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. : 04/pfu/491575
N/réf. : AVL/ah/BXL-4.144/s.543
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES / SAINT-JOSSE-TEN-NOODE. Rue des Eburons. Demande de permis d'urbanisme portant sur le réaménagement de l'espace public.
Dossier traité par Mme C. Defosse

En réponse à votre courrier du 20 septembre 2013 sous référence, réceptionné le 24 septembre, nous vous communiquons les remarques formulées par la CRMS en sa séance du 2 octobre 2013, concernant l'objet susmentionné.

Le projet est compris dans les zones de protection du Quakers House situé 50, square Ambiorix et de la maison Art Nouveau située 52, rue des Eburons ainsi que dans celle des squares Nord-Est.

De manière générale, la CRMS plaide pour que les considérations d'ordre technique, imposées par les projets initiés par la STIB, soient intégrées dans une réflexion plus globale sur le paysage urbain bruxellois de manière à préserver la cohérence et le bon fonctionnement des espaces publics sur le long terme. En l'occurrence, elle demande de poursuivre la réflexion sur le projet d'aménagement de la rue des Eburons, de prendre en compte les qualités patrimoniales et urbanistiques exceptionnelles du quartier des Squares et de préserver les qualités de vie sur cet axe par une répartition plus équilibrée de l'espace. Plus concrètement, la Commission préconise de :

- étudier un profilage de la rue plus rigoureux : systématiser l'organisation des passages piétons, prévoir un alignement d'arbres structurant l'espace, optimaliser le choix des espèces (éviter les arbres fastigiés),
- modérer l'élargissement de la chaussée qui se fait dans le projet au détriment des espaces piétons et conserver la largeur existante des zones de stationnement.

Le projet

Initiée par la STIB, la demande vise à rendre plus fluide le passage des bus 29 et 63 dans la rue des Eburons et d'y faciliter la circulation et le croisement des véhicules. Elle porte sur :

× le réaménagement de façade à façade de l'espace public,
× l'élargissement de la voie carrossable et des zones de stationnement, respectivement asphaltée et recouverte de pavés porphyre,
× le rétrécissement des trottoirs de 3m à 2,30 m; ils seront revêtus de pavés platine avec bordures en pierre bleue et équipés « d'oreilles » et de dispositifs pour mal voyants,
× le réaménagement de l'arrêt situé à proximité de l'angle avec la rue J. Waterloo Wilson,
× la plantation de 29 Ginko biloba fastigiés dans les zones de stationnement,
× la mise en œuvre de coussins berlinois avec bordure de séparation au droit de l'école.

Avis de la CRMS

Tout comme c'est le cas pour d'autres projets initiés par la STIB, cette demande envisage le réaménagement d'une rue, sans que le projet ne se fonde sur une réflexion urbanistique globale. Or, cette rue fait partie du quartier des Squares – renseigné en ZICHEE au PRAS – qui constitue une opération urbanistique majeure en Région Bruxelloise et revêt d'un intérêt patrimonial exceptionnel.
Cette caractéristique ne semble pas prise en compte par le projet. Envisagée pour des raisons strictement fonctionnelles, la nouvelle organisation spatiale introduirait au contraire un disfonctionnement qui porterait atteinte à la qualité de l'espace en même temps qu'il pénaliserait l'équilibre des déplacements sur cet axe. Ce parti semble paradoxal dans la mesure où l'objectif de favoriser les transports publics, auquel on ne peut que souscrire, se réaliserait au détriment des espaces piétons. L'espace dévolu aux véhicules motorisés serait ainsi augmenté, engendrant à la fois plus de trafic et des vitesses accrues. Quant aux bandes de stationnement, leur élargissement n'apporterait pas de réel bénéfice au niveau de la fluidité du trafic car cette modification n'incite pas nécessairement les automobilistes à se garer correctement.
Par conséquent, la CRMS préconise de revoir les plans de la présente demande et de tenir compte des remarques suivantes.

1) ***L'organisation de l'espace devrait être revue en augmentant la largeur prévue des trottoirs.*** L'élargissement de la chaussée devrait être modéré et limité à 6,30m, permettant le croisement des bus. La largeur des bandes de stationnement actuelles pourrait être conservée pour garder des trottoirs d'au moins 2,60m, ce qui semble le strict minimum au vu du statut de la rue.

2) Le tracé des traversées piétonnes est de largeur variable sans que l'on n'en décèle la logique, et sans être toujours situé dans la prolongation des trottoirs. Les oreilles de trottoirs ne présentent pas de tracé régulier. ***Actuellement, le plan de profilage manque donc de rigueur et devrait être affiné et amélioré.***

3) ***Par la même occasion, le plan de plantation devrait être revu de manière à réaliser un alignement bilatéral régulier qui structure l'espace et renforce sa cohérence***. Ceci n'est actuellement pas le cas dans la mesure où 3 arbres sont manquants sur les plans. L'implantation des arbres ne semble du reste renseignée qu'à titre indicatif puisque l'alignement ne serait réalisé que si l'état du sous-sol le permet. La CRMS estime que les plantations constituent une dimension essentielle du plan et elle demande de vérifier les questions de sol préalablement. Les alignements seront étudiés en fonction de ces résultats de manière à être les plus réguliers possibles. Par ailleurs, elle estime que les ginko biloba fastigiés sont à éviter en raison de leur port complètement artificiel et figé, inadapté à la typologie de la rue et du quartier des squares (en dehors du fait que leur croissance est extrêmement lente). Dans ce cadre, une réflexion plus globale s'impose à l'échelle du quartier, à mener en collaboration avec le Service des Plantations de la Ville.

4) Au niveau du choix des matériaux, le projet constitue une amélioration par rapport à la situation existante, notamment par l'utilisation de pavés platine et de bordures en pierre bleue pour les trottoirs ainsi que de pavés de récupération pour le stationnement.
Toutefois, ni l'origine, ni les formats des pavés ne sont communiqués dans le dossier qui reste à préciser sur ce point. Il faudra également veiller à la qualité de la mise en œuvre et notamment à la dimension des joints entre les pavés platine (les plus étroits possibles). Il ne semble pas non plus indispensable de systématiquement évacuer les pavés de la chaussée (à conserver sous l'asphaltage). Enfin, il est conseillé de ne pas exécuter les coussins berlinois en couleur rouge pour en atténuer l'impact visuel (puisque, de toute manière, ils doivent être signalés par panneaux) et de renoncer à l'installation d'une bordure de séparation.

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 : B. Annegarn
AATL-DMS : **Th. Wauters** et par mail : P. Piéreuse, M. Muret, S. Valcke, I. Leroy, L. Leirens.