

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. : 15/PFD/485055  
N/réf. : AVL/ah/SBK-4.28/s.536  
Annexe : 1 dossier comprenant 3 plans

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : SCHAERBEEK. Avenue Rogier. Demande de permis d'urbanisme portant sur la rénovation du site propre pour trams et bus sur le tronçon compris entre la chaussée de Haecht et la place des Bienfaiteurs.  
*Dossier traité par Mme C. Defosse*

En réponse à votre courrier du 9 avril 2013 sous référence, réceptionné le 10 avril, nous vous communiquons **l'avis défavorable** formulé par notre Assemblée en sa séance du 24 avril 2013, concernant l'objet susmentionné.

### **Le projet**

Le projet émane de la STIB. Il porte sur la rénovation du site propre mixte pour trams et bus de l'avenue Rogier à Schaerbeek, et concerne le tronçon compris entre la chaussée d'Haecht et la place des Bienfaiteurs. Il vise à remplacer le revêtement en pavés porphyre du site propre par de l'asphalte [coloré] dans le but de réduire les nuisances pour les riverains, occasionnées par les bruits et les vibrations dus au passage des trams et des bus. La demande est également motivée par le mauvais état du revêtement existant car les pavés commencent à se déchausser.

Le périmètre d'intervention est partiellement situé dans la zone de protection de la place des Bienfaiteurs classée comme site. Il traverse l'avenue Paul Deschanel, site inscrit à l'inventaire légal. L'avenue Rogier est reprise comme axe structurant au PRAS. Son tracé rectiligne épouse le relief de la vallée du Maelbeek, ce qui lui confère un rôle paysager particulièrement intéressant. L'intérêt urbanistique et patrimonial de l'avenue Rogier est encore augmenté par l'homogénéité du front bâti composé de maisons éclectiques et par la présence du monument aux Bienfaiteurs implanté en fond de perspective depuis le fond de vallée.

### **Avis de la CRMS**

La CRMS rend un avis défavorable sur le remplacement des pavés par de l'asphalte coloré pour différentes raisons, qui vont bien au-delà du fait que ***les rues et places pavées de Bruxelles font partie intégrante du patrimoine de la ville ou que leur conservation constitue un élément de cohésion déterminant du paysage urbain.***

La principale raison est que **le raisonnement sur lequel repose le projet mène tout simplement à une impasse**. Le remplacement des pavés par de l'asphalte est motivé par la volonté de réduire le bruit et les vibrations induits par la circulation des voitures et des bus. Or, le remplacement des pavés par de l'asphalte aura inévitablement des conséquences négatives non seulement sur le niveau de bruit mais aussi sur l'efficacité du site propre. En effet :

- le site propre sera beaucoup plus emprunté par les voitures et entravera la circulation des transports publics – ce qui nécessitera à court terme l'installation de séparateurs de trafic rendant la voirie peu conviviale et difficile à traverser;
- la vitesse de circulation des véhicules sur le site propre sera plus élevée (puisque plus aisée), ce qui augmentera l'intensité du trafic et, par conséquent, le niveau de bruit.

Il paraît d'autant plus injustifié de consentir des investissements aussi importants pour un résultat aussi contestable que, **à un niveau urbain plus global, le choix de remplacer des pavés par de l'asphalte va à l'encontre des engagements Gouvernement pour réduire l'empreinte écologique de la Région de Bruxelles**.

En effet, il s'avère qu'en ville, le choix des matériaux de revêtements de sol a des conséquences **directes sur les microclimats urbains** – donc sur le confort des habitants – et **indirecte sur les émissions de gaz à effet de serre**. C'est ce que la CRMS a voulu préciser en initiant entre 2006 et 2009 – avec le Centre de Recherches Routières (CRR) et l'Institut Bruxellois de Gestions de l'Environnement (aujourd'hui Bruxelles Environnement) – une étude **sur l'influence des revêtements de sol dans les espaces publics et, de manière plus générale, dans les espaces non bâtis** (intérieurs d'îlots, jardins, parcs, etc). De cette étude il découle que tous les revêtements de sol augmentent la température de l'air lorsqu'il fait chaud et la refroidissent lorsqu'il fait froid, sauf le gazon et la dolomie. **Cependant, de tous les matériaux de recouvrement de sol, l'asphalte est de loin le pire**.

Les relevés effectués durant l'été 2007 montrent que les pics de température de l'asphalte peuvent dépasser de 25° la température de l'air durant les journées les plus chaudes : le 20 juin 2007, peu après midi, la t° de l'air était de 24° et la t° de l'asphalte de 52°.

Mais ce réchauffement a aussi des conséquences à un niveau plus global et indirect : contrer la surchauffe d'1 hectare d'asphalte (par refroidissement) durant le seul mois de juin 2007 équivaut à l'émission de 1.284 tonnes de CO<sup>2</sup> dans l'atmosphère (= l'émission moyenne annuelle de 856 autos = 1,5 t par voiture). En effet, les systèmes de conditionnement d'air sont « énergivores » ; ils participent à l'émission de CO<sub>2</sub> dans l'air (il faut trois fois plus d'énergie pour produire une frigorie que pour produire une calorie) et contribuent directement au réchauffement de la ville). **Si l'on avait remplacé 1 ha d'asphalte par 1 ha de pavé, on aurait émis (pour contrer la surchauffe de l'asphalte) 160 tonnes ½ de CO<sup>2</sup> en moins dans l'atmosphère** (durant ce seul mois de juin 2007).

Pour ces différentes raisons, la CRMS ne peut accepter le principe même du remplacement des pavés par de l'asphalte – qu'il soit ou non coloré. Les couleurs (comme les damiers noir et blanc dont la STIB recouvre les sites qu'elle doit partager), ne sont qu'une conséquence supplémentaire de la fragmentation de l'espace public toujours plus grande qui oblige, en contrepartie, une signalisation confinante à l'illisibilité complète et à l'insécurité des utilisateurs les plus faibles.

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

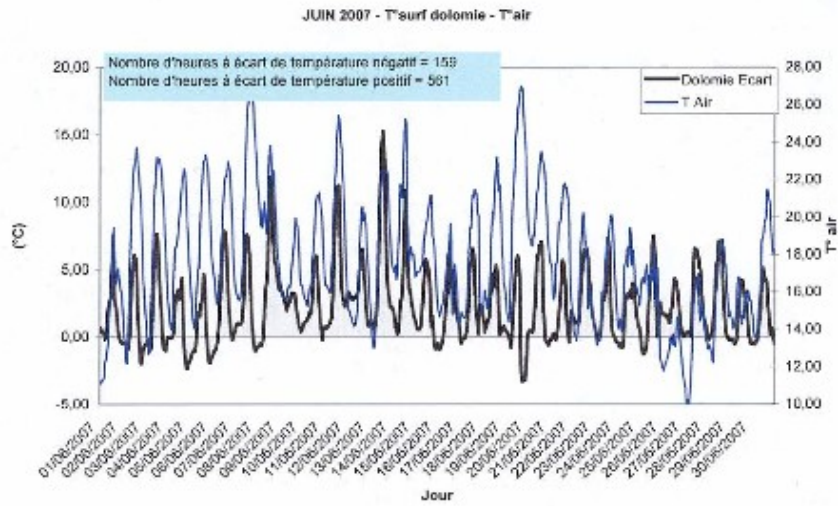
A. VAN LOO  
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS  
Présidente

c.c. à : AATL-DU : C. Defosse et par mail : V. Henri – AATL-DMS : M. Kreutz, et par mail : H. Lelièvre, N. De Saeger  
Commune de Schaerbeek : M. D. Grimberghs, Echevin de la Mobilité, M. C. Jodogne, Echevine de l'Urbanisme

SCHAERBEEK. Demande de permis d'urbanisme portant sur la rénovation du site propre pour trams et bus de l'avenue Rogier, sur le tronçon compris entre la chaussée de Haecht et la place des Bienfaiteurs. Annexe à l'avis de la CRMS émis en sa séance du 24 avril 2013.

Les relevés effectués durant l'été 2007 montrent que les pics de température de l'asphalte peuvent dépasser de 25° la température de l'air durant les journées les plus chaudes : le 20 juin 2007, peu après midi, la t° de l'air était de 24° et la t° de l'asphalte de 52° (voir les graphiques représentés ci-dessous).



Signification des graphiques :

- Ligne bleue : Température de l'air
- Ligne noire : Ecart de température entre l'air et la surface du matériau

