

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. : 09/PFD/480818
N/réf. : GM/CC/XL-4.17/s.532
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : IXELLES. Boulevard Général Jacques – tronçon compris entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue E. de Beco. Demande de permis d'urbanisme – Avis de la CRMS.
(Correspondant : Francisco Guillan-Suarez)

En réponse à votre lettre du 7 janvier 2013 sous référence, réceptionnée le 8 janvier, nous vous communiquons les remarques émises par notre Assemblée, en séance du 30 janvier, concernant le projet.

Celles-ci portent sur :

- ***La replantation du boulevard qui n'est pas assez structurante et qui est fort éloignée de ce qui est prévu par le plan directeur : les deux alignements d'arbres de la berme centrale devraient être plus denses et continus, avec une inter-distance maximale de 10 mètres. Ils devraient être composés d'arbres à haute tige de type tilleuls ou châtaigniers. Le site propre du tram devrait également être engazonné ;***
- ***Les tourne-à-gauche automobile et la 3^e voie de tram à proximité de l'avenue Buyl qui font perdre au boulevard la régularité de sa composition ;***
- ***Le parcage le long de la berme centrale qui est dangereux et occulte les efforts mis en œuvre pour revaloriser la partie centrale du boulevard ;***
- ***Le tracé irrégulier des traversées piétonnes qui gagnerait à être rationalisé ;***
- ***Les trottoirs qui sont supposés être larges et qui sont au mieux maintenus dans leur largeur actuelle ou légèrement réduits.***
-

Contexte et demande

La demande concerne le tronçon du boulevard Général Jacques compris entre le rond-point de l'Etoile et l'avenue Emile Béco. Cette zone rencontre les zones de protection de plusieurs biens protégés qui jalonnent le boulevard Général Jacques, plus précisément aux n°2, 20, 74, 97 et 186-188.

Ce boulevard fait partie de ce qu'on appelle la moyenne ceinture pour laquelle un plan directeur a été réalisé qui prévoit de rendre les transports publics plus attractifs, de favoriser des transports plus doux et de réduire la circulation automobile.

Actuellement, le boulevard se compose de 2 x 3 bandes de circulation, un site propre pour trams situé au centre et, latéralement, d'une ou deux bandes de stationnement le long des trottoirs. Il ne comporte ni piste cyclable, ni végétation. Il s'agit d'une artère « chauve », typique des aménagements de voirie fonctionnalistes réalisés dans la foulée de l'Expo 58. Ces aménagements synonymes de trafic intense, bruit, pollution, manque de verdure et absence de mode de transport doux rendent la qualité de vie médiocre aux abords du boulevard. Concernant la vitesse commerciale des trams, celle-ci est loin d'être optimale en raison de la perte de temps aux carrefours.

Le projet vise l'amélioration de cette situation en se conformant au plan directeur de la moyenne ceinture. Ce dernier prévoit une réduction du trafic routier, une amélioration de la vitesse commerciale des transports publics et l'agrandissement des quais d'embarquement, l'aménagement de trottoirs larges, le placement de nouveaux revêtements de sol et la plantation d'alignements d'arbres afin d'améliorer l'esthétique de l'espace public et la qualité de vie des riverains.

Les principales interventions suivantes sont prévues :

- Suppression d'une bande de circulation automobile dans chaque sens (2 x 2 bandes) à l'exception des carrefours où une bande tourne à gauche est maintenue, élargissement des trottoirs (ce qui n'est pas le cas sur les plans) et aménagement d'une piste cyclable sur ceux-ci, côté voirie ;
- Mise à sens unique de l'avenue Buyl depuis le boulevard Général Jacques vers l'ULB ;
- Déplacement des zones de stationnement du côté de la berme centrale : 66 places seront disponibles ;
- Création d'une troisième voie de tram pour permettre aux trams 23 et 24 de ne pas être bloqués par le 94 lorsque celui-ci tourne vers l'avenue Buyl ;
- Création de quais d'embarquement plus larges et longs, déplacés après les carrefours,
- Verdurisation du boulevard et des quais, plantation d'alignements d'arbres de part et d'autre du site propre des trams (39 arbres plantés en tout) ;
- Transformation des trottoirs mise à profit pour installer des traversées PMR et révision des traversées piétonnes afin de les rendre plus sécurisantes ;
- Matériaux utilisés : pavés platines pour les trottoirs et les embarcadères STIB, pavés de porphyre pour les zones de stationnement, béton pour les bordures, asphalte teintée ocre pour les pistes cyclables. Les pavés de l'avenue Buyl sont donc remplacés par de l'asphalte et le tram est placé sur un tapis vibratoire.

Avis de la CRMS

La Commission salue les intentions du plan directeur de la moyenne ceinture et les encourage. Elle constate cependant, à l'examen des plans, que plusieurs des objectifs visés par ce plan et repris dans les intentions du projet ne sont que partiellement atteints et que le projet mériterait d'être amélioré sous plusieurs aspects.

1. Plantations

Sur le plan de la verdure du boulevard et de sa replantation, le plan directeur est ambitieux et propose un axe paysager fort, avec 4 rangées d'arbres complètes et un site propre de tram engazonné.

Malheureusement, le projet n'obéit que de manière très partielle à cet objectif majeur pour la revalorisation de cette artère. Seules deux rangées d'arbres, entrecoupées de zones de stationnement automobile sont prévues, totalisant moins de 40 sujets. L'impression réelle d'alignement planté, caractéristique des grandes avenues, est compromise par le fait que les arbres sont trop peu nombreux, que l'inter-distance qui les sépare est trop importante (20 mètres) et que les alignements sont souvent interrompus: les tourne-à-gauche aménagés aux abords des carrefours pour les voitures et la troisième bande de tram prévue à l'approche de l'avenue Buyl pour permettre au tram 94 de tourner à droite sans entraver la fluidité de circulation des autres trams sont autant de zones où les plantations sont supprimées sur un tronçon. Par ailleurs, il n'y a pas de plantations prévues le long des trottoirs en raison de la piste cyclable qu'il est question d'y aménager (et qui ne figurait pas dans le plan directeur).

Quant aux choix des essences, l'auteur de projet s'en remet à ce qui sera disponible en pépinière (3 essences possibles : fraxinus americana, liquidambar styraciflua, quercus rubra) sans indiquer de critère de sélection.

La Commission estime que la replantation du boulevard pourrait être plus qualitative et qu'elle doit respecter davantage des objectifs du plan directeur.

Etant donné que les alignements plantés qui étaient prévus côté trottoir par ce dernier ont dû être abandonnés en faveur de la piste cyclable, il conviendrait d'améliorer le traitement des deux alignements restants au niveau de la berme centrale en les rendant plus denses et continus, avec une inter-distance maximale de 10 mètres. Ils devraient être composés d'arbres à haute tige de type tilleuls ou châtaigniers.

2. Forme structurante du boulevard

On constate que les différents réaménagements prévus au niveau des quais d'embarquement pour les trams, des tourne-à-gauche pour les voitures, de la troisième voie de tram prévue pour le 94 à l'approche de l'avenue Buyl, etc. ont pour conséquence de faire perdre au boulevard la régularité de sa composition. Afin de lui conserver, voire de renforcer son caractère structurant, **le projet devrait s'efforcer de maintenir une composition régulière dans la partition de la voirie, tout au long de son tracé.** Dans ce cadre, il conviendrait par exemple de **ne pas ajouter la troisième voie ferrée pour le tourne-à-droite du 94 et de maintenir 2 bandes de circulations automobile sur tout le tracé du boulevard, même à l'approche des carrefours.**

La continuité des alignements d'arbres constitue un élément structurant déterminant de ce type d'artère et il convient dès lors d'aborder la verdurisation du boulevard avec la plus grande rigueur (cf. ci-dessus).

3. Revêtements de sol

Bien que le plan directeur ait prévu l'aménagement d'un site propre verdurisé pour les trams, le projet prévoit malheureusement un asphaltage de celui-ci. **La CRMS regrette cette option et plaide pour des revêtements de sol perméables qui améliorent l'aspect de la voirie. Elle préconise, dans ce cadre, le recours un substrat volcanique semé d'un mélange de 'gazon ombre'.**

4. Zones de parage

L'implantation des zones de parking le long de la berme centrale est motivée dans le projet par le fait que l'on souhaite occuper utilement les espaces « perdus » entre les arbres et hors zones d'embarquement STIB tout en conservant une forme homogène au boulevard. Côté trottoir, cela permet d'implanter la zone cyclable sans devoir prévoir une zone de sécurité par rapport à la bande de stationnement.

La Commission attire l'attention sur le fait cette disposition est plus dangereuse que le parage à droite. Elle est également à déconseiller par le fait que les voitures parkées le long de la berme centrale dissimuleront en partie les efforts consentis pour revaloriser et reverduriser cette partie de la voirie.

5. Aménagements pour les piétons

Contrairement à l'objectif du plan directeur, les trottoirs ne sont pas élargis mais sont au mieux maintenus dans leur largeur actuelle, voire légèrement réduits dans le projet. Il est regrettable de constater que l'espace libéré par la suppression de deux bandes de circulation automobile est surtout mis à profit pour améliorer l'accueil STIB (quais d'embarquement/débarquement pour trams très larges) et l'aménagement des deux pistes cyclables qu'à l'augmentation de la capacité des trottoirs. Certains quais de tram sont même plus larges que les trottoirs à certains endroits : à titre d'exemple, on constate à l'arrêt Buyl que les quais de tram ont entre 3,80 à 4,40 m de large alors que les trottoirs qui longent le boulevard à cet endroit n'en font que 2,20 à 2,90 m (ils font 3,40 m dans la situation existante). La CRMS estime que cette situation n'est pas acceptable et devrait être rééquilibrée.

Le tracé irrégulier des traversées piétonnes est, par ailleurs, incompréhensible et gagnerait à être revu de manière plus cohérente et régulière.

6. Suppression de traversée du boulevard et mise à sens unique de l'avenue Buyl

Le projet de réaménagement du boulevard prévoit la mise à sens unique de l'avenue Buyl (du boulevard vers l'université) **La CRMS n'est pas favorable à cette option qui entraverait la bonne desserte du trafic du quartier de l'université vers boulevard et congestionnerait davantage cette zone.**

Conclusion

Le réaménagement proposé se résume à une série d'aménagements fonctionnels (déplacement et élargissement des quais, création d'une 3^e voie de tram, création de 2 pistes cyclables, mise à sens unique de l'av Buyl) destinés à augmenter la vitesse commerciale des transports publics sans pour autant mettre en œuvre les objectifs judicieux du plan directeur, en matière d'amélioration des conditions de vie le long de cet axe important.

Ainsi :

- les alignements d'arbres ne sont pas structurants : ils sont mités et discontinus, ne permettant pas d'atteindre une masse végétale critique suffisante ; l'essence des plantations retenues n'a pas fait l'objet d'une réflexion spécifique ;
- le terre-plein central n'est pas engazonné comme prévu mais asphalté ;
- le nombre de bandes de circulation automobile actuel est conservé à hauteur des carrefours au lieu d'être diminué ;
- les trottoirs ne sont pas élargis et la circulation des piétons est à la fois fragilisée et entravée (traversées discontinues) ;
- l'effet de rupture du boulevard n'est pas amélioré pour les piétons (traversées difficiles) et est accentué pour les véhicules par la mise à sens unique de l'avenue Buyl qui est injustifiée et particulièrement pénalisante.

La CRMS demande que le projet soit profondément revu sur ces points, conformément au plan directeur, de manière à déboucher sur une amélioration conséquente de l'espace public (en particulier pour les piétons) et des conditions d'habitabilité du boulevard.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

C.c. : - A.A.T.L. – D.M.S. : Mme Oda GOOSSENS
- A.A.T.L. – D.U. : M. F. GUILLAN-SUAREZ - Mme Véronique HENRY
- Concertation de la Commune d'Ixelles