

Une nouvelle
Place

Rogier

-plein in een
nieuwe kleedje

Que proposez-vous ? | Wat zijn uw voorstellen ?

Comment les demandes émanant du processus de concertation sont prises en compte dans le projet final ?

Compte-rendu de la séance publique du 16 avril 2007

Introduction

Cette séance publique conclut le cycle de concertation lancé par Pascal Smet à propos du réaménagement de la place Rogier et ses alentours. Ce cycle avait débuté le 30 janvier avec une présentation de l'avant-projet. Ensuite différents moyens avaient permis de recueillir des propositions et avis sur la place et ses fonctions : les idées des participants aux réunions publiques, des conversations avec plus de 400 passants sur la place les 1, 2 et 3 février, des ateliers thématiques réunissant les différents acteurs impliqués.

Le 27 février, une nouvelle séance publique avait permis de faire une synthèse et de dresser collectivement la liste des éléments par rapport auxquels les participants attendaient une réponse des concepteurs et décideurs du projet.

Ce 16 avril, en présence des autorités régionales et communales et de nombreux autres acteurs impliqués, le bureau XDGA a présenté la dernière version du projet.

Cette version correspond à celle qui sera présentée dans le dossier d'urbanisme, moyennant quelques adaptations dues à la finalisation des plans officiels qui ont un degré de précision et d'exigence techniques. Ces évolutions pourraient porter sur des aspects comme le positionnement des arbres ou des éléments d'eau.

L'objectif était de passer en revue la liste des

éléments (voir le compte-rendu précédent) et de voir comment il y avait été donné réponse.

Il n'était donc plus question de débattre de propositions, puisqu'à partir de maintenant ça sera via la procédure classique (enquête publique et commission de concertation) que chacun pourra encore réagir au projet avant sa mise en œuvre. Voir les prochaines étapes à la fin de ce compte-rendu.



A l'avenir, où trouver l'information ?

Le site www.voiries.be / www.wegennet.be de l'administration régionale fournira les informations sur le projet (mise en ligne des comptes-rendus des séances publiques, dates de l'enquête publique, dossier de la demande de permis...).

L'enquête publique se déroulera parallèlement dans les communes de Saint Josse et Bruxelles Ville ; certains plans pourraient être affichés aux mêmes dates sur les vitrines de Dexia (ou ailleurs à proximité de la place) pour informer les passants.

La Région et la Commune de Saint Josse prévoient d'assurer un canal de communication avec la population (l'idée d'un point information a été évoquée) afin de la tenir informée sur l'évolution du chantier.

Des contacts peuvent toujours être établis via Bral et Periferia (voir coordonnées en fin de compte-rendu).



Le projet dans son ensemble sera accessible dans le cadre de l'enquête publique. Ci-dessous, sont repris les aspects pour lesquels des demandes avaient été formulées lors de la dernière séance.

1. AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

De la végétation

Pour planter des arbres, il faut disposer au minimum de pleine terre sur 1,3m de profondeur et de suffisamment de place en largeur. Vu le nombre de gaines techniques et tunnels en sous-sol (voitures, métro...), il ne reste que peu d'espaces sur le 'strip' où l'on dispose de cette profondeur. Le projet profite donc de tous ces endroits possibles pour planter des arbres (parfois même en réalisant des bacs légèrement surélevés). Des arbres seront également plantés sur les bernes centrales du boulevard, séparant les bus des voitures.

Au total, il y aura **environ 60 arbres, non alignés**, ce qui produit un résultat baptisé de " boulevard jardiné " par XDGA. **Quatre variétés** d'arbres (avec des fruits non comestibles) sont prévues, avec des **floraisons alternées**.

Par ailleurs, des bambous seront plantés dans le fond du patio, et donc visibles depuis le haut de la place.

Pouvoir s'asseoir

Le nouveau projet prévoit des bancs sur les deux côtés de la place, un alignement laissant le centre de la place libre pour organiser des événements. De plus, sur le strip, les différences de niveau ont été utilisées pour réaliser des sortes de gradins (marches de 40 cm) sur lesquels il sera possible de s'asseoir.

Au total, **100 personnes pourront s'asseoir sur la place et environ 400 sur le 'strip'**.

Certains participants expriment leurs craintes par rapport au type de personnes qui utiliseront les bancs.

La présence d'eau

Plusieurs idées avaient été émises au cours de la concertation. Le bureau d'études a retenu celle d'un aménagement avec de **l'eau sur le 'strip'**, à proximité du boulevard Albert II. Choisir de l'installer à l'extrémité est voulu, car cela devrait encourager l'utilisation du 'strip' sur toute sa longueur.

D'ailleurs, il serait aussi possible de prévoir de l'eau à l'opposé, du côté de la rue Gineste.

Le bureau d'étude n'a pas retenu l'idée de robinets d'eau potable.

Un lieu possible d'exposition

Le projet prévoit d'utiliser le 'strip' - voire aussi la place - pour installer de manière temporaire des travaux artistiques (sculptures...), mais sans installer de socle fixe. Toutefois, des gaines techniques souterraines permettront de disposer de prises de courant à différents endroits.

Les matériaux de revêtement de sol

La place sera couverte de dalles noires en basalte coulé, le 'strip' de grandes dalles de béton (2*2m) et les voiries d'asphalte (pour leur donner un aspect neutre). Le **basalte** est une roche volcanique, très résistante, à laquelle on peut donner **différentes textures** : ainsi la densité des stries sera moins forte pour les espaces piétons et plus forte là où passeront les bus et taxis sur la place.

Vu la spécificité des dalles en basalte coulé, la commune de Saint Josse a demandé de disposer d'un stock de réserve afin de pouvoir assurer le remplacement de dalles dégradées.

L'éclairage

Un éclairage suffisant sera garanti sur la place, en suivant les normes minimales. L'auvent sera davantage lumineux - tant durant la journée que pendant la nuit - et la station de bus bien éclairée. **L'éclairage sera plus intense sur le 'strip'** pour inviter les personnes à s'y promener et s'y asseoir également en soirée.

Il n'y aura pas de " chemins de lumière " vers les axes à proximité de la place, ceux-ci devant être suffisamment visibles par eux-mêmes (par exemple, le tunnel Brabant avec ses nouvelles activités commerciales...).

La propreté

Des toilettes sont prévues dans les sous-sols accessibles par le patio sous l'auvent, mais il n'y en aura pas sur la place ou le 'strip' car cela nécessiterait une construction supplémentaire, ce qui n'est pas l'intention du projet.

La question des poubelles et des cendriers n'a pas été évoquée publiquement mais sera prise en considération dans la version finale du projet.

2. ACTIVITES A PREVOIR SUR LES ESPACES PUBLICS

Une ou des terrasses

Un bar avec terrasse est prévu sous l'auvent. Devant les hôtels sur la place, des espaces sont prévus pour d'autres terrasses, mais à l'heure actuelle les hôteliers ne souhaitent pas exploiter cette possibilité. Il y aura aussi une terrasse sur le 'strip'.

La notion d'accessibilité (prix démocratiques) de ces établissements n'a pas été abordée.

Des commerces

Aucun nouveau commerce n'est prévu sur le périmètre du projet. Néanmoins de nouveaux magasins vont ouvrir dans le tunnel de la Rue du

Brabant (prévision d'inauguration en juin 2007), ainsi que dans les sous-sols réaménagés. Leurs horaires d'ouverture n'ont pas été évoqués.

Par ailleurs, la place est maintenue très dégagée, pour accueillir des activités temporaires, parmi lesquelles des marchés pourraient être envisagés.

Des événements artistiques et culturels

Quelques gradins sont prévus sur le 'strip', sous l'auvent, et pourront accueillir des petits spectacles.

L'espace de la place permettra aussi l'organisation d'événements (concerts, fête de la musique...), même si le vent reste un important frein pour ce genre de manifestations. Pour permettre l'installation de podium et autres structures temporaires, il y aura des systèmes de fixation prévus sur la place

Des activités sportives et ludiques

A nouveau, la place pourra accueillir des activités temporaires, qu'elles soient sportives ou ludiques. Sur le 'strip', la proximité du boulevard empêche d'envisager la pratique de sports.



Sur le strip / Op de strip



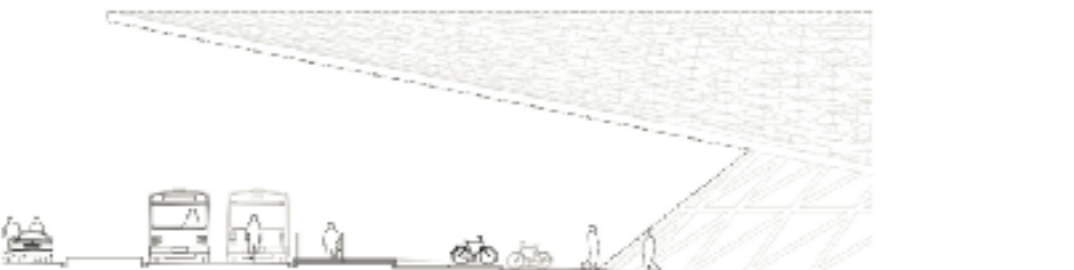
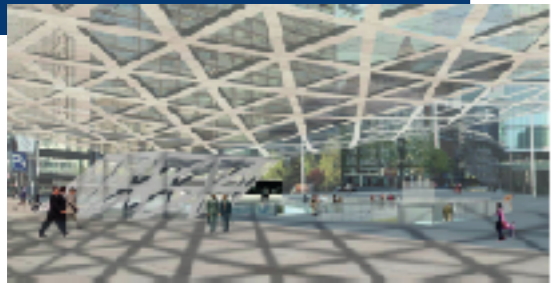
Fontaines
Fontein



Terrasses
Terrassen



Sous le auvent / Onder de luifel

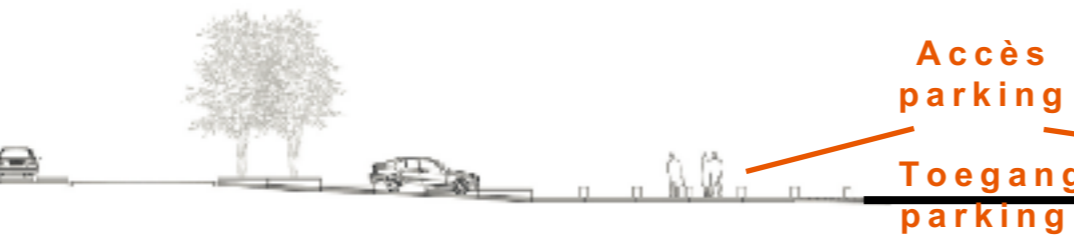


Bomen
Arbres

aangepaste
platform

passage
abaissé

Potelets
paaltjes

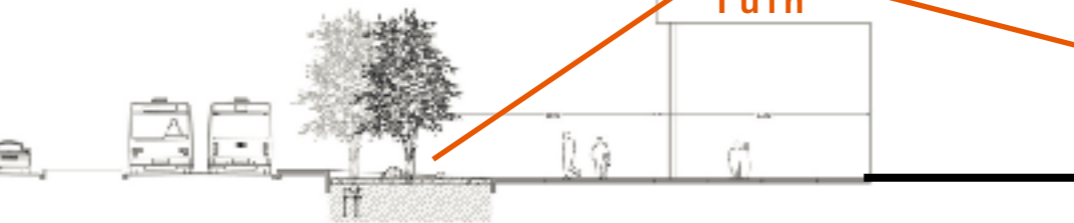
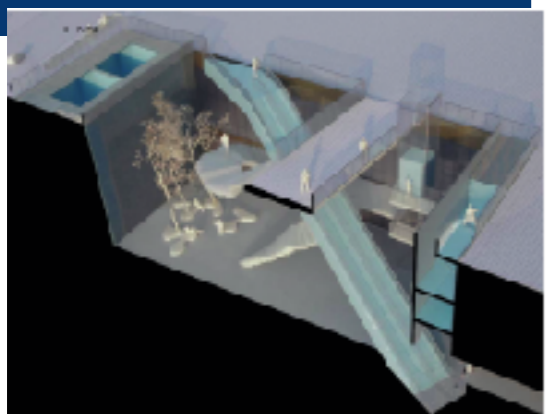


Accès
parking

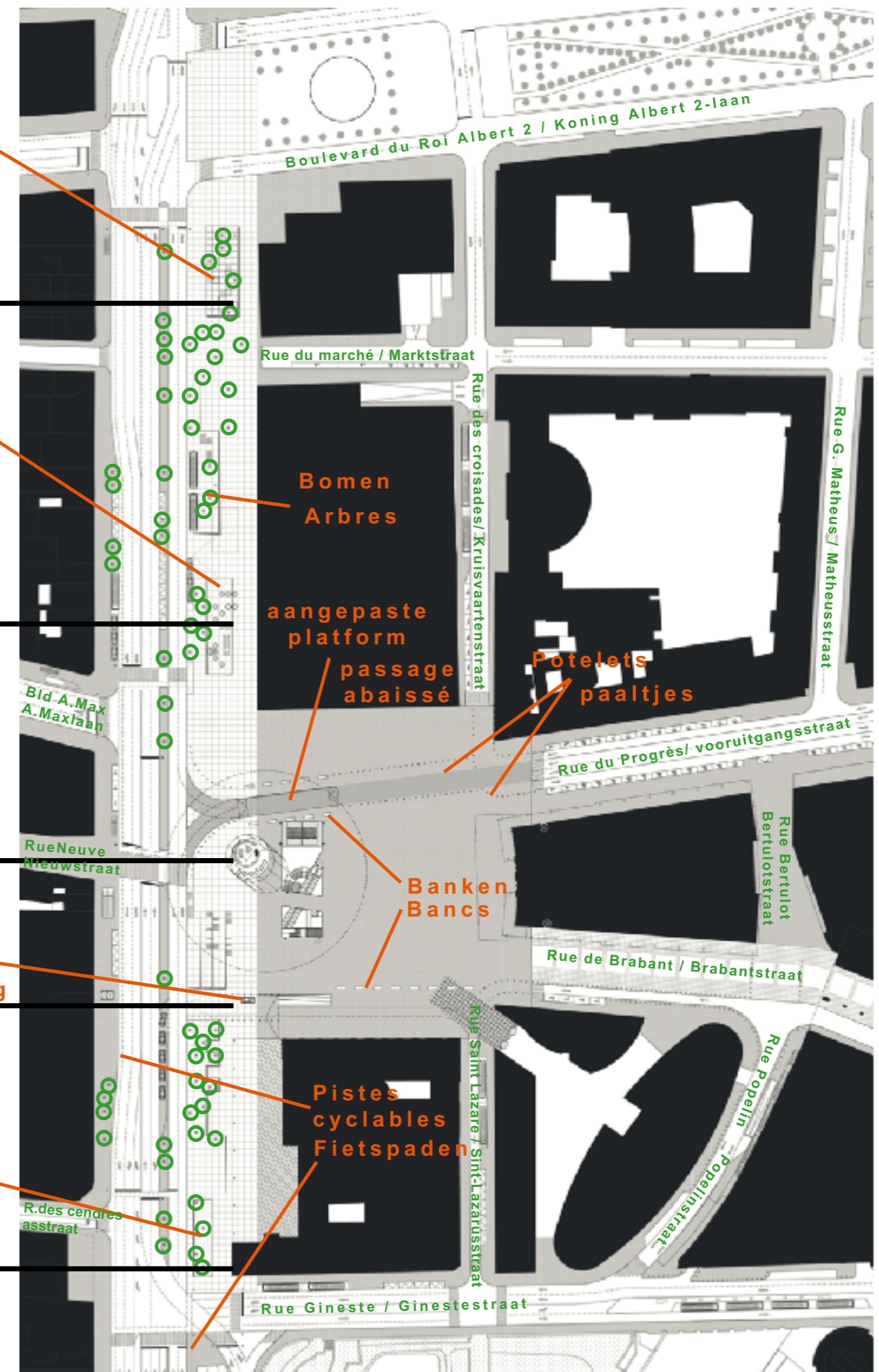
Toegang
parking

Jardin
Tuin

Coupe du patio / dwarsdoorsnede van de patio



Pistes
cyclables
Fietspaden



3. LA MOBILITE

Le processus de concertation n'a pas permis beaucoup de débat sur ce thème, dans la mesure où, comme l'explique XDGA, il s'agit d'un thème technique qui dépasse le seul quartier, et qui demande l'analyse des experts en mobilité des services régionaux et communaux. Toutes ces questions ont été traitées par un comité technique.

Les choix suivants ont été pris :

- 2 bandes de circulation ainsi qu'un site propre pour les bus, dans chaque sens sur la petite ceinture ;
- une plus large zone piétonne sur le boulevard côté Bruxelles Ville, grâce à la suppression de places de stationnement, mais en prévoyant davantage de zones de chargement et déchargement ;
- le maintien de la rampe d'accès au parking existante sur la place, avec - de ce fait - la nécessité pour les voitures de traverser les bandes de bus et le 'strip' pour y accéder ;
- suppression de la possibilité pour les voitures venant de la rue du Progrès de continuer jusqu'au boulevard, faisant de cette rue un espace de circulation limitée au trafic local (taxis pour les hôtels, livraisons...);
- maintien de la circulation des bus dans la rue du Progrès, étant donné que la Place Rogier est pensée comme un point d'articulation entre les différents transports publics ;
- possibilité pour les vélos de rouler sur les bandes des bus, ainsi que sur les espaces piétons.

Espace partagé entre bus/taxis et piétons/cyclistes sur la place

Le revêtement de sol légèrement différent (davantage strié sur l'espace emprunté par les bus et taxis), ainsi que la présence de potelets délimitant cet espace, devront garantir la visibilité de cet espace partagé. Le niveau de la bande de circulation des bus sur la place sera abaissée dans la zone sous l'auvent pour permettre de garder la place parfaitement plate tout en assurant aux usagers de pouvoir rentrer et sortir facilement dans les bus.

Une crainte a été exprimée par rapport à la continuité des cheminements piétons le long de l'Hôtel Sheraton, du fait de l'actuelle utilisation de l'espace par les taxis pour la prise en charge et le dépôt des clients de l'hôtel.

Minimiser les conflits possibles entre piétons et cyclistes

Le bureau d'étude et la commune de Saint Josse ont estimé que l'endroit le plus sûr pour les vélos est sur le 'strip' avec les piétons. L'utilisation des bandes pour bus est également possible excepté dans la montée du boulevard Botanique vers la porte de Schaerbeek où une piste cyclable est prévue pour ne

pas ralentir les bus.

Au bout de la rue Neuve, le risque de conflit avec les piétons qui attendront au feu rouge est évité dans la mesure où il n'y a plus de piste cyclable en trottoir (prévue lors de l'avant-projet). Les cyclistes disposeront d'une piste cyclable en chaussée en direction de la porte de Schaerbeek.

Le passage des bus et taxis dans la rue du Progrès

Cette question a été largement abordée : d'abord parce qu'il y a beaucoup de bus (1429 par jour) dont une partie sont vides, certains roulent trop vite (malgré la zone 30 existante) et tout cela engendre énormément de bruit pour les riverains. Une étude réalisée par l'IBGE vient de confirmer cette situation. Les habitants ne comprennent pas pourquoi leur proposition de dévier les bus par l'avenue Albert II n'a pas été prise en compte.

Concernant cette interpellation, le Ministre explique que De Lijn (présent à la séance) est aujourd'hui disposé à discuter de cette question. Cette société transporte pendant les heures de pointes (matin et soir) principalement des personnes venant de Flandre et travaillant à Bruxelles. Les lignes de bus dites techniques roulent à vide après les embouteillages matinaux vers leur dépôt pour ne sortir qu'avant les embouteillages du soir. Ce sont ces lignes qui seront déviées par le boulevard Albert II et ne rouleront donc plus dans la rue du Progrès. Il s'agit de 273 bus quotidiens.

Au-delà, les négociations portent sur l'éventuelle déviation d'autres lignes "opérationnelles" par le boulevard Albert II. Sur cette question De Lijn mène une étude auprès de ses clients qui empruntent le trajet entre Rogier et la Gare du Nord, pour analyser l'opportunité ou la nécessité de maintenir un arrêt sur la place.

Pour donner suite à ces problèmes, une réunion spécifique sera organisée avec le Ministre et les habitants, sans doute fin mai.

Sur la question de la vitesse des bus dans la rue du Progrès, le Ministre garantit que des mesures sévères (avec des caméras) seront prises pour faire respecter la limitation à 30km/h.

Les habitants insistent pour que ces problèmes soient résolus afin de permettre une atmosphère plus conviviale rue du Progrès, souhaitée également par les commerçants. Ils comprennent que les bus doivent pouvoir prendre des passagers à la place Rogier, et proposent qu'après avoir fait le tour par le boulevard Albert II, ils reprennent le boulevard du Botanique et passent ainsi le long de la place.

Rampe d'accès au parking sur la place

La rampe existante (devant l'hôtel Crowne Plaza) est maintenue. L'aménagement d'un dénivelé a pour but de ralentir les voitures traversant le 'strip'.

La pente de la rampe d'accès sera réduite de quelques mètres sur sa longueur, augmentant de ce fait son inclinaison.

La petite ceinture, une barrière difficile à franchir pour les piétons

Un large passage pour piétons est prévu face à la rue Neuve et sera partiellement couvert par l'auvent afin de rendre visible cette liaison.

Sur l'ensemble de la longueur du strip, au total 5 passages pour piétons sont prévus entre la rue Gineste et le boulevard Albert II.

La future application du schéma directeur Botanique devra minimiser l'effet barrière des boulevards, mais son financement - et donc sa réalisation - ne sont pas encore programmés.

Répercussion des changements du trafic automobile dans le quartier Nord

Ce point n'a pas été abordé de manière spécifique.

Parkings vélos

Deux parkings sont prévus sur le 'strip' pour environ 60 vélos : l'un du côté de la rue du Marché, l'autre à proximité de l'auvent.

4. ROGIER DANS LA VILLE

Cette thématique, qui a été approfondie lors de la séance d'ateliers et présentée le 27/02, n'a été ici que brièvement abordée. Pour l'ensemble des réflexions à ce sujet nous renvoyons au compte rendu de la 2ème séance publique.

Une organisation cohérente entre les chantiers

Différents projets sont en cours d'élaboration à Saint Josse (contrat de quartier...), aux abords de la Cité Administrative et sur l'axe Nord-Sud, ce qui implique de nombreuses coordinations.

Le Ministre explique l'importance du phasage et donne la perspective, après le chantier prioritaire de Rogier, de s'attaquer au tronçon de la petite ceinture entre Saintelette et la porte de Ninove, et ensuite aux boulevards centraux. Dans le centre, l'idée est de ne plus avoir de circulation de transit et de limiter la circulation automobile à une bande dans chaque sens.

Ces aménagements des boulevards centraux devraient commencer par la partie entre Rogier et De Brouckère.

A ce sujet, un représentant d'une association de commerçants manifeste sa volonté de disposer d'une étude économique sur l'impact de ces plans sur les commerces.

Visibilité des liens avec les quartiers voisins

Ce point, déjà abordé en partie ci-dessus, a permis à un ensemble d'organisations du quartier Brabant de souligner l'importance de désenclaver ce quartier et de l'indiquer par une signalétique claire depuis le boulevard de la petite ceinture.

Des habitants de la rue du Progrès soulignent qu'ils ne disposent d'aucun moyen de transport public qui les relie aux autres quartiers de Saint Josse.

Prolonger le strip

Du côté de Saintelette, il ne sera pas possible de poursuivre le 'strip' - sous sa forme actuelle - dans la mesure où la présence des tunnels (et de leurs accès) ne laisse pas d'espace disponible. Néanmoins, le Ministre explique qu'il est prévu de réaliser une piste cyclable jusqu'à Koekelberg. Dans l'autre direction, le schéma directeur de la zone levier Botanique prévoit un profil sensiblement identique.

D'autres développements du strip ne pourraient être envisagés, précise le Ministre, qu'après 2010. Etant donné que le profil de la petite ceinture change tout le temps, le seul élément de continuité ne pourra se matérialiser que par des arbres.



5. D'AUTRES ASPECTS A PRENDRE EN COMPTE

Veiller à la sécurité grâce à un éclairage suffisant et l'absence d'obstacles derrière lesquels on pourra se cacher.

Prévoir un balisage très précis et bien visible : à ce stade, cet aspect n'a pas été pris en compte, mais les concepteurs vont le prévoir.

Marquer la limite entre le 'strip' et le boulevard, afin de minimiser les nuisances sonores, par l'installation de coupe-vent (panneaux de verre, mur de végétation, etc.) n'a pas été repris, dans la mesure où le projet prône l'ouverture et le maintien d'un espace dégagé et non sectionné.

Un participant souligne que la place Rogier n'est pas répertoriée sur les systèmes GPS.

A plusieurs reprises, on a constaté combien les questions touchaient une échelle plus large que la seule place Rogier. C'est dans ce sens que des débats lors des séances précédentes avaient souligné l'importance d'un débat régional.

LES PROCHAINES ETAPES DU PROJET

Début mai, le dossier, une fois complet et entre les mains de l'Administration Régionale, sera transmis aux différents partenaires, et notamment à la Commune de Saint Josse. Celle-ci, en coordination avec la Commune de Bruxelles Ville, organisera l'enquête publique, en principe encore avant les vacances d'été.

Lors de l'**enquête publique** (qui se déroulera simultanément dans les 2 communes), les visiteurs verront deux projets. D'une part, le projet discuté ci-dessus et qui concerne la place et le 'strip' ; et d'autre part, un projet, plus ancien, qui concerne les sous-sols de la place et qui vient compléter celui de la place.

L'enquête publique dure 30 jours, suite à laquelle se tient la **commission de concertation**. Ensuite vient l'instruction qui peut durer jusqu'à maximum 3,5 mois, suite à laquelle le permis d'urbanisme est délivré. S'en suivent les **appels d'offre** aux entreprises qui réaliseront les 4 différentes parties du projet (boulevard, place, salle des congrès, métro).



POUR ALLER PLUS LOIN...

Toute remarque et proposition peut être communiquée au **BRAL** (Zaterdagplein, 13 - 1000 Brussel - 02/217.56.33 - ben@bralvzw.be)
ou chez Periferia (rue de Londres, 18 - 1050 Bruxelles - 02/544.07.93 - periferia@skynet.be).



PARTICIPANTS

Une petite centaine de participants étaient présents à cette première séance publique, parmi lesquels des habitants, des comités de quartier, des associations (Arau, Disturb, NoMo, Limiet Limite, Samenlevingsopbouw Brussel,...), des hôteliers, des commerçants, des représentants d'Atrium, Interparking, City2, des représentants des communes de Saint Josse et Bruxelles Ville, le Ministre Pascal Smet et des membres de son cabinet, des représentants de l'administration régionale... En d'autres mots, des participants très diversifiés.