

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE
BRUXELLES
Bruxelles Développement Urbain
Monsieur Fr. GUILLAN Y SUAREZ
Fonctionnaire délégué
Direction de l'Urbanisme
C.C.N.- Rue du Progrès, 80, bte 1

B - 1035 BRUXELLES

Réf. D.U. : 04/PFD/588069
Réf. C.R.M.S. : AVL/KD/BXL-3.107/s.582
Annexe : 1 dossier

Bruxelles, le

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet : BRUXELLES. Avenue Franklin Roosevelt.
Aménagement de la voirie publique et réalisation de pistes cyclables.
Demande de permis d'urbanisme – Avis de la CRMS
(Dossier traité par Mme L. Lahery – D.U.)

En réponse à votre lettre du 15 janvier 2016 sous référence, reçue le 15 janvier, nous vous communiquons ***l'avis défavorable*** émis par notre Assemblée, en sa séance du 27 janvier 2016 concernant l'objet susmentionné.

La CRMS est interrogée parce que l'avenue Franklin Roosevelt est un axe structurant également inscrit en ZICHEE au PRAS. Outre la forte cohérence urbanistique qu'elle présente, l'avenue est bordée et se trouve dans la zone de protection de nombreux édifices classés : les anciens bâtiments de l'ULB, le double hôtel de Bodt (Henry van de Velde), la villa Empain (Michel Polack), la Maison Delune (architectes Delune et Hobé).

L'avenue Franklin Roosevelt est une des plus majestueuses avenues de Bruxelles et un maillon essentiel du Park System bruxellois, établissant une liaison grandiose entre la Petite Ceinture et la Grande Ceinture (boulevard du Souverain) initiée par Victor Besme. Elle n'a pas été modifiée depuis son tracé originel en 1922, à l'exception de petits aménagements réversibles. Pour la Commission, il est important de corriger ces quelques détails (voir ci-dessous) et de faciliter certaines traversées piétonnes mais dans le cadre d'une consolidation de l'aménagement actuel, en améliorant le confort de la piste cyclable sans hypothéquer la conservation des alignements d'arbres majestueux et sans augmenter la capacité du trafic automobile. En effet, c'est l'option de réaménager 2 X 2 bandes passantes – donc d'augmenter la capacité de la chaussée carrossable actuelle ! – qui est à l'origine du bouleversement des aménagements proposés par le projet : elle oblige le report de la piste cyclable sur les trottoirs au détriment des terre-pleins existants, et nécessite le remaniement complet du profil de l'avenue avec déplacement des bordures, filets d'eau et avaloirs. Cette option n'est pas acceptable dans le contexte actuel : elle contrevient à tous les engagements de la Région au sujet de la réduction du trafic automobile et compromet le maintien des arbres d'alignement.

Par ailleurs, la Commission décourage le remaniement de tous les carrefours par la réalisation de gigantesques oreilles de trottoirs car cette banalisation des aménagements va réduire à néant le concept paysager qui fait toute la qualité de cet axe structurant (voir ci-dessous). La Commission souhaite rencontrer les paysagistes et auteurs de projets qui portent ce dossier pour examiner avec eux la meilleure manière de remettre l'avenue en valeur tout en améliorant le confort des déplacements doux.

Le tracé de l'avenue : bref historique

L'avenue fut initiée à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1910 installée sur le plateau du Solbosch, dont elle constitua l'entrée principale. Au même moment, le site de l'Abbaye de La Cambre fut bordé, en partie haute, par l'avenue Emile Demot (35m), opérant de la sorte le raccord avec l'avenue Louise. L'avenue Franklin Roosevelt reçut son aspect actuel en 1922 et fut prolongée, toujours en 1922, pour rejoindre la chaussée de La Hulpe et l'avenue Deleur, tracées en 1910, en même temps que le boulevard du Souverain.

Le plateau du Solbosch fut urbanisé à partir de la première moitié des années 1920, selon un maillage viaire caractérisé par de larges voiries (trottoir, terre-plein arboré, chaussée, terre-plein arboré, trottoir). L'avenue Franklin Roosevelt (40 m) dispose d'un terre-plein central engazonné de 9 m, complètement dégagé, ponctué seulement par 3 monuments. Le terre-plein est bordé de deux voiries carrossables de 9 m également, organisées chacune depuis l'origine en deux bandes de circulation (non marquées) et une bande de stationnement. Les trottoirs sont bordés de magnifiques alignements de tilleuls plantés au début des années 20 dans des terre-pleins de 3 m de large. La partie des trottoirs recouverte de pierre bleue (dalles 60 x 60 à l'origine) mesure 3,50 m – ce qui porte la largeur totale à 6,50 m par trottoir.



Avenue des Nations, dénommée aujourd'hui Franklin Roosevelt (in *Bâtir*, 1938, 63, p.70).

L'intérêt urbanistique et paysager de l'avenue

Bien que la préoccupation pour l'intérêt urbanistique et paysager de l'avenue soit pointée d'entrée de jeu, l'étude de Bruxelles Mobilité n'a peut-être pas capté toute la mesure de la composition. Or, l'avenue Franklin Roosevelt constitue un enjeu majeur à l'échelle régionale, raison pour laquelle la CRMS souhaiterait rencontrer le(s) paysagiste(s) en charge de l'étude pour aller plus loin avec eux dans la réflexion.

Il ne fait aucun doute que la majesté de l'avenue découle directement de l'ampleur et du dégagement des espaces qu'elle structure. Ce « paysage ouvert », qui se déroule au gré des vallonnements, à la lisière de la forêt et du Bois de la Cambre, constitue précisément toute la robustesse de cet axe monumental. La fluidité des courbes aux articulations avec la trame urbaine adjacente et l'ampleur des carrefours y jouent un rôle tout fait déterminant et unique à Bruxelles : même l'avenue de Tervueren (réalisée un quart de siècle plus tôt) ne peut lui être comparée à cet égard. La lisibilité des formes urbaines est accentuée par les vastes trottoirs de pierre, eux-mêmes soulignés par de larges bordures en pierre bleue de 28 cm. Les espaces libres (non encombrés) renvoient une image apaisante, destinée à mettre en valeur les zones avoisinantes, en particulier les jardins des zones de recul.

Les alignements d'arbres de première grandeur — des tilleuls qui se sont bien développés et qui présentent un port majestueux — soulignent l'impression d'ordre et de beauté qui se dégage de la puissance de l'aménagement. Avec les terre-pleins gazonnés entièrement dégagés, il s'agit d'une des caractéristiques majeures de l'avenue.

Les aménagements de détail qui ont été modifiés depuis 1922 et qu'il conviendrait d'améliorer sont les suivants :

- le carrefour avec l'avenue Paul Héger (ULB), dont l'aménagement latéral pourrait rester une exception en raison des flux piétons importants qui le fréquentent (mais sans interruption de l'avenue par un plateau) ;
- les interruptions du terre-plein central qui ont été élargies à chaque carrefour (pour stocker les automobiles qui tournent) : un léger rétrécissement peut parfaitement être envisagé ;
- l'aménagement (récent) d'interruptions supplémentaires des terre-pleins à certains carrefours pour organiser des passages piétons « en site propre ? » (mais discontinus par rapport à la trajectoire naturelle des piétons) : avenues Paul Héger, de l'Orée, Air Marshal Coningham et du Brésil.

Le projet

Le projet propose de bouleverser les ordres de grandeur et la hiérarchie sur lesquels reposent les effets de la scénographie urbaine par des aménagements qui modifieront de manière substantielle la perception spatiale : l'effet « *open field* » actuel sera engoncé dans des dispositifs fonctionnels et des extensions de trottoirs dénués de sens à l'échelle du grand paysage mais aussi au vu du nombre plus que limité de piétons qui parcourent l'avenue (!).

Remettre en cause ces qualités et cette robustesse des formes urbaines au profit de nouvelles « infrastructures cyclables et piétonnes » nécessitant des aménagements fragiles, difficiles d'entretien et très défavorables aux alignements d'arbres quasi centenaires (voir ci-dessous) ***ne constitue pas un challenge pertinent dans le cadre d'une réflexion sur la ville durable.***

L'aménagement proposé repose sur une étude de mobilité menée par Transitec en 2013, basée sur le trafic existant mesuré à l'époque. ***L'étude conclut à la nécessité d'aménager 2 bandes de circulation passantes dans chaque sens — c'est-à-dire d'augmenter la capacité de la circulation automobile actuelle !***

Ce parti a toutefois été adopté :

- sans tenir compte des objectifs de réduction du trafic automobile demandés par tous les plans stratégiques régionaux ;
- sans tenir compte du boulevard du Souverain situé en aval (qui ne compte pas deux bandes passantes) ;

- sans tenir compte de l'état des tunnels de l'avenue Louise situés en amont.

Concrètement, les nouveaux aménagements prévus sont les suivants :

- élargir la partie réservée à la circulation automobile de 5,2 m à 5,5 m afin de réaménager deux bandes passantes pour les voitures, marquées à hauteur des feux ;
- inverser la bande de stationnement et la piste cyclable existante ;
- positionner celle-ci sur le trottoir et, par conséquent, déplacer toutes les bordures en pierre bleue existantes et déplacer les écoulements d'eau ;
- réaliser une piste cyclable « drainante » en site propre, empiétant sur le terre-plein des arbres, réalisée en béton caverneux de couleur ocre (pour se rapprocher de la dolomie des terre-pleins) ;
- supprimer la dolomie des terre-pleins pour les engazonner (p. 27) ;
- resserrer tous les carrefours des voiries perpendiculaires à l'avenue par d'immenses « oreilles de trottoirs », revêtues de pierres bleues bouchardées de 30 x 60 cm, avec bordures abaissées aux traversées et guides podotactyles ;
- aménager le long des « oreilles de trottoirs » des emplacements de parking supplémentaires qui empièteront sur le profil en travers des avenues (voir schéma p. 28) ;
- supprimer certaines traversées du terre-plein central (avenue du Venezuela) pour « améliorer la continuité visuelle » ;
- dévoyer la piste cyclable à chaque carrefour pour fluidifier la circulation automobile (permettre le tourne à droite sans entraver une bande de roulage) ;
- moderniser le système de contrôle des feux afin d'augmenter la fluidité (onde verte) ;
- ajouter deux carrefours à feux supplémentaires : avenues Jeanne et du Venezuela ;
- aménager un plateau – zone 30 à hauteur de l'avenue Paul Héger (ULB) ;
- renforcer l'éclairage (par le même type de luminaire) au niveau des traversées piétonnes là où l'éclairage existant s'avère insuffisant (mais les interventions ne sont pas localisées).

Avis de la CRMS

Compte tenu des qualités de l'avenue analysées ci-dessus et des engagements régionaux en matière de réduction du trafic automobile, la CRMS ne comprend pas l'approche fonctionnelle et circulatoire adoptée ici, bouleversant l'harmonie paysagère exceptionnelle de l'avenue. Elle demande de ne pas augmenter la capacité automobile de l'avenue et de ne pas surestimer non plus les déplacements cyclistes (limités aux abords de l'ULB et inexistant au-delà de l'avenue de l'Orée). Elle plaide pour le maintien d'une très large bande carrossable avec piste cyclable attenante, comme aujourd'hui, en réduisant au profit des cyclistes la largeur dévolue aux stationnements (comme c'est le cas dans le projet) afin d'augmenter leur sécurité. Par conséquent, le reprofilage inesthétique des carrefours avec oreilles etc. est inutile. Il n'y a d'ailleurs pas de flux piéton le long de l'avenue mais seulement des traversées à hauteur des avenues Héger (ULB), de l'Orée et Air Marshall Coningham. On pourrait donc éventuellement instaurer une hiérarchie des carrefours.

Il apparaît comme raisonnable de redonner corps aux terre-pleins centraux en réduisant légèrement leur interruption aux carrefours et en supprimant systématiquement les traversées piétonnes « en site propre » (aménagées récemment parallèlement à ces carrefours).



Les interruptions des terre-pleins sont excessives et le dévoiement des récentes traversées piétonnes supplémentaires les interrompt inutilement. Des passages zébrés plus rapprochés du croisement des avenues (comme jadis) empêcheraient le stationnement sauvage dans les courbes.

Cependant, il faut certainement maintenir l'interruption du terre-plein au niveau de l'avenue du Venezuela qui existe depuis l'origine.

Au surplus, la Commission observe de nombreuses contradictions et/ou inexactitudes entre le texte explicatif et les plans, en particulier pour ce qui concerne l'aménagement de la piste cyclable au dépend des terre-pleins et de la bonne conservation des arbres. Le fait que seul un tronçon de l'avenue ait été dessiné à plus grande échelle et qu'un projet aussi ambitieux ne soit accompagné que par une seule coupe de principe (existant /projeté) ne permet pas de comprendre où se trouvent les erreurs.

Alors que l'on réinstalle 2 x 2 bandes passantes, le texte explicatif stipule que la largeur de la chaussée en section courante serait réduite de 1,30 m dans les deux sens de circulation (p. 25). Cette différence résulte évidemment du fait que l'on a aménagé les pistes cyclables sur les trottoirs. Et c'est sans préciser que ce parti suppose une atteinte irréversible aux alignements de vieux tilleuls, ce qui n'est pas acceptable.

A ce sujet, le texte explicatif mentionne (p.25) un empiètement de la piste cyclable de « seulement » 50 cm et, en même temps, un « élargissement de la zone d'infiltration et de sol propice au développement du système racinaire ». ***Cependant, la largeur existante du terre-plein est cotée (en coupe) 2,97 m et la largeur projetée 2,12 m ! La différence de largeur du terre-plein serait par conséquent de plus de 80 cm.*** Or les photos montrent bien que les arbres sont parfois très proches de la bordure existante et qu'il est impossible de réduire davantage cette zone sans leur porter atteinte (le

résultat des sondages effectués aux pieds des arbres n'est d'ailleurs pas joint au dossier). Il faut donc s'inquiéter de voir ce projet étudié seulement en plan, esquissé en coupe et pas développé dans l'espace.

Les fondations de la piste cyclables seraient interrompues à 3 m des troncs pour protéger le système racinaire des arbres. Mais les racines sont bien plus étendues et l'on peut s'interroger sur le comportement dans le temps d'une piste fondée seulement par endroit. Les autres aspects techniques ne sont pas davantage renseignés (calepinage des « oreilles », écoulement des eaux, etc.).

Le texte explicatif parle de la rénovation « à l'identique » des trottoirs de l'ensemble de l'avenue (p.25) et du maintien des bordures existantes en pierre bleue dont les dimensions sont remarquables (28 cm de large). **En réalité, il est prévu de tout modifier : les bordures seraient systématiquement déplacées (voir p.25) pour former la nouvelle limite de trottoir (qui inclut dorénavant la piste cyclable) – ce qui nécessite aussi de modifier la totalité des écoulements d'eau, avaloirs, etc.** Le déplacement des bordures est à proscrire : il ne se fera pas sans casse et les carrières belges ne produisent plus de pierres de cette dimension et de cette qualité.

Pour conclure, la CRMS souhaite rencontrer les paysagistes de Bruxelles mobilité qui portent le projet pour discuter avec eux de la requalification de cet axe structurant magnifique. Elle propose également une consultation sur place pour examiner les améliorations qu'il conviendrait d'y apporter pour lui redonner tout son éclat, tout en répondant aux impératifs et à la sécurité des déplacements doux là où cela s'avère nécessaire.

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

A. VAN LOO
Secrétaire

M.-L. ROGGEMANS
Présidente

Copies à : - B.D.U. – D.M.S. : Mme S. Valcke ;
- B.D.U. - D.U. : Mme L. Lahery ;
- M. G. Coomans de Brachène (par mail) ;
- M. Th. Van Ro (par mail).