

MINISTÈRE DE LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE
Monsieur A. GOFFART
Directeur
S.P.R.B. – Direction de l’Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80 / bte 1
B - 1035 BRUXELLES

Réf. : D.U. : 04/pfd/565135
Réf. : CRMS : AVL/KD/BXL-4.130/s.573
Annexes : 1 dossier
+ relevé du patrimoine néoclassique du quartier (Ch. Loir, 2013)

Bruxelles, le 17 juillet 2015.

Monsieur le Directeur,

Objet : BRUXELLES. Rue du Midi (entre la place Rouppe et la rue des Pierres), rues Frédéric Basse, Sallaert et de la Fontaine.
Réaménagement de façade à façade, abattage de 9 arbres et plantation de 21 nouveaux sujets.
(Dossier traité par M. Fr. Guillan y Suarez à la D.U.)

En réponse à votre lettre du 17 juin 2015, en référence, reçue le 17 juin, nous avons l’honneur de porter à votre connaissance qu’en sa séance du 8 juillet 2015, et concernant l’objet susmentionné, notre Assemblée a émis un **avis défavorable** et formulé les remarques suivantes.

Le projet porte sur le réaménagement, de façade à façade, de la partie de la rue du Midi comprise entre la place Rouppe et la rue des Pierres, ainsi que sur le réaménagement des rues Frédéric Basse, Sallaert et de la Fontaine.

Cette zone est reprise en ZICHEE au PRAS ainsi que dans les zones de protection de plusieurs biens classés ; elle est située partiellement dans la zone tampon de l’UNESCO.

La CRMS avait déjà émis un avis sur cet aménagement dans le cadre de la demande de PU portant sur l’avenue de Stalingrad (cfr. séance du 07/09/2011). Interrogée sur le réaménagement du tronçon de la rue du Midi compris entre la rue des Pierres et la rue Henri Maus, elle avait encore fortement déconseillé le choix des pavés sciés.

Entretemps, le projet de réaménagement du restant de la rue a été amélioré, ce dont la CRMS remercie les auteurs de projet.

Toutefois, deux faits nouveaux sont intervenus depuis, qui méritent d’être pris en considération car, d’une part, ils modifient radicalement notre perception de ce quartier et, d’autre part, ils ont un impact immédiat sur les aspects socio-économiques du projet :

- L’étude de cas très fouillée portant sur la rue du Midi et le tissu urbain compris entre celle-ci et la rue Terre Neuve, réalisée par Monsieur Christophe Loir dans le cadre de l’étude plus globale entreprise pour le compte de la Région (CRMS) et intitulée *La ville néoclassique* ;

- La mise en piétonnier du tronçon des boulevards du centre compris entre la place de Brouckère et la place Anneessens.

1. Les enjeux urbanistiques et socio-économiques soulevés par la demande de permis

La demande de permis porte sur des aménagements dictés par une modification radicale du statut des voiries concernées. Cependant, aucune information n'est fournie sur les transformations socio-économiques inhérentes au projet. En effet, il postule des bouleversements profonds du tissu commercial ainsi que des comportements par la mise en piétonnier de l'essentiel de la rue du Midi et la suppression de 150 emplacements de parking (30 sous la jonction).

Le rapport d'incidence évoque à peine ces questions et la demande n'est accompagnée d'aucune indication sur la gestion de la circulation automobile. Une étude complémentaire serait nécessaire pour mesurer les retombées du projet sur la dynamique urbaine car ***il a été conçu à un moment où le boulevard Anspach n'était pas transformé en piétonnier : le dossier A3 donne toujours les boulevards du centre comme collecteur de quartier et signale que leur réaménagement est à l'étude (voir p. 8).***

Par ailleurs, le projet ne se fonde ni sur une étude du développement urbain, ni sur une analyse des caractéristiques morphologiques du quartier, ce qui est regrettable puisqu'il est couvert par une ZICHEE. ***On ne semble pas avoir pris la mesure du rôle tout à fait déterminant joué par la rue du Midi et ses abords immédiats dans la structuration du tissu urbain bruxellois et dans la mise au point du vocabulaire des espaces publics qui va dominer toute l'urbanisation bruxelloise du XIXe et du XXe siècle.***

Cette lacune est malheureuse car l'étude réalisée en 2013-2014 par Monsieur Christophe Loir, — bien connu des services compétents de la Ville de Bruxelles — sur *Le système de la ville néoclassique*, a montré que ***la rue du Midi et ses abords ont servi de point de départ et de modèle à une transformation urbanistique radicale de Bruxelles, dictée par un bouleversement des modes de transport. Ce constat intéressant a donné lieu à une étude de cas centrée sur l'entière du tissu urbain compris entre la place Rouppe, la rue du Midi et la rue de Terre-Neuve – c'est-à-dire précisément sur le quartier qui nous occupe ici.***

Intervenir sur un développement urbain aussi exemplaire, dont l'espace public fonctionne plutôt bien, exige une réflexion intégrée, prenant en compte une dimension qui dépasse les simples enjeux locaux. Ce n'est pas le cas du présent projet (ni celui du contrat de quartier dans lequel il s'inscrit ?).

Par conséquent, les principes du projet qui remettent en cause les caractéristiques de cette urbanisation modèle ne peuvent être avalisés. La CRMS propose de les réorienter par des recommandations s'appuyant à la fois sur l'objectif de réduire la pression automobile pour augmenter les qualités de vie du quartier et sur l'étude urbanistique détaillée de M. Christophe Loir.

Ses recommandations se résument en l'application de deux lignes directrices simples :

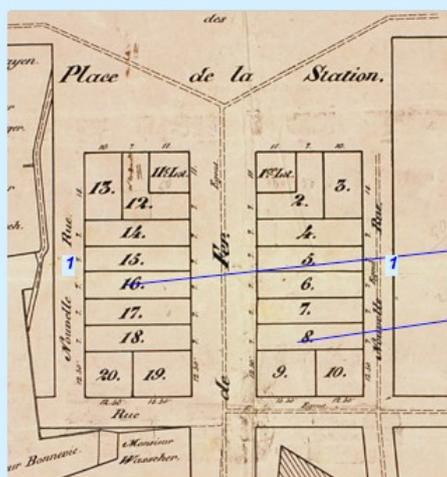
- ***conservation de la dimension des voiries existantes et de la largeur hiérarchisée des trottoirs*** qui font l'exemplarité de la rue du Midi dans ses deux tronçons, tout en réduisant le trafic automobile sans pénaliser les activités économiques ;
- ***rétablir la continuité des matériaux de revêtement de sol pour l'entière de la rue*** (sans surélévations aux carrefours) afin d'en remettre en valeur l'unité et la cohérence.

2. La situation existante : une urbanisation exemplaire et un patrimoine méconnu

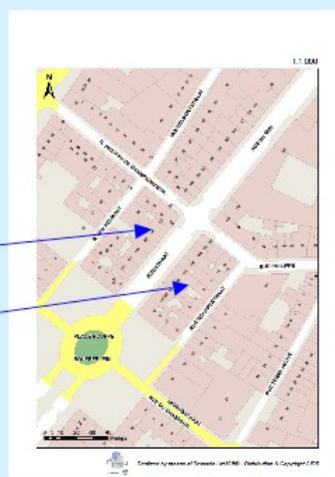
Le système viaire et l'architecture du quartier concerné matérialisent l'impact de l'arrivée du chemin de fer dans l'espace urbain : **c'est à la création de l'un des premiers quartiers de gare que l'on assiste ici** suite à l'implantation en 1840 de la station des Bogards à la place Rouppe (aménagée pour l'occasion). En fait, ce sont les réflexions menées par le Conseil de Salubrité publique de Bruxelles à partir de 1838 qui caractérisent les aménagements innovants que ce quartier a conservés jusqu'ici :

- **La rue du Midi et la rue Terre Neuve, tracées pour relier la station des Bogards au centre de Bruxelles, constituent les premières percées urbaines effectuées dans le centre historique.** La rue de Stalingrad sera percée dans un second temps, pour relier la place Rouppe à la nouvelle gare du Midi (+/-1870).
- **La rue du Midi a été percée en deux fois, témoignant de l'augmentation des contraintes au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre.** Ses 2 tronçons distincts furent ensuite retravaillés pour former un tout cohérent :
 - o 1^{er} tronçon : de la place Rouppe à la rue des Moineaux
 - o 2^e tronçon : de la rue des Moineaux à la rue au Beurre (légèrement désaxé et moins large)
- **Les percées ont donné naissance à des « îlots modèles »,** c'est-à-dire aux premiers îlots réguliers du Pentagone présentant des divisions parcellaires orthogonales (voir, en particulier, les deux îlots qui articulent la rue du Midi sur la place Rouppe).

Vers un urbanisme d'îlots : première section du premier tronçon de la rue du Midi



Plan de vente des parcelles de la rue du Midi, à hauteur de la place Rouppe.

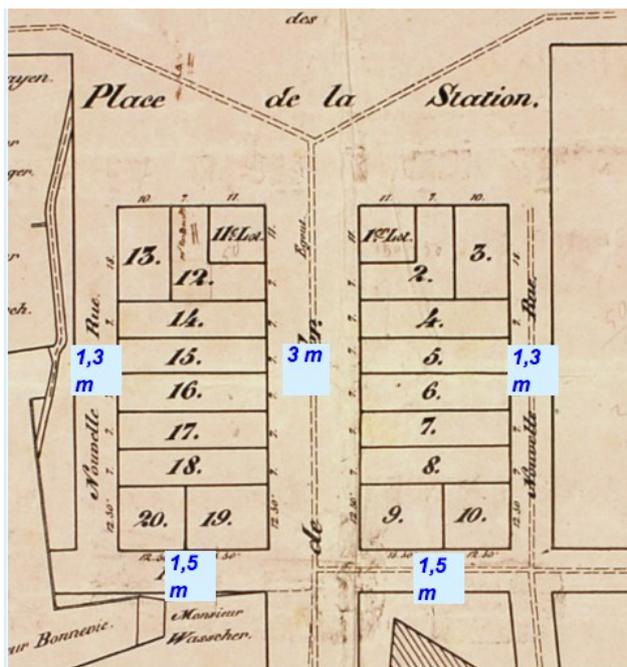


Cet espace est d'une grande modernité :

- Premiers îlots parfaitement réguliers
- Première rue et première place de gare (rue du Midi et place Rouppe)
- Premières voies de desserte (1 – rue Rouppe et rue Van Helmont)
- Premier tronçon à portes piétonnes
- Première hiérarchisation systématique des voies et trottoirs
- Premiers trottoirs « modernes » visant à séparer les modes de circulation (cf. 4.5)
- Premiers odonymes faisant référence à un bourgmestre et un personnage historique (cf. 4.5)
- Première percée urbaine.

Illustration extraite de l'étude de M. Ch. Loir, La ville néoclassique, 2014.

- **Le quartier illustre les premières réflexions en termes de mobilité et de partage de l'espace public** avec la création de carrefours à pans coupés (en particulier rue Terre Neuve) permettant une meilleure gestion de la circulation des voitures.
- **Le quartier Rouppe témoigne d'une étape essentielle dans l'histoire des trottoirs bruxellois** : en vue de favoriser la circulation aux abords de la gare, il marque la spécialisation des voiries avec l'apparition de trottoirs pour chalands d'une largeur inédite (3 m) qui permettent d'instaurer une véritable ségrégation modale entre piétons et voitures.
- **Le principe de proportionnalité entre la largeur des trottoirs et celle de la voirie a aussi été inauguré dans ce quartier** : 3m rue du Midi pour le 1^{er} tronçon et 2m pour le second qui est plus étroit ; 1,5m rue Philippe de Champagne (perpendiculaire à la rue du Midi) ; 1,3m rues Rouppe et Van Helmont (rues de dessertes à l'arrière des deux îlots modèles).
- **Le quartier illustre les mesures prises en matière de logement pour faire face à une croissance démographique explosive** : mixité du logement (maisons ouvrières, immeubles de rapport, maisons double 158-160 rue du Midi 1841, maisons triple 40-44 rue du Midi 1861) et création d'infrastructures scolaires et hospitalières.



Hiérarchie des voiries et proportionnalité des trottoirs par rapport à leur largeur et leur fonction. Illustration extraite de l'étude de M. Ch. Loir, 2014.

La richesse exceptionnelle du patrimoine urbain et architectural du quartier continue à être sous-estimée car il s'agit d'un patrimoine néoclassique « ordinaire », édifié durant la période de « pré-haussmannisation » (1840-1865). Quelques grands architectes y ont pourtant réalisé des immeubles magnifiques. C'est le cas notamment de Joseph Partoes (auteur du quartier du Béguinage et de l'hospice Pachéco) qui édifie le n°150-161 rue du Midi en 1850. Enfin, la plupart de ces immeubles ont généralement conservé leur distribution caractéristique et leurs aménagements, malgré des rez-de-chaussée transformés — encore que de belles devantures aient été conservées (aux n° 159, 96, 84-86, 64, 53-55, 48 rue du Midi, aux n° 36 et 40 rue des Bogards, par exemple). *En annexe de la présente, la CRMS joint le plan indiquant le relevé du patrimoine néoclassique du quartier effectué par M. Loir en 2013 (voir annexe 1).*

En tout état de cause, ***ce morceau de ville a servi de modèle à la construction de plusieurs ensembles néoclassiques de la première couronne de Bruxelles*** (Ixelles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Molenbeek-Saint-Jean,...). D'où l'importance de conserver à la fois les caractéristiques de l'espace public originel (qui existent toujours) et de son patrimoine néoclassique. ***La préservation du « système néoclassique » qu'il illustre constitue un enjeu majeur.***

Ce riche patrimoine néoclassique est cependant menacé, comme en témoignent les destructions récentes et l'état de délabrement de plusieurs immeubles. Sa fragilité est accentuée par le fait qu'il jouxte différents espaces urbains dont le réaménagement fait actuellement débat : la jonction Nord-Midi (tronçon en surface), les boulevards centraux (boulevard Maurice Lemonnier), les boulevards extérieurs (boulevard du Midi), l'avenue de Stalingrad, ainsi que la zone Unesco aux abords de la Grand Place.

Or, la modification drastique des qualités des voiries du quartier aurait des conséquences désastreuses sur la préservation de ses caractéristiques urbanistiques. La Commission demande à la Région et à la Ville de Bruxelles de tout mettre en œuvre pour les préserver et les améliorer : ce parti permettrait non seulement d'augmenter la qualité de vie de cet ensemble mais aussi de diversifier l'offre touristique de la Ville de Bruxelles qui se concentre de manière intensive dans le périmètre UNESCO, causant des problèmes graves de sur-fréquentation.

3. Le projet

Le dossier de demande de permis ne donne pas le relevé de la situation existante : elle n'est documentée qu'à travers des photographies compliquées à consulter, des pointillés sur les plans de projet et par 4 coupes schématiques (2 dans la rue du Midi et 2 dans les rues Basse et Sallaert) et une coupe technique « de principe ». ***Ces documents ne permettent pas d'évaluer aisément et précisément les aménagements proposés par rapport à la situation actuelle.***

- ***Le projet prévoit la mise en piétonnier d'un tronçon important de la rue du Midi, entre la rue des Pierres et la rue des Bogards***, (avec voirie et trottoirs de plain-pied) : pavés platine sur les (anciens) trottoirs et pavés porphyre sciés pour la voirie délimitée de part et d'autre par des filets d'eau de 30 cm en pierre de bleue.

- ***Il prévoit la mise à sens unique avec élargissement des trottoirs du tronçon compris entre la rue des Bogards et la place Rouppe*** : pavés platine sur les trottoirs, pavés porphyre de récupération pour le stationnement, asphalté pour la voirie délimitée de part et d'autre par des bordures en pierre bleue de 15 cm et un filet d'eau en béton de 25 cm.

- Une troisième partie du projet porte sur le réaménagement des 3 rues perpendiculaires à la rue de Stalingrad qui passent sous le chemin de fer : les rues de la Fontaine, Sallaert et Basse, toutes trois aménagées en sens unique : trottoirs en pavés platine élargis (partiellement pour la rue de la Fontaine) ; bordure en pierre bleue de 15 cm, filet d'eau en béton de 25 cm, voiries en pavés porphyre de récupération (sauf pour la rue de la Fontaine).

A la demande de la Police de Bruxelles, ***la continuité du piétonnier projeté entre la rue des Pierres et la rue des Bogards est cependant interrompue*** dans le tronçon Marché au Charbon / rue du Lombard par une circulation à double sens pour garantir l'accessibilité du commissariat de police par les véhicules d'urgence. Par conséquent, les trottoirs de la rue du Midi compris entre ces deux voiries sont « protégés » par des alignements de poteaux ; des bornes rétractables sont placées à hauteur du croisement avec la rue du Lombard (vers Rouppe) et avec le Marché au

Charbon vers Bourse (on ne comprend pas ce que deviennent les automobilistes qui emprunteraient ce tronçon de la rue du Midi à partir de la rue du Lombard).

Le réaménagement de la rue du Midi exige l'abattage de 9 arbres (sans que l'on n'en comprenne nécessairement la raison) et la replantation de 21 nouveaux sujets choisis pour leur feuillage « rouge » en automne, certains de première grandeur (angles rue des Moineaux et rue des Bogards). L'implantation des arbres d'alignement obéit à une logique peu lisible :

- Ils seraient plantés en quinconce dans la zone de stationnement (entre-axe entre alignement = 38m) dans le tronçon accessible aux voitures.
- Ils seraient plantés dans l'élargissement des trottoirs dans la partie piétonne, à raison de 2 arbres entre 2 carrefours (1 de chaque côté de la rue).

4. Avis de la CRMS

La transformation drastique du statut de la rue du Midi n'a pas été étudiée sur le plan socio-économique ni sur le plan de la circulation automobile, ce qui rend toute évaluation du projet aléatoire. On peut toutefois pronostiquer que sa mise en œuvre comporte des risques évidents étant donné qu'il s'ajoute (sans pouvoir en mesurer les implications) à la mise en piétonnier toute récente du boulevard Anspach. Cette mesure et la disparition de 150 emplacements de parking risquent bien d'être très problématiques pour le tissu fragile des entreprises et des commerces qui jouxtent la rue. Une telle hypothèse mérite en tout cas d'être examinée car le projet a été conçu alors que la circulation automobile n'était pas interrompue boulevard Anspach.

Pour ce qui concerne les modifications proposées au niveau du paysage urbain et de la redistribution des voiries entre les différents modes de déplacement, la CRMS propose d'envisager des interventions moins radicales.

En effet, en modifiant systématiquement la largeur des trottoirs et en les faisant disparaître complètement (aménagement de plain-pied) dans la partie de la rue du Midi transformée en piétonnier, ***le projet supprime à jamais les caractéristiques viaires exemplaires et spécifiques de ce quartier*** (voir ci-dessus). Par ailleurs, ***en recouvrant les deux tronçons de la rue avec des matériaux différents, il en fait disparaître la continuité et l'unité*** qui ont pourtant suscité une attention particulière de la part des concepteurs d'origine. ***Ces deux interventions ne sont pas acceptables dans le cas de la rue du Midi*** car elles constituent l'essence même de ce qui fait aujourd'hui encore du quartier un modèle du développement urbain bruxellois.

Plutôt que de faire disparaître ces caractéristiques, la CRMS préconise l'application des principes suivants :

- ***conservation de la dimension des voiries existantes et de la largeur hiérarchisée des trottoirs*** (avec dénivellation suffisante pour ne pas obliger le placement de poteaux) qui font l'exemplarité de la rue du Midi tout au long des deux tronçons de la rue ;
- ***matériaux de revêtement de sol continus pour l'entièreté de la rue*** : remplacement de l'asphalte et des filets d'eau en béton du tronçon donnant sur la place Rouppe par des pavés, à l'identique du tronçon réservé aux piétons.

Concrètement, cela implique les recommandations suivantes pour les voiries étudiées :

- 1) **Tronçon de la rue du Midi réservé aux piétons (rue des Pierres / rue des Bogards) :**
 - . la partie piétonne pourrait demeurer accessible aux véhicules de 6h à 11h du matin (livraisons, accessibilité commerces et entreprises) ;

. ce dispositif ne changerait rien au système de bornes prévu mais il permettrait de supprimer les poteaux d’alignement du tronçon avec circulation à double sens (supprimer la berme centrale existante) ;

. les trottoirs existants (2m) sont déjà revêtus de pavés platine ; les voiries seraient revêtues de pavés non sciés mais bien équarris (donc en grès qui se taille plus facilement et qui est moins coûteux que le porphyre), rejointoyés sans les résines synthétiques indiquées sur la « coupe type Bogards/Pierres » ;

. les oreilles de trottoirs seraient supprimées et les trottoirs seraient raccordés normalement à ceux des rues riveraines (pas de gesticulations comme au débouché du Marché au Charbon, côté Commissariat : accessibilité aisée des véhicules de secours) ;

. les filets d’eau seraient réalisés à l’aide de 3 rangées de pavés (cf. rue de l’Etuve entre Lombard et Grand Place) ;

. les arbres existants pourraient être maintenus (il ne sera pas possible de planter davantage avec des trottoirs de 2 m) ;

. deux arbres plus importants seraient plantés aux angles Charbon et Moineaux (comme prévu dans le projet mais en bordure du trottoir rectifié). Il faut toutefois vérifier la grandeur des cultivars sélectionnés à l’âge adulte.

2) Tronçon de la rue du Midi accessible aux voitures (Roupe vers Bogards)

. la répartition entre voirie et trottoirs hiérarchisés reste inchangée par rapport à la situation existante ;

. les trottoirs de 3 m sont revêtus de pavés platine avec bordures en pierre bleue (dispositif existant déjà en partie) ; attention : le tronçon « Moineaux » est plus étroit !

. la circulation pourrait être organisée à sens unique ou à double sens (cette dernière solution ralentissant naturellement la vitesse de déplacement) ;

. le revêtement de sol de la partie voirie (asphalte) serait remplacé par des pavés de même nature que ceux du tronçon n°1. Idem pour le stationnement : la voirie libérée des voitures doit paraître uniforme) ;

. les filets d’eau seraient réalisés par 3 rangées de pavés (cf ci-dessus) ;

. quelques petits arbres pourraient éventuellement être plantés mais de manière plus régulière et en voirie (eu égard à la dimension des trottoirs).

3) Réaménagement des rues Basse, Sallaert et de la Fontaine

Rues Sallaert et Basse :

. accord sur l’élargissement des trottoirs qui sont dangereux ;

. pas de mise à niveau des trottoirs et des voiries, ce qui permettrait de faire l’économie d’une forêt de poteaux pour protéger les piétons ;

. trottoirs en pavés platine (sauf côté Stalingrad : pierre bleue se raccordant aux aménagements existants) ;

. voirie en pavés porphyre de récupération, comme prévu ;

. filets d’eau réalisé à l’aide de 3 rangées de pavés et non en éléments préfabriqués en béton.

Rue de la Fontaine :

. on ne comprend pas pourquoi les interventions seraient partielles. La CRMS préconise des interventions continues, identiques à celles des 2 rues précédentes (en gardant des trottoirs surélevés).

Par ailleurs, le mobilier urbain gagnerait à être moins « typé » et plutôt banal, l'idée étant de se fondre dans la ville au lieu d'attirer l'attention par des modèles inattendus (comme les bancs de type « chaise longue » à motifs ajourés).

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copie à : - S.P.R.B. – D.M.S. : Mme S. Valcke ;
- S.P.R.B. – D.U. : M. Fr. Guillan y Suarez ;
- M. G. Coomans de Brachène (par mail) ;
- M. Th. Van Ro (par mail).

ANNEXE 1 : relevé du patrimoine néoclassique du quartier (Ch. Loir, 2013)

