

**MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE**

Monsieur Fr. TIMMERMANS

*A.A.T.L. – Direction de l'Urbanisme*

C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1

1035 BRUXELLES

V/réf. : 04/PFD/465614

N/réf. : AVL/cc/BXL-4.102/s.520

Annexes : 1 dossier + avis de principe du 14/12/2011

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

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**

*(Dossier traité par F. Guillan Surarez)*

En réponse à votre lettre du 21 mai 2012 sous référence, reçue le 22 mai, nous vous communiquons l'avis émis par notre Assemblée, en séance du 30 mai 2012, concernant le projet.

***La CRMS estime le projet de dévoiement des lignes 92 et 94 vers la Gare Centrale démesurée par rapport à l'objectif poursuivi. Elle a effectué une série de remarques et de propositions qui complètent l'avis de principe illustré (joint à la présente) rendu sur le projet le 14 décembre 2011, et qui suggèrent des études complémentaires ainsi que l'abandon pur et simple de plusieurs aménagements inutiles ou inappropriés dans un tissu urbain fragile, de haute valeur patrimoniale et à la topographie complexe.***

***Outre qu'elles soulèvent le manque de documentation de la situation existante – ce qui n'autorise pas de comparaisons fines avec le projet –, ces remarques et propositions concernent les aspects suivants :***

- ***Définition des principes d'intervention sur la place Royale ;***
- ***Réduction de l'encombrement visuel des caténaires et porte-caténaires ;***
- ***Révision de la coupe en travers de la rue Montagne de la Cour ;***
- ***Etude d'une alternative au dispositif dangereux des larges bordures obliques ;***
- ***Abandon de l'aménagement en gradins remplaçant la pente continue de la rue Baron Horta ;***
- ***Abandon du projet de destruction du square structurant le Marché au Bois ;***
- ***Création d'une nouvelle liaison piétonne entre la station de Métro Parc et la rue Montagne du Parc (au bas de l'escalier) ;***
- ***Abandon de la remontée des trams via les rues des Colonies, Treurenberg et du Gentilhomme inadaptées à une infrastructure ou supprimer les quais et arrêts prévus rue du Gentilhomme.***

La demande de PU relative au projet de dévoiement des lignes 92 et 94 vers la Gare Centrale a été précédée de plusieurs avis de principe de la CRMS en 2010 et 2011, ainsi que de réunions qui se sont tenues en avril et mai 2012 à l'initiative du Cabinet du Ministre Charles Picqué, en présence de la STIB, de la DU, de la DMS et de la CRMS.

Ces réunions ont été consacrées à l'examen des principaux problèmes relevés par la CRMS dans les remarques qu'elle avait émises à la demande du Ministre Charles Picqué le 14 décembre 2011.

**Pour mémoire, ces remarques portaient sur :**

- Le choix d'implanter un mode de transport public lourd, à flanc de coteau, dans un des tissus urbains les plus sensibles de Bruxelles en raison de son intérêt historique et de sa dénivellation importante ;
- Le choix de le doubler d'un piétonnier dont les aménagements manquent de flexibilité et de confort, partagé avec 2 lignes de bus et 2 lignes de tram circulant en site propre, ainsi qu'avec les véhicules de livraison et les voitures qui doivent accéder aux 4 grands parkings situés sur ce parcours (dont celui de la STIB)
- Les transformations inutiles de l'espace public qui sont proposées en accompagnement de la création du site propre et du piétonnier – en ce compris le réaménagement complet d'espaces urbains de qualité comme la rue Baron Horta et le square du Marché au Bois – ainsi que la modification des usages que ces transformations supposent, notamment pour ce qui concerne :
  - o Les conséquences sur la dynamique de ce morceau de ville fragile ;
  - o L'avenir commercial des Galeries Ravenstein qui fonctionnent sur le passage.
- Le manque de précision des documents techniques accompagnant le projet et, notamment, l'absence de relevés précis de la situation existante et l'absence de courbes de niveaux sur les plans alors que la dénivellation entre la rue Royale et la Gare Centrale est de plus de 27m)

**Au cours des réunions de 2012, une série de demandes et de propositions précises ont été adressées à la STIB, auxquelles le présent dossier de PU n'apporte pas de réponse, exception faite des courbes de niveaux (elles figurent sur le projet mais toujours pas en situation existante). L'étude d'incidence n'y répond pas davantage : les aspects relatifs à la scénographie urbaine et au patrimoine n'y sont pas développés, en dépit des caractéristiques uniques de ce morceau de ville à cet égard. Enfin, les documents introduits ne mentionnent pas non plus que des études complémentaires ou des variantes seraient en cours d'élaboration.**

**Dès lors, la CRMS reprend brièvement ces demandes et propositions ci-dessous, sans s'étendre sur les raisons qui les motivent et qui sont expliquées précisément dans son courrier du 14 décembre 2011 (ci-joint).**

**1. Définir les principes des interventions sur la place Royale :** 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. 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, **le réaménagement de la place ne fait pas partie de la demande. Il serait étudié ultérieurement par Beliris sur base du fonctionnement actuel qui serait conservé.** Ce point est toutefois essentiel et il n'est pas raisonnable de le laisser en suspens alors qu'en réalité il commande 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.** C'est la raison pour laquelle les points suivants auraient dû faire l'objet d'une étude préalable jointe à la présente demande :

- L'implantation des voies (placées en site propre ou non ?) par rapport aux tracés et à la composition urbaine;
- L'implantation des caténaires et des mâts porte-caténaires, notamment par rapport aux perspectives et au panorama. L'articulation de ces dispositifs avec l'éclairage public et le plan lumière ;

- Les précautions à prendre eu égard à la conservation des vestiges archéologiques de l'ancienne cour de Bruxelles et à leur accessibilité. Les fondations prévues sous les voies ont généralement une profondeur de 60 à 70 cm sur les profils joints au projet. Or, la dalle qui protège les vestiges est située à seulement 50 cm du niveau actuel de la place et il n'est pas envisageable de prévoir des dénivellations dans l'aménagement de surface. Cette distance est-elle suffisante pour prévoir un dispositif de dalle flottante afin de réduire les vibrations et de prévoir une isolation acoustique ?

**2. Réduire l'encombrement visuel des caténaires et porte-caténaires** en particulier rue Montagne de la Cour (par rapport au panorama) et rue Ravenstein (du côté de l'îlot face au Palais des Beaux-Arts). Afin de réduire au maximum l'impact des porte-caténaires et caténaires (que l'infographie de la rue Montagne de la Cour jointe à la demande de PU ne représente pas correctement), la CRMS demande:

- Dans tous les cas de figure, de renoncer aux potences qui renvoient aux aménagements de trams vicinaux de banlieue. Le tronçon de la rue Ravenstein situé à hauteur du Palais des Beaux-Arts comprend quelques-uns des plus beaux immeubles bruxellois des années 30 et de l'immédiat après-guerre (outre le Palais des Beaux-Arts, les immeubles Triest, Shell Building ainsi que la Galerie Ravenstein classée).
- De privilégier un accrochage en façade, dans les murs mitoyens, plutôt que le placement de mâts (en particulier dans le panorama) ;
- D'étudier l'implantation la plus judicieuse possible des mâts dans la partie de la rue où il existe un seul alignement bâti et de la traduire précisément sur plans et photomontages;
- De revoir l'infographie de la rue Montagne de la Cour et de la rue Ravenstein en conséquence (ou de réaliser de simples photomontages) en vérifiant l'encombrement réel de ces dispositifs à partir des cheminements piétons (trottoirs longeant les deux rives des rues).

**3. Revoir la coupe en travers de la rue du Coudenberg** (voir profil 2, plan 6) et ne pas appliquer aveuglément des normes édictées pour le déplacement des PMR (pente de 2%) à la topographie urbaine en très forte pente qui caractérise le Mont des Arts. En d'autres mots : ***tenir compte du contexte topographique si particulier des lieux*** :

- Ne pas introduire de marches entre le site propre du tram et la voirie carrossable comme le montre le profil 2 (inconfort des piétons pris entre tram et voitures au milieu de ces marches, incongruité du profil de la voirie qui constitue le support du panorama).
- Reprendre les différences de niveaux de part et d'autre des trottoirs avec une légère pente de l'assiette du site propre et de la voirie carrossable, afin de réduire le plus possible ce hiatus.
- Renforcer la cohérence et l'unité de la rue en simplifiant le plus possible la coupe en travers et l'aspect.

**4. Etudier une alternative aux larges bordures obliques en pierre bleue** (voir notamment profil 3, plan 7) destinées à rattraper les variations de hauteur des trottoirs à l'endroit des quais tout au long du nouveau site propre ;

- Veiller le plus possible à travailler en pentes continues (y compris pour les quais) pour des raisons de confort des piétons puisqu'il s'agit d'un piétonnier ;
- Eviter de placer des caniveaux au milieu des endroits de plus grand passage (en particulier le long du Palais des Beaux-Arts).

**5. Revoir l'aménagement de la rue Baron Horta** pour le confort des piétons, en respectant la pente continue existante et en renonçant à l'aménagement par paliers horizontaux séparés par des marches. Il s'agit, en outre, de l'un des espaces publics exceptionnels de Bruxelles qu'il convient de préserver soigneusement.

- La seule intervention que réclame la rue Baron Horta est la restauration de sa fontaine et de son escalier monumental. Plutôt que de transformer la pente en gradins, il serait plus utile de vérifier si la Ville de Bruxelles est à même de la prendre en charge afin que l'ensemble soit opérationnel à l'issue des travaux d'aménagement des voies.

**6. Renoncer au projet de détruire le square du Marché au Bois** et renoncer au principe même de l'aménagement proposé (murets sinueux entravant la libre circulation des piétons).

Depuis qu'elle a connaissance du projet, la CRMS demande de **conserver le dispositif existant du square qui structure fortement l'espace grâce à ses balustrades monumentales** utilisées aussi comme bancs publics. Elle estime **qu'une réorganisation mieux pensée des souterrains permettrait de préserver cet ouvrage de stéréotomie exceptionnel** et de considérablement réduire le coût de cette opération de marketing urbain. Le plan des sous-sols que la Commission a pu examiner montre que leur réorganisation mérite d'être étudiée : les souterrains sont vastes ; ils ne présentent pas de qualité spatiale et l'on est en droit de se demander pourquoi des surfaces commerciales y sont prévues alors que la volonté est d'animer l'espace public en surface.

Par conséquent, la CRMS demande :

- Soit de réétudier le plan du sous-sol en vue de déplacer l'escalator et l'escalier qui débouchent dans le square, soit de supprimer purement et simplement cet accès qui fait double emploi avec celui qui est déjà créé en vis-à-vis, de l'autre côté de la rue Ravenstein. En effet, dans un piétonnier, il n'y a aucune difficulté à traverser une rue de 10 m pour franchir les 20 m qui séparent les deux accès.  
NB. 6 bouches de métro sont prévues au Marché au Bois.
- De revaloriser le square en le rendant accessible au public ;
- De conserver un aménagement flexible et en pente douce continue (pas de « couloirs piétons » délimités par les murets) ;
- D'éviter le remodelage complet des niveaux et les déblais importants qui sont prévus sur toute la pente (voir profil 5, plan 8, où la pente du terrain existante est très peu compréhensible).

**7. Créer une nouvelle liaison piétonne directe entre le bas de la rue Montagne du Parc et la station de métro Parc.** Cette station, qui s'étend sous la rue Royale jusqu'au débouché de la rue Montagne du Parc, est une des seules à ne disposer que d'un seul accès. A plusieurs reprises, la STIB a projeté d'y créer un deuxième accès dans le Parc de Bruxelles alors que la connexion de la station Parc au bas de la rue Montagne du Parc (on se trouve exactement au-dessus des voies) éviterait aux usagers du Métro de monter ou de descendre l'escalier monumental qui clôture la rue. Un tel aménagement (à réaliser au détriment du parking existant plutôt que du parc !) augmenterait de beaucoup le confort des usagers.

**8. Renoncer à la remontée du tram par les rues des Colonies, du Treurenberg, du Gentilhomme** en raison de l'incompatibilité du site propre avec l'échelle du tissu urbain ancien (en particulier Treurenberg, Gentilhomme et raccord avec rue Royale) ;

- Prolonger la ligne vers la jonction Nord-Midi et le Boulevard du Jardin Botanique en direction Tour et Taxis ;
- En attendant, créer un terminus rue Cardinal Mercier (comme proposé).

**8 bis. Dans l'hypothèse où le Gouvernement estimerait cette remontée indispensable,** supprimer l'arrêt prévu devant le bâtiment à arcades situé rue du Gentilhomme, dans l'axe de perspective de la rue des Colonies, pour les raisons suivantes :

- . très proche des deux autres arrêts (qui sont éloignés de 300 m) ;
- . exige l'installation d'un quai surélevé qui masquera le départ des arcades monumentales et en modifiera l'échelle ;
- . exige la création de 5 marches dans le profil en travers de la rue du Gentilhomme (voir profil 7, plan 8).

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, 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, M. Guillan Suarez