

**Monsieur Charles PICQUE**  
Ministre-Président du Gouvernement de  
la Région de Bruxelles-Capitale, en charge  
du Patrimoine  
Rue Ducale, 7 - 9  
1000 - BRUXELLES

V/réf. : PI/ia/05112011/1085  
N./réf. : AVL/cc/BXL-4.102/s.512

Bruxelles, le

Monsieur le Ministre-Président,

**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.**  
**Avis de la CRMS**

Suite à la réunion du 22 novembre 2011 concernant l'objet susmentionné et en réponse à votre lettre du 30 novembre 2011 sous référence, réceptionnée le 9 décembre, nous avons l'honneur de vous informer qu'en sa séance plénière du 14 décembre 2011, la CRMS a procédé à l'examen attentif du nouveau dossier déposé par la STIB.

L'avis qu'elle rend au sujet de ce projet s'articule en 3 parties:

- I. Analyse globale du choix d'implanter une ligne de tramway dans un tissu urbain complexe ;
- II. Remarques sur le projet de la STIB, tronçon par tronçon ;
- III. Conclusions et proposition alternative au projet examiné.

#### **I. LES CONSÉQUENCES SUR LE TISSU URBAIN ENVIRONNANT DE L'IMPLANTATION D'UNE LIGNE DE TRAM DE TYPE 3000 (et probablement de type 4000 assez rapidement)**

A l'analyse du dossier, la CRMS fait les constats suivants, qu'elle développe ci-après :

- La STIB a opté pour un transport public lourd à implanter à flanc de coteau dans un des sites urbains les plus sensibles et les plus fragiles de Bruxelles.
- Cette implantation s'accompagnerait, selon la STIB, d'une mise en quasi piétonnier du morceau de ville s'étendant entre la place Royale, la rue Royale, la gare Centrale et la cathédrale Saints-Michel-et-Gudule. Suivant l'analyse de la CRMS, cette ambition ne paraît pas pouvoir être rencontrée.
- Pour compenser la lourdeur extrême de cette opération, la STIB propose en contrepartie d'importants réaménagements d'espaces publics. Ceci n'entre toutefois pas dans la mission de la STIB et les aménagements proposés sont assimilables à des « travaux inutiles ».
- L'ensemble des documents techniques ne présentent pas le niveau de détail requis pour mesurer précisément l'impact du projet dans un contexte urbain aussi complexe.

**1) Implantation d'un transport public lourd dans un tissu urbain historique fragile et sensible : adéquation par rapport au tissu urbain à desservir.**

L'objectif du projet est de contribuer au **développement de l'inter-modalité de la gare centrale** dans un quartier déjà bien desservi par les transports publics comme le précise la note d'intention de la STIB (2 lignes de métro, 6 lignes de bus et 2 lignes de tram tangentielles). Il prévoit un dévoiement des lignes 92 et 94 à partir de la place Royale (descente via la rue Montagne de la Cour et la rue Ravenstein ; remontée via les rues des Colonies, du Treurenberg et du Gentilhomme). Le parcours présente de nombreuses difficultés : dénivellation et courbe en dévers des rues Montagne de la Cour et Ravenstein, carrefour stratégique (à 7 branches) de la place du Marché aux Bois, remontée problématique via la rue des Colonies et la rue du Gentilhomme, virage difficile pour reprendre la rue Royale.



Légende :::::::::::::::



En faisant le choix du tramway, le projet propose un mode de déplacement lourd :

- **infrastructures fabriquées industriellement** : site en béton préfabriqué avec « pré-pavage » de dalles en usine (pavés sciés posés à plein bain de ciment entre les poutres en béton qui enserrant les rails) ;
- **dimension des véhicules** : 32 m de long pour les trams 3000 (les seuls indiqués sur les dessins) et 43 m pour les trams 4.000 ; rayons de braquage de 15 m minimum;
- **emprise des sites propres dans les voiries existantes** (7,50 m, bordures non comprises – ce qui correspond à une augmentation de 50% par rapport à l'emprise actuelle du tram rue de la Régence qui est de 5 m).

- **Encombrement de l'espace public par des quais surélevés, implantation de caténares et porte-caténares sur les trottoirs (parfois jumelés avec l'éclairage urbain).**

**La question des caténares et des porte-caténares semble sous-estimée et n'est pas résolue.** Ces dispositifs sont très encombrants visuellement — ce que cachent les images de synthèses. Plusieurs solutions sont envisagées dans le projet mais il faut constater que les rues Montagne de la Cour et Ravenstein sont particulièrement difficiles à traiter : alignements discontinus, forte pente, panorama, façades remarquables. La fixation des porte-caténares aux façades serait la plus discrète mais elle occasionnerait des sollicitations importantes et des dégradations. Cette solution ne semble dès lors pas envisagée et **les poteaux de lignes aériennes seraient disposés sur les trottoirs, au pied des façades. La pire des formules est celle des mâts avec potences** (placés notamment face au Palais des Beaux-Arts mais aussi, en alternative, rue Montagne de la Cour, côté MIM). **Ces dispositifs dégraderont considérablement l'image de l'espace public bordé, à cette hauteur, de quelques-uns des plus beaux immeubles bruxellois des années 1930 (Trieste, Galerie Ravenstein, Shell Building).** Ils donnent aussi au tracé de ce tram qui se veut « urbain » une allure de vicinale de banlieue. Par ailleurs, les images 3D montrent que les porte-caténares avec mâts latéraux supportant l'éclairage de type CITEA sont peu valorisants. Le projet, qui englobe aussi un nouvel éclairage public, ne mentionne pas le fait qu'**il existe un Plan lumière (étudié par le SPFMT) pour cette partie de la ville.** Une coordination a-t-elle été assurée entre les projets? En tout état de cause, de nombreuses contradictions sont observables entre texte et imagerie 3D. **Des plans spécifiques et distincts pour les volets caténares et éclairage seraient les bienvenus.**

## **2) Le choix du piétonnier**

**Le choix du piétonnier appelle des observations importantes :**

- La mise en piétonnier d'une des 3 liaisons possibles entre la ville haute et le centre historique aura des conséquences sur le plan global des déplacements d'une bonne partie du tissu urbain. **Or, le projet n'est pas intégré dans un schéma de circulation régional.** Quelles seraient, par exemple, les répercussions de ce choix sur le quartier du Sablon qui constitue un autre lieu délicat de liaison entre haut et bas de la ville?

- La présence de nombreux commerces et équipements culturels de première importance, mais aussi la localisation de quatre vastes parkings (rues Baron Horta, Montagne du Parc, de la Chancellerie, des Colonies) dans ce futur territoire (en principe dédié aux piétons) **empêchent, de fait, l'aménagement d'un véritable piétonnier où les piétons auraient la priorité sur les autres modes déplacements.** Le projet est d'ailleurs muet tant sur la gestion des véhicules qui seraient autorisés à pénétrer dans le piétonnier que sur celle des stationnements réservés aux PMR et aux livraisons.

- **De l'examen attentif du projet, on peut conclure que ce nouveau « partage de l'espace public » se fait en défaveur des piétons.** L'ambiguïté des aménagements proposés devra être compensée par une signalisation abondante (non figurée sur les plans et les vues 3D) et des barrières physiques. Ainsi, par exemple, **des sortes de grosses bordures obliques** (60 cm de large), profilées en sifflet, sont censées rattraper les nouvelles différences de niveaux entre les quais d'embarquement surélevés et les trottoirs (voir coupe n°3). Ces dispositifs sont à la fois incongrus et dangereux pour les piétons.

## **3) Le réaménagement des espaces publics**

**Le projet ne se limite pas à la refonte complète des voiries touchées par l'installation des nouvelles lignes. Son ambition dépasse de très loin cet objectif et son emprise s'étend finalement à la totalité du tissu urbain compris entre la rue Royale et la gare Centrale, y compris des espaces publics situés en dehors du tracé dont il propose le « relookage » complet (rue Baron Horta, square du Marché aux Bois, rue de Loxum, rue de la Chancellerie, haut de la rue des Colonies, rue Treurenberg...).**

**Notons trois remarques à propos de l'étendue des propositions:**

- le projet s'attache au remaniement profond d'espaces publics qui présentent des qualités patrimoniales indéniables (rue Baron Horta, square du Marché aux Bois) ;
- par contre, il néglige ceux qui nécessiteraient impérativement une restauration ou une amélioration. C'est le cas de la fontaine et de l'escalier monumental de la rue Baron Horta qui tombent en ruine, ou encore du « jardinet provisoire » qui jouxte le musée Magritte au Mont des Arts. On se rappellera que la construction de logements à cet endroit était expressément prévue dans les accords de Régionalisation. Ceci dépasse la mission de la STIB mais ce serait une opportunité à saisir par la Région (propriétaire du terrain).
- enfin, le projet passe sous silence le réaménagement complet de l'esplanade en petit granit qui accueille la fontaine du Calder : la démolition/reconstruction de cet espace découle manifestement d'un problème de pente non maîtrisé rue Montagne de la Cour (la coupe n°2 évite soigneusement l'écueil de la fontaine et de ses emmarchements).

***Par ailleurs, le projet se focalise sur le réaménagement du Marché au Bois. Il table sur la destruction*** (complète dans une version ou partielle dans une autre) ***du square existant et de son jardin qui seraient transformés en un espace essentiellement imperméable.***

Un éventail de murets – venant mourir dans la voirie et la façade du Shell Building ou se transformant en obstacles physiques pour canaliser les piétons à l'angle Cantersteen/Ravenstein – constituerait l'essentiel des nouvelles interventions qui hypothéqueraient toute flexibilité des usages. L'opération suppose des travaux aussi coûteux qu'inutiles et une forte minéralisation de l'espace public. La percée du métro, dans les années 1970, avait pourtant minutieusement épargné un des rares espaces plantés du centre de la ville.

***La CRMS observe que le square triangulaire qui existe structure réellement l'espace : il joue non seulement un rôle important dans la scénographie urbaine mais il met aussi en valeur – par une vigoureuse balustrade en pierre bleue – le groupe sculpté monumental de Victor Rousseau.***

***La Commission s'oppose fermement à la suppression pure et simple du square. Elle demande la révision complète de cette partie importante du projet, la conservation de la balustrade et le maintien du groupe sculpté en son emplacement actuel. Elle suggère que l'aménagement du jardin soit éventuellement requalifié et son accès autorisé par l'ouverture d'entrées ponctuelles entre les piliers de la balustrade monumentale qui le borde.***

***Pour conclure, et en dépit de ce que tentent de montrer les images 3D, les conséquences du parti maximaliste adopté par le projet pour les espaces publics ne sont manifestement pas contrôlées au niveau de la scénographie et de la structure urbaine.*** La modification complète de l'aspect des espaces publics, celle du relief des axes structurants, la transformation systématique de tous les profils en travers des voiries et l'encombrement de l'espace public auront des conséquences néfastes sur la lisibilité du quartier ainsi que sur son dynamisme. ***C'est sans compter les répercussions du chantier et de l'aménagement à proprement parler sur la vie économique et culturelle du quartier qui constituent déjà un souci à l'heure actuelle.***



#### **4) Au niveau technique, des informations essentielles manquent**

Les documents de ce nouveau dossier (essentiellement illustratif) ne présentent pas le niveau de détail requis pour mesurer précisément l'impact du projet dans un contexte urbain aussi complexe : la différence de niveau à franchir entre la place Royale et la gare Centrale est de plus de 27 m et le dossier n'apporte aucune réponse aux questions techniques posées par la CRMS depuis parfois plusieurs années. En effet :

- **Le réaménagement complet de la place Royale n'est pas étudié ;**
- **Les plans ne renseignent pas les courbes de niveaux** alors que la dénivellation est considérable.
- **Le dossier ne comporte pas de coupe longitudinale du tracé.** Or, le relief joue un rôle déterminant et la rue Ravenstein passe en viaduc au-dessus de deux salles de concert du Palais des Beaux-Arts.
- **Les plans et les coupes en travers restent schématiques et partiels. Ils ne sont jamais accompagnés du relevé précis de la situation existante et ne permettent pas une évaluation complète de l'impact des propositions.**
- **Le dossier est composé principalement d'images de synthèse qui minimisent l'impact des réaménagements prévus sur l'espace public.** Ces images ne correspondent d'ailleurs pas nécessairement aux dispositifs dessinés en plan.
- **La question de l'encombrement des caténaires, porte-caténaires et autre matériel technique demeure** entière. Cette question est pourtant cruciale au vu de la composition urbaine, des pentes et des perspectives dégagées vers le panorama ou, dans l'autre sens, vers l'église Saint-Jacques.

## **II. REMARQUES SUR LE PROJET TRONÇON PAR TRONÇON**

**1) La place Royale a accueilli dans le passé d'autres configurations des voies de tramways que celle que nous connaissons aujourd'hui. Elle n'a toutefois jamais été greffée d'un dévoiement vers le Mont des Arts. La place, qui compte aujourd'hui 2 voies ferrées, serait dorénavant parcourue par 6 voies de tram**, aménagées en un **dispositif asymétrique** (la position des voies rue Montagne de la Cour n'est axée ni sur la place ni sur la rue car celle-ci est aménagée avec bande carrossable d'un côté). Le dévoiement des lignes 92 et 94 nécessitera des interventions importantes et des dispositifs techniques supplémentaires en plus d'une transformation de l'espace public. **Or, comme la CRMS le remarque depuis plusieurs années, le projet ne propose aucune alternative à l'aménagement actuel de la place.** Ce point est essentiel et il n'est pas acceptable de le laisser en suspens alors qu'en réalité il commande tout le projet. **La place Royale est un des espaces structurants majeurs de la Région et les nouveaux aménagements projetés doivent contribuer à la mise en valeur de cette composition remarquable. Il est inutile de poursuivre**

***l'étude plus loin si son point de départ est postposé ou considéré comme « hors projet ».*** Par ailleurs, il ne faudrait pas négliger l'intérêt archéologique du site et la présence de l'Aula Magna sous la dalle en béton récemment coulée dans l'angle nord de la place : ici encore, le niveau du sol a été calculé au plus juste et l'intégration de structures en béton dans la dalle posera problème.

**2) La gestion des profils et de la pente de la rue Montagne de la Cour à hauteur des jardins de l'Albertine n'est pas maîtrisée :** la coupe n°2 est localisée exactement à l'endroit le moins difficile de la courbe. ***Si l'on avait coupé seulement quelques mètres plus haut, on aurait obtenu un profil totalement improbable, nécessitant la démolition pure et simple de l'esplanade de pierre sur laquelle est implantée la fontaine du Calder.*** En effet, les voies de tramways exigent l'aménagement d'un plateau horizontal dans la coupe en travers, reportant de part et d'autre du site propre les ruptures de niveaux — alors que la question ne se pose évidemment pas pour les bus qui circulent aujourd'hui sans difficulté. Ceci démontre, ici encore, ***qu'une infrastructure aussi lourde que le site propre pour tramway n'est absolument pas appropriée aux caractéristiques du relief de la Montagne de la Cour.***

**3) La rue Ravenstein et l'isolation acoustique du viaduc qui surplombe deux salles de concert de Bozar posent problème.** Les plans et coupes fournis ne donnent ni la longueur exacte du viaduc de la rue Ravenstein sur la rue des Sols, ni son emprise, ni les caractéristiques précises de ses matériaux et de sa structure (par rapport à Bozar). Seul un profil en travers (n°3) schématise le projet (sans mentionner que la voirie sert de toiture à deux salles de concert). Ces éléments ne sont pourtant pas sans importance.

***En effet, l'étude des transmissions acoustiques et vibratoires*** effectuée par le bureau d'études D2S International à la demande de la STIB ***conclut à la nécessité de prendre des mesures particulières pour atténuer l'impact de la circulation des trams sur les salles de concert Terarken 1 et Terarken 2 du Palais des Beaux-Arts.*** Elle recommande la mise en place de ***dalles flottantes de haute performance, d'une longueur de 6 m par dalle, qui s'intègrent dans des modules de 18 m, avec des zones de transition de 9 ou 18 m de part et d'autre de la dalle flottante afin d'éviter tout dépassement des critères admis. S'agissant de salles de concerts, elle conclut surtout à la nécessité d'effectuer des tests en laboratoire.*** Tout indique qu'il s'agit donc là d'un point délicat, comme mentionné par la CRMS depuis 2007. Ni l'étendue de la dalle flottante, ni sa constitution ne sont précisées dans le dossier. Par ailleurs, le schéma indiqué en référence dans l'étude acoustique est théorique : il ne tient pas compte des spécificités du lieu et est prévu pour un sol horizontal. ***La CRMS doute sérieusement de la faisabilité de cet aménagement, en particulier dans la partie basse du viaduc*** car il paraît difficile d'isoler complètement la nouvelle infrastructure des voies (à l'aide d'un complexe suffisant de dalles flottantes) du viaduc existant à hauteur de la toiture des salles de concert ***sans modifier le niveau actuel du sol*** (ce qui constituerait une nouvelle difficulté pour le piéton). ***Par ailleurs, la technique des dalles flottantes est-elle réellement adaptée à une rue en pente?*** Quid du glissement de la dalle flottante sur la dalle de structure lorsque le tram freine ? Notons, en tout cas, que certaines salles de concert aménagées sous des infrastructures publiques ***existantes*** nécessitent une gestion sévère des flux de circulation pendant les spectacles (tous déplacements interdits place du Dôme à Cologne pendant les concerts). Qu'en sera-t-il des répercussions réelles d'un transport public lourd sur un viaduc en béton qui abrite des salles, comme c'est le cas au Palais des Beaux-Arts? Pour ces différentes raisons, ***la CRMS demande de pouvoir disposer des détails techniques de la solution existante (structure viaduc/ Palais des Beaux-Arts) et de la solution proposée, d'une évaluation de celle-ci par un bureau d'étude indépendant spécialisé en acoustique et de l'accord écrit de Bozar sur les travaux proposés.***

**4) La rue Baron Horta.** ***Le projet prévoit le remplacement du profil existant en pente continue par trois terrasses centrales séparées par des emmarchements.*** La rue serait piétonnière (mais toutefois utilisée pour le parking Fortis et pour les livraisons du Palais des Beaux-Arts). Les escaliers monumentaux et la fontaine ruinée sont situés hors entreprise. ***La CRMS estime que cette***

**proposition n'est pas acceptable. Dans un objectif de flexibilité des espaces publics et de confort des piétons, elle demande de conserver le réaménagement actuel (de plain-pied et continu), en particulier dans l'axe de l'escalier monumental de la galerie Ravenstein** – ce qui n'empêche aucunement l'occupation partielle et saisonnière de l'espace par l'horéca du Palais des Beaux-Arts. La restauration de l'escalier et de sa fontaine devraient constituer une priorité pour la Ville de Bruxelles.

**5) Le Marché aux Bois. La suppression du square est à abandonner.** En réalité, le réaménagement de la zone de recul du siège de FORTIS (rue des Douze Apôtres) constituerait l'amélioration la plus efficace à apporter à la partie haute du Marché au Bois. Pour ce qui concerne l'aménagement du carrefour, dans la partie basse, **la CRMS demande d'étudier la possibilité de renoncer à certains des accès au couloir souterrain qui sont prévus à proximité du Shell Building et du square, et de documenter les plans du sous-sol pour poursuivre les recherches à ce sujet (voir ci-dessous). Elle demande aussi d'accroître la lisibilité des formes urbaines du carrefour en les soulignant par des aménagements de trottoirs plus cohérents** (on comprend qu'un balisage stratégique soit nécessaire pour conduire les aveugles !)

**6) Les tronçons Colonies/Treurenberg/Gentilhomme.** Il s'agit d'aménagements qui s'étendent jusqu'à la cathédrale Saints-Michel-et-Gudule, totalement inadaptés à l'échelle de cette partie de la ville ancienne et à la dénivellation qu'elle franchit. Le tracé des voies ferrées louvoie dans la rue du Gentilhomme mise en piétonnier pour cause d'encombrement (mais accessible aux véhicules allant au parking de la STIB) et les voies rasant les trottoirs pour assurer le virage vers la rue Royale. Ici encore, l'imagerie 3D est trompeuse (vue de nuit) et les interventions proposées sont extrêmement pénalisantes à la fois pour le cheminement des piétons et pour la scénographie urbaine. On n'a, par exemple, pas pris garde aux retombées du projet sur la perspective qui se dégage depuis le parc de Bruxelles dans l'axe de la rue des Colonies et qui se ferme sur le coude de cette dernière avec un très bel immeuble sur arcades (jadis Aéroflot). La coupe n°7 montre que, en raison du peu d'espace disponible, ce sont précisément ces arcades qui feraient les frais de l'installation d'un quai d'embarquement surélevé à cet endroit déjà difficile. La base des arcades serait noyée dans le quai ; le passage pour piéton serait relégué en contrebas et des marches seraient prévues entre les arcades... **Un tel aménagement hypothèquerait fortement le fond de perspective de l'axe structurant de la rue de la Loi et une des belles échappées du Parc de Bruxelles.**

### **III. CONCLUSION ET PROPOSITION ALTERNATIVE DE LA CRMS**

La CRMS n'a pas à se prononcer sur les choix d'exploitation des lignes de la STIB. Toutefois, **la réflexion sur la circulation et les déplacements en ville devrait se fonder sur la configuration du tissu urbain** (et non l'inverse). **Tout devrait donc être mis en œuvre pour adapter la circulation et les caractéristiques des transports publics et privés à la ville durable qu'ils doivent desservir.**

**Le projet n'obéit pas à cette logique.** Il propose un tram « mode », accueilli positivement par les institutions culturelles riveraines comme un « Flag hip » pouvant leur servir de support de communication à court terme et susceptible de servir de catalyseur pour la relance de leurs propres dossiers. A l'analyse, cette approche apparaît superficielle. Selon la CRMS, les conséquences d'une telle entreprise auraient des retombées défavorables sur la dynamique du tissu urbain fragile qui relie le haut et le bas de la ville.

- La CRMS s'interroge en premier lieu sur **la pertinence de la « boucle » proposée** et la desserte de la gare centrale au moyen d'un transport public lourd, avec des retombées négatives sur la scénographie urbaine (modification systématique de tous les profils de voirie dans un terrain en forte pente, impact visuel des caténaires et porte-caténaires) ;
- Le tram et ses caractéristiques semblent particulièrement inadaptés au relief difficile du Mont des Arts ainsi qu'au tracé courbe et au gabarit des rues qui doivent accueillir les voies. Le projet se

traduirait à la fois par un **encombrement et une perte de praticabilité des espaces publics** alors même que ce tissu urbain constitue une liaison stratégique entre le haut et le bas de la ville.

- La Commission estime que **le relookage de plusieurs espaces publics de qualité qui jouxtent le nouveau tracé est injustifié et pénalisant pour l'image de Bruxelles** (fontaine de Calder, rue Baron Horta, quai au Bois). L'impact de ces « travaux inutiles » sur l'opinion publique pourrait être considérable.

- Ces travaux importants seraient entrepris **sans connaître, à moyen et long terme, le dispositif global dans lequel ils vont s'insérer**. Quid, par exemple, de la création d'un terminus de tram à côté de la cathédrale ?

- Malgré l'ampleur des travaux prévus, **la boucle proposée ne passerait pas devant la gare centrale**. Si l'enjeu du projet est une meilleure desserte de la gare, **pourquoi ne pas étudier l'alternative qui consiste à fournir aux usagers des transports publics (métro, trams 92 et 94) une liaison confortable et agréable en surface, vers et depuis la gare, à travers des espaces publics de qualité ?**

- Dans ce cadre, la CRMS demande de **remettre à l'étude la connexion – prévue par la STIB dans les années 1970 — entre l'extrémité nord de la station Parc** (implantée exactement au débouché de la rue Montagne du Parc, sous la rue Royale) et le bas de la rue Montagne du Parc.

- En effet, **la création d'une seconde entrée à la station Parc de ce côté, située pratiquement de plain-pied avec les quais de la station de métro, augmenterait de manière déterminante l'accessibilité du métro depuis la gare et soulagerait la pression qui existe sur le couloir souterrain**. Ce nouvel accès permettrait aussi de renoncer aux accès souterrains supplémentaires aménagés devant la très belle façade du Shell Building, tout en diminuant d'un tiers le trajet des usagers en surface et en supprimant le franchissement d'une différence de niveau dissuasive.

- Parallèlement, une **revalorisation du cheminement des usagers entre la gare et la rue Royale devrait être étudiée par la Région et la Ville** : via le Marché au Bois, la rue des XII Apôtres et la rue Montagne du Parc mais aussi via la galerie Ravenstein et l'escalier de la rue Baron Horta.

- **Le projet est muet sur la place Royale. Pourtant, la pose de nouvelles voies de tram postule son réaménagement complet**, ce qui semble contradictoire avec le rôle que la Région et la Ville ambitionnent pour cet espace structurant majeur.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre-Président, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. VAN LOO  
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS  
Présidente

Copies à : - A.A.T.L. – D.M.S. : M. Philippe Piéreuse, Mme S. Valcke  
- A.A.T.L. – D.U. : M. A. Goffart, M. Fr. Timmermans