

Bruxelles, le 14 octobre 2020

Avis d'Inter-Environnement Bruxelles concernant le projet de réaménagement du Rond-point Schuman

Demande de permis 04/PFD/1710911

À l'attention du collège des Bourgmestre et Echevin-e-s de la Ville de Bruxelles, Département Urbanisme - Secrétariat de la Commission de concertation, 6 Boulevard Anspach.

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevins, cher·e-s membres de la commission de concertation, par la présente nous vous faisons parvenir l'avis de notre association concernant le projet mentionné ci- dessus.

1) Remarques générales

IEB salue un certain nombre de principes qui guident le réaménagement proposé du rond-point Schumann, en particulier :

- la réduction de l'espace consacré à la circulation automobile ;
- l'aménagement en certains endroits de bandes bus, qui contribuent à améliorer l'attractivité du transport public collectif et qui soutiennent les efforts de la STIB visant à améliorer la performance de son matériel roulant ;
- la libération d'espaces propices aux activités riveraines voire récréatives.

Cependant, un certain nombre d'aspects nous semblent problématiques, comme nous le développerons ci-dessous. Ceux-ci témoignent entre autres de la tension entre les objectifs généraux d'un projet d'aménagement, qui pour être réalisés doivent être corrélés à ceux portés par des projets plus ou moins « adjacents », et ses répercussions locales.

2) Remarques relatives à la mobilité

- Actuellement, en plus du réaménagement qui nous occupe, pas moins de trois projets sont susceptibles d'affecter la mobilité du quartier européen : les modifications apportées à l'avenue de Tervueren, la transformation de la rue de la Loi en boulevard urbain (prévue par le PAD Loi¹) et le réaménagement du parc du Cinquantenaire piloté par Beliris. Or, la lecture du RIE donne l'impression que **l'articulation de ces réaménagements** a peu été prise en compte, et on ne peut exclure que leurs effets cumulés n'entravent leur efficacité, ou du moins l'efficacité de l'un d'entre eux. À ce titre, il semble que le projet Schumann relève d'un urbanisme par projet plutôt que d'une planification urbaine visant entre autres le problème de saturation automobile².
- Le réaménagement proposé du rond-point pose des questions relatives aux **reports de**

¹ Sans compter l'effet qu'auront sur la mobilité les parkings des différentes tours prévues par le PAD (300 places pour « The One » et 900 pour la future tour de l'Europe).

² La remarque vaut, plus généralement, sur le manque d'intégration des différents plans et programmes au niveau régional, que ceux-ci relèvent du « développement territorial » (ex. les PAD) ou d'autres champs d'action (ex. la mobilité).

circulation. Ainsi, briser la continuité Nord-Sud des cheminements automobiles risque d'entraver l'« apaisement » des quartiers en ce que les flux automobiles sont susceptibles de transiter par les rues situées au Nord-Est du périmètre. Cette proposition de brisure ne nous semble du reste pas assortie d'alternatives convaincantes³. Bien que nous ne soyons pas en mesure de nous prononcer finement sur cette proposition (émanant de certaines associations de riverains), le demandeur aurait pu étudier la faisabilité de l'aménagement du tunnel (existant) entre la rue du noyer et la rue de la Loi, et l'afférente limitation de la circulation à l'avenue Cortenbergh.

- Les questions de l'articulation des projets de mobilité (ou ayant un impact en termes de mobilité) et des reports de circulation témoignent selon nous de la nécessité d'élaborer un **plan de circulation à une échelle plus macroscopique**, qui intégrerait notamment l'accessibilité en amont, intégrant ainsi les axes régionaux et autoroutiers (lien à l'E40 et l'E411). Une telle étude de mobilité aurait du constituer un préalable à la réalisation des aménagements projetés.
- Les modélisations des flux, volet nécessaire d'une telle étude de mobilité, bénéficieraient grandement d'une **mise à jour des données relatives au trafic** mentionnées dans le RIE, qui datent de 2014-2015⁴.

3) Remarques relatives à l'urbanisme et l'architecture

- L'impact visuel du projet sur la zone de protection et le bien classé du Cinquantenaire semble jugé comme négligeable dans le RIE⁵. L'auvent est justifié par l'élégance et la légèreté de la structure – qui sont des éléments hautement subjectifs. Selon nous, le projet ne peut se passer d'un **avis de la Commission Royale des Monuments et Sites**. Toute modification des perspectives de et vers le Cinquantenaire et ses arcades doit faire l'objet d'une attention particulière étant donné son altération déjà existante par la tour « The One » prévue par le PAD Loi. Nous doutons que l'auvent (structure de béton de 6m) passe totalement inaperçu. Une **modélisation de la perspective** n'aurait-il pas permis d'apprécier l'impact des modifications projetées sur l'architecture et le patrimoine ?
- L'aménagement nous semble trop minéral et, parce qu'il semble participer d'un uniformisation des espaces publics, ne se voit pas conféré un caractère singulier comme le suggère pourtant le RIE.

³ La remarque relative aux reports de circulation fait écho aux doutes que nous avons quant à l'effectivité de l'apaisement des quartiers proposé par *Good Move*. En l'absence d'un véritable arbitrage modal défavorable à la voiture, et ce à un niveau macroscopique (au minimum régional, idéalement par rapport au bassin d'emploi bruxellois), IEB se demande comment il est possible d'« apaiser » durablement les quartiers – d'autant plus que nombre d'automobilistes ont recours à des services de navigation *a priori* aveugles à la distinction entre axes structurants et quartiers apaisés, ou entre voiries « plus »/« confort » et « quartier » (terminologie de *Good Move*).

⁴ Même si la temporalité du projet et de la demande de permis auraient rendu cette tâche ardue, n'aurait-il pas été pertinent d'intégrer l'évolution des déplacements observée à la faveur du dé-confinement ? Plusieurs associations pointent en effet [une augmentation du nombre d'automobiles à la faveur du dé-confinement](#).

⁵ Qui parle, p.55, « dans une certaine mesure, [d'] une interférence entre le nouvel auvent et la vue sur l'Arc de triomphe ».

- Concernant l'aménagement central de la place, le plancher « creusé » semble peu à même de promouvoir un usage polyvalent, où la continuité des cheminements serait assurée. Un aménagement plane et libre de toute structure n'aurait-il pas été plus adapté à la polyvalence des activités et diverses manifestations susceptibles de prendre place sur cet espace aussi central et symbolique ?

4) Remarques relatives à l'environnement

- Comme déjà évoqué, le caractère minéral du projet nous semble trop prégnant. Or, les discours politiques et l'opinion publique font montre d'un intérêt croissant, renforcé par la crise sanitaire, pour une « verdurisation » de la ville. Comme le disait récemment le Maître-architecte de la Région, « *il est urgent de mettre l'accent sur le climat comme baromètre du développement urbain* ». Or, en augmentant le taux d'imperméabilisation du square (qui se donne à voir dans le non-recours à des surfaces semi-perméables), le réaménagement va à l'encontre de cette tendance. Un **aménagement arboré** pouvant garantir l'ombrage de l'espace, tout en permettant à la fois une liberté de mouvement et d'usages, n'aurait-il pas pu être étudié⁶ ? À supposer que cette piste soit réalisable, la construction d'un auvent se présente comme superflue et encombrante – et peu conforme à un développement « durable ».
- L'important taux d'occupation du sous-sol n'empêche en rien la réalisation de plantations sur dalle ou en bacs d'essences indigènes aux besoins adaptés à ce type de configuration (développement racinaire, taille, etc.). En permettant l'infiltration de l'eau dans le sol (même limité en profondeur), cette végétalisation peut participer à temporiser et limiter le déversement d'eau de pluie dans les égouts et contribuer en ce sens au cycle naturel de l'eau.
- Quant à l'effet d'îlot de chaleur urbain, la minéralité du projet pourrait l'amplifier. Sans compter que l'ombre et l'évapotranspiration apportée par la présence d'arbres et de verdure serait grandement bénéfique durant des étés voués à devenir de plus en plus chauds. De plus, accroître la quantité de plantations permettrait la création d'une continuité verte qui renforcerait le maillage écologique régional, faisant ainsi un pas vers la réalisation de l'un des objectifs poursuivis par le Plan Nature.

5) Remarques relatives à la participation

- Le caractère démocratique d'un projet public s'apprécie tant par rapport à ses objectifs et conséquences qu'à la manière dont il a été élaboré. Or, sans s'en faire le porte-parole, plusieurs comités d'habitants, actifs depuis de nombreuses années pour l'amélioration et la préservation de la qualité de leur milieu de vie, pointent un **manque de consultation**, ainsi qu'une difficulté à apprécier la teneur globale du réaménagement et les enjeux qu'il soulève – alors qu'un processus de réaménagement est en branle depuis plusieurs années. Une « co-construction » du projet, *dès ses prémices*, aurait permis d'aboutir à la conception d'un aménagement bénéficiant de l'expertise du terrain et aurait donc été (plus) en adéquation avec les usages et besoins. À supposer que les remarques émanant du terrain soient fondées, la manière dont le

⁶ Des arbres n'auraient-ils pas pu constituer une manière de sécuriser les usagers faibles traversant la place, en complément (voire en lieu et place) des bacs de plantations ?

réaménagement a été élaboré semble contraire à certaines intentions déployées dans la déclaration de politique régionale⁷. Plus généralement, nous appelons les pouvoirs publics à ne pas sous-estimer le décalage entre leur discours sur la participation et la réalité d'un aménagement du territoire qui, parfois, la marginalise⁸.

- En toute logique, et sans même évoquer son imbrication avec la logique de *city marketing* endossée dans les années 2000 par la Région, nous estimons que le choix de procéder à **un concours architectural** (processus hors-sol qui survalorise les « compétences » exogènes à la population) n'est pas pertinent. Un aménagement « co-construit » aurait permis d'intégrer les attentes et demandes de la population concernée, relatives notamment à la polyvalence de cet espace – sans compter qu'un tel processus aurait probablement été moins dispendieux.

Par la présente, nous signalons également que Maud Marsin souhaite assister à la commission de concertation au nom d'Inter-Environnement Bruxelles.

Pour Inter-Environnement Bruxelles,

Damien Delaunois et Maud Marsin

⁷ « *Le Gouvernement privilégiera une concertation et une participation en amont de la population concernée et des parties prenantes* » (p. 107)

⁸ De ce point de vue, il est assez frappant de constater que les thèmes de la « participation » et de la « co-construction » sont devenus de plus en plus prégnants dans les discours alors que, parallèlement, on a recours à des dispositifs dérogatoires (les PAD) qui marginalisent le rôle de la population au motif de « faciliter » les projets, immobiliers notamment.