

SPRB – BDU
Direction de l'Urbanisme
Monsieur Albert GOFFART
Directeur
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, boîte 1
1035 BRUXELLES

V/réf. : 01/PFD/500951
N/réf. : AVL/ah/AND-4.18/s.555
Annexe : 1 dossier comprenant 2 plans

Bruxelles, le 7 juin 2014,

Monsieur le Directeur,

Objet : ANDERLECHT. Rue de Fiennes Demande de permis d'urbanisme portant sur le renouvellement des voies de tram entre la place du Conseil et la place Bara, et création d'un site propre.
Dossier traité par Mme C. Defosse.

En réponse à votre courrier du 5 mai 2014 sous référence, réceptionné le 7 mai, nous vous communiquons les **remarques et les recommandations** de la séance de la CRMS du 4 juin 2014, concernant l'objet susmentionné.

La demande vise le réaménagement total de l'espace public de la rue de Fiennes, incluant le renouvellement des voies de tram et l'aménagement d'un site propre latéral.

La CRMS ne peut souscrire au parti même de la disposition asymétrique proposée. Elle demande de la revoir au profit d'un projet plus cohérent qui tienne compte de l'intérêt urbanistique et patrimonial de la rue de Fiennes puisqu'il s'agit de la voirie qui mène de la place Bara dans l'axe de l'hôtel communal.

De manière générale, la Commission 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 présent projet et propose d'y apporter les modifications suivantes :

- abandonner l'organisation asymétrique et axer l'organisation de l'espace sur l'hôtel communal classé,
- revoir la traversée piétonne à hauteur de la rue Brogniez,
- réduire l'impact visuel dérangeant des marquages au sol et réduire au maximum la signalisation.

La CRMS estime d'ailleurs qu'il est serait fort regrettable - voire contradictoire - de favoriser les transports en commun (ce à quoi elle souscrit entièrement) au détriment des espaces piétons qui sont systématiquement réduits par rapport à la situation existante. Dans la mesure du possible, on devra donc conserver des trottoirs plus larges que ceux prévus par le projet.

LA DEMANDE

La rue de Fiennes est située dans l'axe de l'Hôtel communal d'Anderlecht et est comprise dans sa zone de protection. Elle est inscrite en ZICHEE au PRAS.

La demande vise le renouvellement des voies de tram entre la place du Conseil et la place Bara, ainsi que la création d'un site propre pour les trams en direction de la gare du Midi et d'une piste cyclable en direction de l'Hôtel communal. Le projet consiste à réorganiser l'espace public de façade à façade. Il s'agit d'une intervention lourde qui comprend :

- × le rétrécissement des trottoirs au profit d'une chaussée plus large; les trottoirs seront systématiquement réduits de 3.70 m à 2.30 m et parfois moins, excepté devant l'école située au n° 52-64 [pavés platines],
- × la création d'un site propre pour les trams - partagé avec les cyclistes - en direction de la place Bara [recouvert de pavés sciés], ainsi que la division de la partie restante de la chaussée en deux bandes de circulation voitures [asphaltées],
- × la restructuration des zones de parcage [recouvertes de pavés] entre les arbres existants,
- × la création d'une piste cyclable en direction de la place du Conseil [matérialisée par une couche d'asphalte couleur ocre],
- × l'aménagement de traversées piétonnes, la pose de marquages au sol blanc / rouge (inscription « tram », motif en damier), et la mise en œuvre d'une signalisation ad hoc,

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 plus globale. Or, la rue de Fiennes forme un axe structurant de la commune d'Anderlecht, créé à la fin du XIXe siècle suite à la réalisation du nouvel Hôtel communal et axé sur celui-ci. Il s'agit d'une voirie importante de la Commune. Son tracé est significatif de son évolution urbanistique et qui mérite d'être valorisé par un aménagement qualitatif et durable. Celui-ci devra également être pensé en fonction du développement et de la densification future des quartiers voisins, et en particulier du quartier « du Midi ». Ces particularités ne semblent pas prises en compte par le projet.

Aussi, la proposition semble-t-elle paradoxale 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 considérablement augmenté, engendrant à la fois plus de trafic et des vitesses accrues.

Au vu de l'intérêt patrimonial et urbanistique de la rue de Fiennes, la CRMS demande donc de revoir les plans dans le sens ***d'une organisation plus cohérente et plus conviviale de l'espace public, et de tenir compte des recommandations suivantes.***

L'aménagement asymétrique

A l'examen des plans, il apparaît que la voirie serait organisée en trois bandes : un site propre pour les trams en direction de la ville et deux bandes de circulation pour voitures, celle en direction des faubourgs étant partagée avec les trams. Recouvert de pavés, le site propre des trams serait aménagé sur la partie latérale de la chaussée.

Cet aménagement asymétrique aurait un impact visuel déstructurant sur cette voie et serait préjudiciable aux perspectives sur l'Hôtel communal, classé comme monument. Cet effet serait encore renforcé par le fait que les arbres plantés au niveau des trottoirs seraient intégrés aux zones de stationnement, ce qui ôterait leur caractère structurant. Ce projet, qui consiste donc en une

disqualification de l'espace public tant sur le plan patrimonial qu'urbanistique, ne peut être approuvé. La CRMS propose dès lors **d'abandonner cette option au profit d'une organisation symétrique et cohérente de l'espace**. Soit, on pourrait aménager le site propre en direction de la ville dans l'axe de la rue, soit on pourrait élargir la partie centrale pour accueillir les trams dans les deux directions. Dans ce dernier cas, les deux bandes latérales seraient destinées à la circulation automobile. Le site propre serait partagé entre trams et cyclistes, comme déjà prévu dans le projet actuel.

La mise en œuvre

Le projet propose que le site propre soit revêtu de pavés. Les autres espaces de circulation seraient asphaltés tandis que les zones de stationnement et les trottoirs seraient revêtus de pavés porphyre et platine. La bande cyclable serait matérialisée par de l'asphalte ocre.

Outre les difficultés d'entretien et le caractère peu durable des aménagements proposés (vieillesse 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** à tout prix.

Enfin, la signalisation impliquée par la nouvelle organisation proposée ainsi que les dispositifs de sécurité multiples prévus dans le projet ajouteraient à la prolifération du mobilier urbain. Ceci concerne en particulier la cacophonie des marquages au sol en damier et des passages zébrés rouges et blancs, dont l'impact visuel dérangeant peut déjà être constaté à différents endroits dans la ville. **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.**

A tout le moins, il convient de revoir la traversée piétonne aménagée en biais à hauteur du carrefour avec la rue Brogniez, de lui donner un tracé linéaire (et non évasée) et de considérablement réduire l'impact visuel des marquages au sol à cet endroit.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

c.c. à : BDU-DMS : Th. Wauters, directeur, M. Vanhaelen, H. Lelièvre, Fr. Cordier, N. De Saeger
BDU-DU : Fr. Timmermans, C. Defosse, S. Buelinckx