples ;
- La mise à l'écart du parc de Bruxelles par rapport au réseau de tramways conduira à une diminution du contrôle social de ce morceau de ville important, qui risque d'avoir de lourdes répercussions sur la sécurité publique et la gestion du parc par la Ville.

Enfin, la CRMS pose la question de la pertinence d'un investissement aussi considérable de la part de la Région au regard des gains qu'il est supposé apporter. Dans ces conditions, elle décourage cette entreprise. Elle demande à la STIB d'évaluer la possibilité de remplacer le dévoiement des trams 92 et 94 par une alternative moins contraignante, plus légère et moins coûteuse.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, 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 S. Valcke
- A.A.T.L. – D.U. : M. Guillan-Suarez, M. F. Timmemans
- Concertation de la Ville de Bruxelles

ANNEXE : Synthèse historique sur le développement urbain de la zone concernée

L'histoire mouvementée de ce morceau de ville explique pourquoi, bien que placé à l'articulation de deux points forts de la ville (la Grand-Place et la place Royale) le Mont des arts demeure l'un des lieux les plus fragiles de la structure urbaine bruxelloise. Il s'en faut de peu que cet équilibre précaire ne bascule vers un point de non retour.

Les procès-verbaux du conseil communal (systématiquement dépouillés pour les années 1840-1940), montrent que la liaison du haut avec le bas de la ville à hauteur de la Montagne de la Cour a constitué **le défi urbanistique le plus problématique que la Ville de Bruxelles ait eu à relever durant toute son existence** (voir *100 ans de débats sur la ville*, AAM, 1987). Cette évolution mouvementée est à l'origine des caractéristiques de ce morceau de ville et de son identité forte. Toute intervention sur l'espace public doit être évaluée d'abord à la lumière de celles-ci.

C'est au terme de travaux de remblaiement pharaoniques et au prix de l'enfouissement de rues entières, à partir de 1776, que la Place Royale est créée, accusant de la sorte un relief déjà prononcé. Dès l'origine, cette forte dénivellation est à l'origine de nombreux accidents pour les véhicules de transport, solutionnés vers 1850 par la réglementation stricte du sens de montée et de descente.

Au cours du XIXe siècle de nombreux concours sont lancés pour étudier la liaison à mettre en place pour assurer une connexion correcte des espaces publics de la ville basse avec ceux de la ville haute. C'est finalement la solution monumentale de la rue courbe voulue par le Roi Léopold II qui prévaut sur celle, plus organique, du Bourgmestre Charles Buls, avec notamment pour corollaire la démolition de constructions neuves réalisées par la Ville de Bruxelles et la démission de l'homme politique. Ce projet de rue courbe est à son tour remis en cause par les démolitions de la jonction Nord-Midi dont le tracé est arrêté en 1903. Pour masquer les ravages des destructions aux visiteurs de l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles de 1910, un magnifique jardin est réalisé au Mont des Arts par Vacherot, en pente continue, bordé de commerces animés. Bien que provisoire, cette réalisation spectaculaire très appréciée sera maintenue jusqu'au début des années 1950.

Les travaux (3.000 expropriations pour le premier tronçon) sont interrompus par la Première Guerre mondiale. Puis le chantier reste à l'abandon près de 20 ans en raison de l'impossibilité technique avérée de creuser un tunnel dans les sables bouillants à flanc de colline et, partant, d'évaluer le coût des travaux (pas une seule réponse à l'adjudication lancée par l'Etat en 1920 !). Finalement, en 1922, le ministre des Chemins de fer (Xavier Neujean) propose l'abandon de l'entreprise car un contournement ferroviaire relie désormais les gares du Nord et du Midi par l'extérieur. La Ville de Bruxelles déploie alors des efforts surhumains pour limiter le préjudice immense qu'elle subit résultant du gel des terrains détruits (notamment tout le quartier de la Putterie) devenus propriétés de l'Etat, en reconstruisant les parcelles qu'elle possède. Le Palais des Beaux-Arts est inauguré en 1928 tandis que, la même année, d'ambitieux projets sont étudiés (notamment par Victor Horta) pour reconstruire l'îlot situé en vis-à-vis – sans succès. Parallèlement, la Ville prend la difficile décision de réaliser (de manière précaire, à ses risques et périls et sur ses finances propres !) des ouvrages de génie civil pour reconnecter les voiries interrompues par la destruction totale du tissu urbain et du relief : elle construit ainsi une série de 3 viaducs sur piliers en béton rue Ravenstein, rue Cardinal Mercier et rue de la Putterie (1929-1931, voir illustrations).

Entre-temps, contre la volonté de la Ville et en dépit de leur abandon officiel par le Gouvernement, les travaux de la Jonction sont repris par le ministre Henri De Man pour résorber le chômage, dans le cadre du Plan du Travail (1935-1939). Dans le même temps est lancé un concours pour la réalisation de la bibliothèque royale Albert Ier (implantée au Jardin botanique !). Interrompus une nouvelle fois pendant la Seconde Guerre mondiale, les travaux ferroviaires sont repris (30 ans après leur commencement !), nécessitant de nouvelles destructions spectaculaires (40 ha au total), et inaugurés en même temps que la gare centrale, en 1952, au milieu du champ de ruines qui allait céder la place à la Bibliothèque Albertine. En vue de l'Exposition universelle et internationale de 1958, le réaménagement complet de la totalité de l'espace public est à nouveau mené à marche forcée, cette fois par l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Le Mont des Arts de Vacherot cède la place à un nouveau jardin, commandé à René Pechère, construit non plus en pente mais à l'horizontale, sur une dalle de parking située à mi-niveau entre la ville haute et la ville basse. Le jardin doit habiller ces infrastructures et servir de clou à une nouvelle composition urbaine monumentale édifée à l'articulation du large boulevard aménagé sur la Jonction, qui accueille des immeubles administratifs: gare de la Chapelle, gare Centrale, Sabena, Banque nationale, station Congrès et, plus tard, Cité administrative de l'Etat (1955-1980). Dès lors, la question de la continuité urbaine entre la Grand-Place et la place Royale doit se satisfaire d'une solution nettement plus rigide : deux batteries d'escaliers monumentaux relient le nouveau jardin horizontal à la rue Montagne de la Cour et au « Carrefour de l'Europe, en lieu et place de la liaison en pente continue. Empoisonnant la vie des Bruxellois de 1903 à 1959, ces travaux compliquent désormais la liaison du haut au bas de la ville (en particulier à hauteur du Mont des Arts), en créant une véritable rupture dans la continuité et la mixité urbaine. Non loin de là, au début des années 1970, la reconstruction du siège de la Société Générale de Banque supprime, du même coup, un côté de la fameuse « rue Courbe » en face au Shell Building.

Les avatars du quartier de la Putterie auraient pu s'arrêter là. C'était sans compter le projet de nouveau Musée d'Art Moderne dont le chantier aboutit à la destruction complète de l'une des rives de la rue Montagne de la Cour (1975-1980). Cet épisode sonna le glas de la mixité du quartier et de la liaison commerciale pourtant consolidée, dans les années 1930, par la création de boutiques au rez-de-chaussée du Palais des Beaux-Arts et d'une galerie commerciale dans le Shell Building puis, à la fin des années 1950, par la création de la spectaculaire Galerie Ravenstein et des commerces sous arcades de la rue du Mont des Arts.

Depuis, la liaison commerciale s'est définitivement effilochée : les commerces du Shell Building ont été supprimés dans les années 1970 et les boutiques qui fonctionnaient au rez-de-chaussée du Palais des Beaux-Arts en 2003 – tandis que la Région n'a jamais construit les nouveaux logements sur rez commercial qui devaient remplacer le « jardinet » du musée d'Art Moderne (Musée Magritte) et que la galerie Ravenstein tente de survivre tant bien que mal. Dans le cadre de l'opération Bruxelles 2000, un réaménagement complet du haut de la rue Montagne de la Cour a toutefois été entrepris afin de supprimer le mur infranchissable qui interdisait sa traversée vers le jardin de l'Albertine. Le nouveau Palais des Congrès aurait dû jouer un rôle moteur dans la reconstruction d'une continuité forte entre le haut et le bas de la ville, mais les liaisons souterraines (parking/gare Centrale) risquent de déforer les cheminements de surface et, désormais, les aménagements empêchent aussi toute liaison transversale (rue du Mont des Arts/Bibliothèque royale). Depuis ces dernières années, d'autres discontinuités spatiales s'accroissent sur la Jonction Nord Midi, ajoutant encore à la confusion spatiale.