

Monsieur Albert GOFFART
Directeur A.A.T.L. – D.U.
Région de Bruxelles-Capitale
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 01/pfd/402788
N/réf. : AVL/ah/and-2.57/s.500
Annexe : 1 dossier comprenant 5 plans

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : ANDERLECHT. Cité ouvrière de la Roue. Demande de permis d'urbanisme portant sur l'aménagement de l'espace public des avenues G. Melckmans et des Droits de l'Homme ainsi que de la place Ministre Wauters (projet Beliris).
Dossier traité par C. Defosse.

En réponse à votre courrier du 19 avril 2011 sous référence, réceptionné le 27 avril dernier, nous avons l'honneur de vous communiquer l'avis **défavorable**, émis par notre Commission en sa séance du 11 mai 2011, concernant l'objet susmentionné.

Elle estime très dommageable de voir disparaître la structure urbaine de la cité qui relève d'une hiérarchie fine des espaces publics au profit d'un projet purement fonctionnel, dicté par les contraintes de la circulation routière, qui n'intègre pas les aspects urbanistiques et esthétiques. A cet égard, seule la replantation de certains arbres et haies constitue un point positif du projet. Le fait que l'espace public de la Roue souffre d'un manque d'entretien et doit être remis en état, ne peut aucunement justifier que l'on change radicalement la morphologie et l'aspect des rues tel que prévu. Les options retenues par le projet sont incompatibles avec l'intérêt de cet ensemble exceptionnel sur le plan patrimonial et témoignent d'une vision à court terme qui est également préjudiciable pour le bon fonctionnement de la cité. Faute d'études préliminaires, le projet témoigne d'une mauvaise compréhension des lieux, de leur sens et de leur évolution dans le temps. Si l'idée est de remettre la cité en valeur et de lui rendre son identité, ce qui semble un des objectifs avancés par les demandeurs, il est donc indispensable de réorienter le projet et de le fonder sur des études historique et paysagère ainsi que sur un diagnostic précis et critique de l'état existant.

La CRMS, qui attire depuis longtemps l'attention de la Commune et de la Région sur le rôle phare joué par La Roue dans l'aventure des cités-jardins en Belgique, peut éventuellement apporter son expertise à ce propos si les demandeurs le souhaitent.

Le projet résulte de la collaboration étroite entre la Commune et Beliris. Ce dernier est le commanditaire de l'aménagement de la place Ministre Wauters et des deux axes structurants constitués par les avenues Melckmans et des Droits de l'Homme (la présente demande) tandis que la Commune financera l'aménagement des rues environnantes (demande parallèle). La zone concernée est délimitée par la chaussée de Mons, la ligne de chemin de fer, la rue des Colombophiles ainsi que l'avenue Waxweiler.

Elle est comprise dans la zone de protection de l'école primaire Art Déco de la rue Van Wingen, classée par arrêté du 14/02/2008.

Les deux phases qui sont actuellement en cours seraient complétées par la réorganisation du quai de Veeweyde et des trois carrefours de l'avenue des Colombophiles ainsi que par le rétrécissement du pont d'Aa. L'installation de coussins berlinois sera généralisée dans tout le quartier.

La cité de la Roue constitue un ensemble d'environ 600 maisons ouvrières, composé d'une soixantaine de types de logements différents. Leur construction avait été confiée à un groupe d'architectes sous la direction de Jean-Jules Eggericx et de l'urbaniste Louis Van der Swaelmen. Le chantier constitua à l'époque un véritable champ d'expérimentation pour de nouvelles techniques et matériaux mis au point notamment par les architectes F. Brunfaut, L.H. De Koninck et A. Pompe. La présente demande concerne la partie sud de la cité réalisée en plusieurs phases à partir de 1907 ainsi que pendant l'entre-deux-guerres.

Une part des maisons ayant été acquise par les habitants, les transformations effectuées par ceux-ci n'ont pas toujours respecté le caractère d'origine de la cité. Celle-ci a partiellement perdu son caractère homogène initial. Actuellement, le Foyer anderlechtois reste propriétaire de 40 % des logements. Des programmes de rénovation et de sensibilisation des propriétaires privés ont été mis en œuvre. Un règlement d'urbanisme zoné serait actuellement en cours d'élaboration pour les trois cités-jardins d'Anderlecht (La Roue, Bon Air, Moortebeek).

Comme mentionné plus haut, aucune étude sur l'évolution urbanistique et paysagère du site ne semble avoir été effectuée alors que des recherches à ce sujet sont très probablement menées parallèlement dans le cadre du règlement zoné en cours d'élaboration. Cette lacune est très préjudiciable au vu de la valeur patrimoniale de l'ensemble. La Commission demande d'étudier au moins les plans de Van der Swaelmen, qui sont conservés dans les archives et de pointer les caractéristiques urbanistiques de chacune des séquences urbanistiques. Une attention particulière sera portée à l'aspect des plantations. ***Les conclusions des recherches préliminaires devront être intégrées au projet que la Commission demande d'adapter en tenant également compte des remarques suivantes.***

La place Ministre Wauters ainsi que l'avenue des Droits de l'Homme et la placette qui l'articule seraient revêtues de béton lavé de couleur rouge-brun, ocre brun et ocre. La placette de l'avenue des Droits de l'Homme serait occupée par un damier rouge / ocre, posé en oblique par rapport à l'axe de la rue. Les rues aménagées par la Commune seraient recouvertes d'asphalte, de dalles de béton et de pavés pour les zones de stationnement. ***Le corollaire de ces complications est que les plans introduits par Beliris devront absolument être mis en concordance avec ceux élaborés pour le compte de la commune en ce qui concerne le raccord des rues.***

La Commission déconseille très vigoureusement la mise en œuvre de ces différents types de matériaux dans la cité. Cette fragmentation de l'espace public déstructure non seulement la forme urbaine mais elle soulève en outre des problèmes quant à la durabilité ainsi que la gestion et l'entretien des rues qui deviennent très difficiles (gestion de matériaux de différentes couleurs, raccords compliqués entre les différents matériaux, qualités des klinkers de béton inférieure au matériaux traditionnels, béton lavé salissant et impossible à entretenir, etc.). De ce fait, les aménagements de ce type vieillissent généralement très mal – ce qui va à l'encontre de l'objectif de mise en valeur avancé par le projet.

La Commission demande de généraliser partout dans la cité le même revêtement de sol sans recourir à une multitude de matériaux et de couleurs. Les rues devront de préférence être recouvertes de pavés, de dalles de ciment, d'asphalte ou d'autres matériaux de ton neutre. Les différents types de maisons présentent une image très diversifiée qui doit être valorisée par un aménagement homogène et discret, respectant la hiérarchie des espaces.

Selon les plans, les trottoirs surélevés ainsi que des chaussées symétriques seraient remplacés par des rues de plein pied aménagées en chicane. Des plateaux surélevés, des carrefours asymétriques

et des poteaux délimitant la chaussée seraient généralisés partout dans la cité. Les interventions proposées par le projet sont dictées par les modes de circulation qui sont en constante évolution. Ils doivent se superposer à une réflexion urbanistique durable et non en dicter les principes comme c'est le cas ici. **La Commission ne peut souscrire à ce type d'approche sectorielle. Elle demande de renforcer la structure urbaine de la cité sur laquelle se fonde la conservation à long terme de ce patrimoine intéressant. Pour garantir la lisibilité de l'espace public, elle préconise de respecter la morphologie traditionnelle des rues et d'éviter le plus possible la mise en œuvre d'interventions qui tendent à 'fonctionnaliser' les espaces.** La Commission demande d'être particulièrement attentif aux points suivants.

Plusieurs rues seraient organisées en 'chicane' au moyen de zones de stationnement alternées. Celles-ci seraient bornées d'un dispositif combinant des bacs à plantes aux bancs publics. Réalisés en béton coloré, ces dispositifs seraient très présents dans la rue dont ils encombreront complètement l'espace. **Outre le fait qu'il semble peu raisonnable d'installer les aires de repos sur les séparateurs de trafic, ces éléments entraîneraient l'omniprésence des voitures stationnées dans la perspective de chacune des rues concernées.** Au lieu de minimiser l'importance de la voiture dans l'espace public, ce parti contribue au contraire à sa mise en scène par un encombrement maximal. **La Commission préconise d'abandonner cette organisation particulièrement malheureuse sur le plan visuel au bénéfice d'un aménagement traditionnel, symétrique et simple. Si des problèmes résultent d'excès de vitesse demeurent insolubles on préférera l'installation des coussins berlinois.** Ce type de dispositif de réduction de vitesse, dont l'impact visuel est limité, n'appelle pas de remarques particulières. Il s'agit de dispositifs réversibles, pas trop coûteux.

Si on recourait malgré tout à un parcours en chicane, il faudrait au minimum maintenir un filet d'eau central axial et une lecture de rue droite, la circulation étant canalisée par des éléments de mobilier réversibles.

Sur le pourtour de la place Ministre Wauters, la chaussée serait revêtue de béton couleur ocre et sa forme épouserait le mouvement giratoire des bus de sorte que des zones résiduelles en résulteraient dans les quatre angles de la place. Celles-ci semblent traitées comme des îlots directionnels et les plantations prévues à ces endroits n'offrent pas de plus-value à l'espace public. **Au contraire, cette organisation complique et déstructure inutilement l'aménagement de la place et doit dans tous les cas être revu.**

Dans la mesure du possible, l'organisation des carrefours devra non seulement répondre aux contraintes de la circulation mais également tenir compte des règles du bon aménagement des lieux. **Les carrefours asymétriques devront être évités tant que faire se peut.** Ceci est particulièrement vrai pour les carrefours formés par la rue Melckmans avec les rues de l'Énergie et de la Société Nationale. Quant au carrefour de la rue de la Tranquillité avec la rue des Colombophiles, il devrait être simplifié et dégagé du stationnement.

A juste titre, le projet attire l'attention sur le rôle structurant des haies qui séparent les zones de recul de l'espace public. La proposition de replanter les haies (110 cm de haut) partout où c'est possible est donc un élément positif qui contribuera à rétablir la continuité des rues. Il en est de même du projet de replanter les arbres qui font partie de la structure paysagère et qui ont disparu. Toutefois, le dossier devrait être complété par le plan reprenant l'identification des essences des arbres existants. **En revanche, la Commission ne perçoit pas l'utilité de dédoubler les haies des zones de recul par le même type de plantation plus bas (70 cm) pour séparer les zones piétonnes de la chaussée. Ces éléments ne feront qu'ajouter à la confusion de l'espace en altérant les perspectives étudiées par l'urbaniste paysagiste Van der Swaelmen.**

La présence du talus planté du chemin de fer est déterminante pour le caractère des rues des Plébiens et de la Tranquillité. Selon les plans, le paysage végétal du talus semble entièrement

modifié et remplacé par un aménagement en terrasses dans le cadre du projet RER. ***La CRMS préconise de compenser la perte de la masse plantée et de renforcer les plantations du côté des rues qui longent le chemin de fer. Par exemple, on pourrait supprimer les emplacements de parking prévus de ce côté au profit, autant que possible, de plantations de hautes tiges.*** Le réaménagement des rues devra être revu en conséquence.

En conclusion, la CRMS regrette qu'autant d'efforts et de moyens financiers soient mobilisés pour aboutir, in fine, à une déstructuration d'un paysage urbain de grande qualité dont le principal problème est, en réalité le manque d'entretien et le manque de gestion une cinquantaine d'années durant. Elle est persuadée qu'un nombre de mesures simples et limitées pourraient contribuer de manière très efficace tant à une remise en valeur du cadre de vie des habitants de la cité qu'à un comportement convivial des usagers de l'espace public.

Par conséquent, elle demande de revoir les plans selon les remarques formulées ci-dessus tout en y intégrant une approche patrimoniale et urbanistique à laquelle elle est prête à contribuer de manière positive. La Commission demande à la Direction de l'Urbanisme de rassembler toutes les parties concernées par ce projet pour lui donner la possibilité d'éclairer son point de vue.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

A. de SAN
Présidente f.f.

c.c. à : A.A.T.L. – D.M.S.