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

Bruxelles, le

V/réf.: DU 11/PFU/480298 N/réf.: AVL/ah/SGL-4.15/s.543 Annexe: 1 dossier comprenant 1 plan

Monsieur le Directeur,

Objet: SAINT-GILLES. Avenue P. Dejaer, place M. Van Meenen, rue de Lombardie.

Demande de permis d'urbanisme portant sur le renouvellement des voies de tram et

aménagement d'un site propre sur une partie du tracé.

Dossier traité par Mme C. Defosse.

En réponse à votre courrier du 4 septembre 2013 sous référence, réceptionné le 9 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 des immeubles 9 et 16, avenue P. Dejaer et 22, place P. Van Meenen ainsi que dans celle de la maison située à l'angle de la rue Bréart, 47-49 et de la rue de Lombardie. Il intervient également sur les abords de l'Hôtel communal, classé comme monument.

La CRMS demande de davantage prendre en compte des qualités paysagères du quartier de l'Hôtel communal de Saint-Gilles qui constitue un ensemble patrimonial et urbanistique remarquable.

Plus concrètement, elle demande de :

- renoncer à l'organisation asymétrique proposée pour de l'avenue Dejaer qui aurait un impact visuel déplorable sur l'avenue et sur l'Hôtel communal situé en fond de perspective car la clé de voûte de la composition de quartier est la composition axiale. La CRMS demande d'y prévoir un aménagement cohérent, mettant en valeur la perspective sur le monument classé,
- davantage veiller à la composition d'ensemble de l'espace public et maintenir les pavés existants qui constituent un élément de cohésion déterminant du paysage urbain,
- conserver le double alignement d'arbres dans la rue de Lombardie pour structurer l'espace et garantir ses qualités urbanistiques,
- réduire au strict minimum l'impact visuel des dispositifs de sécurité et des marquages au sol.

De manière générale, la Commission plaide pour que les considérations d'ordre technique imposées par les « projets STIB » soient intégrées dans une réflexion plus globale sur le paysage urbain de manière à préserver la cohérence et le bon fonctionnement des espaces publics sur le long terme. Elle ne peut souscrire au principe d'adapter les formes urbaines et l'organisation spatiale pour des raisons strictement fonctionnelles, qui ne semblent pas faire l'unanimité, tel l'entrevoie toujours plus importante ou le nouveau matériel roulant qu'elle laisse supposer. La Commission demande si cet élargissement et les bouleversements urbains qu'il suppose ont bien fait l'objet d'une évaluation globale au niveau régional (étude

d'incidence) et d'une décision officielle du Gouvernement.

#### LE PROJET

La demande vise le renouvellement des voies de tram entre la Barrière de Saint-Gilles et la rue Antoine Bréart par la pose de poutre-rails et de voies sur « silent-blocs ». Elle comprend :

- × le réaménagement de façade à façade de l'avenue Paul Dejaer : rétrécissement des trottoirs, mise à sens unique de la circulation automobile en direction de l'Hôtel communal et création d'un site propre latéral pour les trams en direction de la Barrière de Saint-Gilles,
- × l'installation d'un îlot direction au débouché de l'avenue sur la Barrière,
- × le réaménagement partiel du côté impair de la place Van Meenen,
- × le réaménagement de façade à façade de la rue de Lombardie : remplacement de la zone de stationnement du côté pair par un embarcadère, suppression des arbres de ce côté, rétrécissement des trottoirs,
- × le remplacement des pavés sur la voie carrossable par de l'asphalte, excepté en site propre de l'avenue Dejaer et dans le tournant des voies sur la place M. Van Meenen,
- le repositionnement des trois embarcadères existants, élargis et portés à une longueur de 45 m,
- × le renouvellement de la signalétique et l'installation de dispositifs de sécurité : marquages au sol rouge et blanc, panneaux à *leds* clignotants sur la place Van Meenen, barrières Saint-André, etc.

Le projet fait suite au projet de réaménagement et d'asphaltage qui vient d'être mis en œuvre à hauteur de la rue Bréart.

#### AVIS DE LA CRMS

La demande a notamment comme objectif d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun et de réduire les transmissions de bruits et de vibrations occasionnés par les trams, ce qui est positif. Cependant, tout comme c'est le cas pour d'autres projets initiés par la STIB, on prévoit le réaménagement ponctuel de trois tronçons de rues, sans que le projet ne se fonde sur une réflexion globale sur le paysage urbain. Cette manière de procéder mène inévitablement à la fragmentation de l'espace public, ce qui serait particulièrement regrettable au vu de l'importante valeur patrimoniale et urbanistique du quartier de l'Hôtel communal de Saint-Gilles situé en ZICHEE et protégé par un règlement zoné.

En outre, le projet cadre avec la tendance actuelle qui consiste à augmenter les entrevoies et, par conséquence, à élargir la voie carrossable au détriment des aménagements piétons, comme ce sera le cas avenue Dejaer et rue de Lombardie. Cette option, qui semble fondée sur l'introduction future d'un nouveau type de matériel roulant, n'est cependant pas motivée dans la demande et ne semble pas avoir fait l'objet d'un consensus régional.

La CRMS émet les plus vives réserves à ce sujet : elle ne peut souscrire à ce principe de gérer l'espace public et d'adapter les formes urbaines uniquement en fonction d'impératifs d'ordre technique qui ne semblent pas avoir fait l'objet d'une évaluation globale et d'une décision au niveau régional. Elle encourage les instances concernées à évaluer d'urgence le bien fondé et les incidences d'un tel parti technique sur la qualité de vie en ville, de même qu'à reconsidérer les « projets STIB » sous l'angle du paysage urbain et à associer le secteur des Monuments et des Sites à ce débat de fond sur la Ville. Les effets négatifs de l'asphaltage sur les microclimats urbains et les effets de serre devront également être pris en compte.

En attendant, elle demande de revoir les plans de la présente demande dans le sens d'un traitement plus cohérent et de la prise en compte des remarques suivantes.

# 1/ Le remplacement des pavés des voies carrossables

Les pavés constituent un matériau de revêtement de sol qui fait partie intégrante de la qualité urbanistique du quartier, notamment aux abords de l'Hôtel communal. Leur conservation constitue donc un élément de cohésion déterminant du paysage urbain. A l'époque de la dernière réfection des voiries aux alentours de l'Hôtel communal, le chantier de la STIB avait été considéré comme un exemple de mise en œuvre très réussie des pavés intégrés entre les rails de tram et comme un modèle à suivre. C'est cet aménagement que l'on se propose de supprimer aujourd'hui.

L'asphaltage des rues entraı̂ne, par contre, une banalisation de l'espace public, comme en témoignent les aménagements très récents effectués dans la rue Bréart.

La suppression des pavés est donc fermement découragée par la CRMS qui estime que la STIB devrait plutôt investir ses efforts en matière d'amortissement des vibrations du tram dans une révision de son système de pose des voies (les éléments préfabriqués en béton sont les meilleurs transmetteurs de vibrations qui soient) et une étude plus fine du complexe de fondation. La pose des pavés selon les règles de l'art et l'entretien régulier des revêtements réduirait également les bruits de manière significative.

A un niveau urbain plus global, le choix de remplacer des pavés par de l'asphalte va à l'encontre des engagements gouvernementaux pour réduire l'empreinte écologique de la Région de Bruxelles. En effet, le choix des matériaux de revêtements de sol en ville 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. En <u>annexe</u> de cet avis sont reprises les conclusions y relatives de l'étude que la CRMS a pilotée à ce sujet.

### 2/ La réorganistation de l'avenue Dejaer.

Les plans prévoient l'aménagement d'un site propre latéral pour les trams en direction de la Barrière. Il serait revêtu de petits pavés granit et longé par la zone asphaltée partagée par les trams et la circulation automobile vers le haut de la Commune. Cet aménagement asymétrique est inacceptable en raison de son impact visuel déstructurant sur l'avenue parce qu'il serait préjudiciable aux perspectives sur l'Hôtel communal, classé comme monument. Il devra être remplacé par une organisation symétrique et cohérente de l'espace. L'îlot directionnel prévu à l'aboutissement de l'avenue sur le rond-point de la Barrière devrait être supprimé car ce type de dispositifs brouille la lecture du carrefour (il constituerait d'ailleurs le seul dispositif de ce type implanté en bordure du rond-point et n'a pas lieu d'être).

# 3/ Le réaménagement de la rue de Lombardie

La zone de stationnement située du côté pair de la rue serait remplacée par un nouvel embarcadère en direction du centre ville et les arbres seraient supprimés de ce côté.

La présence de l'embarcadère n'étant pas incompatible avec les plantations, on devrait conserver le double alignement d'arbres pour structurer l'espace et conserver les qualités urbanistiques de cette rue relativement étroite.

### 4/ La multiplication des matériaux de revêtement de sol et des dispositifs de sécurité

Des pavés granit seraient conservés à deux endroits seulement, à savoir sur le site propre du tram prévu du côté pair de l'avenue Dejaer ainsi que dans le tournant des voies situé place Van Meenen. Les autres espaces de circulation seraient asphaltés tandis que les zones de stationnement et les trottoirs seraient revêtus de pavés porphyre et platine.

Outre les difficultés d'entretien et le caractère peu durable des aménagements proposés (vieillissement différencié, raccords difficiles entre les matériaux de qualités et de nature différents) cette multiplication des revêtements renforce la fragmentation de l'espace, et doit être évitée. Au niveau de l'avenue Dejaer, la réorganisation et le choix des matériaux proposés

auraient d'autant moins de sens qu'ils seraient en discontinuité totale avec le réaménagement récent de la Barrière : à l'inverse des plans proposés pour l'avenue Dejaer, les trams y circulent actuellement sur une bande asphaltée tandis que les autos empruntent une zone pavée ! *Les deux zones méritent une composition d'ensemble*.

Enfin, les dispositifs de sécurité multiples prévus dans le projet ajouteraient à la prolifération du mobilier urbain. Ceci concerne la cacophonie des marquages au sol en damier ou des passages zébrés rouges et blancs, dont l'impact visuel dérangeant peut être constaté dans la rue Bréart nouvellement aménagée. Les panneaux clignotants devant l'Hôtel de Ville sont également à éviter. La CRMS rappelle que ce quartier est renseigné en ZICHEE au PRAS et que cette caractéristique doit être prise en compte par une réflexion particulière sur la qualité de l'espace public.

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

A. VAN LOO Secrétaire M.-L. ROGGEMANS Présidente

C.c. :

- A.A.T.L. - D.M.S.: Th. Wauters, directeur f.f., et par mail M. Kreutz, H. Lelièvre, L. Leirens, N. de Saeger,

- A.A.T.L. - D.U. : Mme K. Franssen.

Annexe à l'avis formulé par la CRMS en séance du 2/10/2013 sur la demande de permis d'urbanisme portant sur le renouvellement des voies de trams de l'avanue dejaer à la rue de lombardie.

# Considérations sur les revêtements de pavés en milieu urbain

A un niveau urbain global, le choix de remplacer des pavés par de l'asphalte va à l'encontre des engagements gouvernementaux pour réduire l'empreinte écologique de la Région de Bruxelles. En effet, le choix des matériaux de revêtements de sol en ville 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  $\mathrm{CO^2}$  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  $\mathrm{CO2}$  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  $\mathrm{CO^2}$  en moins dans l'atmosphère (durant ce seul mois de juin 2007).