

Objet : demande de certificat d'urbanisme n°16-39.258-09 : Projet de démolition d'une crèche existante et construction d'une crèche de 75 enfants.

Enquête du 22.03.2010 au 05.03.2010

Adresse du bien : Rue du Bourdon 28/4

Identité du demandeur : KINDER-EN JEUGDZORG UKKEL-CALEVOET vzw

Mesdames, messieurs,

Comme je ne pourrai pas me rendre à la commission de consultation du 21 avril, pourriez-vous néanmoins faire part de mes remarques aux membres de la commission de concertation et joindre la présente au PV de la réunion :

Notre association se réjouit de voir naître dans le quartier Bourdon un projet de type non résidentiel.

Comme vous le savez, le quartier Bourdon-Calevoet fait actuellement l'objet de nombreux projets immobiliers essentiellement à vocation de logement.

Le pouvoir d'accueil du quartier n'est pourtant pas implicite. Il ne peut se densifier qu'à la condition sine-qua-non de renforcer, d'encadrer, d'adapter son offre en infrastructures. Déjà pour la population actuelle (parfois relativement dense : chaussée d'Alseberg, de Drogenbos et St Job) la plupart des infrastructures disponibles aujourd'hui semblent être insuffisantes.

L'implantation de +/- 1200 éventuels nouveaux logements (+/- 4000 nouveaux habitants), risquerait donc de réduire irréversiblement le quartier en une vulgaire cité dortoir. Ceci au détriment de tous, ancien et nouveaux habitants.

L'agrandissement de la crèche nous semble donc bienvenu.

Cependant par le présent courrier nous désirons attirer l'attention de la commission sur quelques points qui nous paraissent importants. Il s'agit des questions liées au stationnement et à la sécurité.

- **Parkings**

Le présent projet n'est pas abouti en ce qui concerne la question du parking.

Or, sans zone de parking clairement définie le doublement de capacité de la crèche actuelle engendrera inévitablement, à l'heure de pointe, des problèmes de mobilité au niveau de la rue du Bourdon.

Il n'est pas question ici de l'augmentation du passage du nombre de voiture à la minute. En effet les nouveaux « clients » de la crèche seront éventuellement des navetteurs pour lesquels la Plaine du Bourdon constitue déjà un passage obligé. Vu le trafic important dont souffre déjà actuellement le quartier, ce n'est pas tant le passage d'un maximum de 39 voitures supplémentaires qui risque de changer tellement la donne (remarque : l'impact de chaque nouveau projet sur la mobilité du quartier peut paraître insignifiant lorsque il est considéré séparément. Considérés ensemble, les effets corollaires sont évidemment nettement moins négligeables).

Il s'agit de la question du stationnement qui pose particulièrement problème et ce pour plusieurs raisons :

Le stationnement est déjà problématique dans le quartier. Afin de « fluidifier » le trafic sur la rue du Bourdon, de nombreuses places de parking en voirie ont été supprimées il y a de ça quelques années. Or la majorité des maisons (anciennes maisons de type ouvrière du début du 20^{ième} siècle) ne possèdent pas de garage. Les riverains motorisés doivent donc trouver du parking ailleurs dans le quartier.

Le placette devant l'église moderne, le site Illochroma, la Station Service Texaco, et d'autres sites servent respectivement d'alternatives au stationnement. Ces alternatives, à la limite parfois du parking sauvage, sont de type précaire. Ces terrains se situent en effet en propriétés privées.

Les parents conduisant en voiture leurs enfants vers l'une ou l'autre école du quartier éprouvent la même difficulté à se parquer. En fonction de l'âge des enfants, les parents peuvent se permettre de les déposer plus ou moins loin de l'école. Les enfants de faire le reste du trajet à pied.

La station service Texaco constitue un choix de stationnement particulièrement populaire. Cet espace privé dispose d'une entrée et d'une sortie et d'une offre de stationnement relativement large. Il sert en quelque sorte de « kiss and ride » commode mais improvisé pour les écoles voisines.

Les enfants allant à la crèche ont généralement entre 3 mois et 2 ans et demi. Les parents sont donc obligé de les amener eux même à l'école. Une zone « kiss and ride » est donc insuffisante. Les parents doivent véritablement pouvoir se parquer et ce facilement pour 15 minutes.

L'actuel projet doit donc impérativement prévoir des solutions **concrètes et tangibles** de stationnement à la mesure de ses ambitions !

L'offre en stationnement à prévoir doit être pensée en fonction de la capacité d'accueil totale (75 enfants) de la crèche et non pas seulement en fonction de la majoration prévue (39 nouveaux enfants). Ceci au cas où les « parkings alternatifs », tels que la propriété Texaco, ne seraient plus disponibles.

La formulation comme quoi « des discussions ont été engagées (... *verkennende gesprekken aan de gang ...*) avec la commune afin de réaliser un espace *Kiss and ride* », n'est pas recevable.

Le dossier ne consacre que 5 lignes à la question du parking alors que ce point est crucial pour la bonne intégration du projet au sein du contexte urbain compliqué qu'est la Plaine du Bourdon.

Le demandeur ne semble d'ailleurs pas à l'aise sur ce point. Il préfère reporter le problème. Le court paragraphe qu'il consacre à la question en est d'ailleurs illustratif : « *Ces discussions [concernant les parkings] seront certainement relancées* » (Deze gesprekken zullen zeker worden verder gezet). L'hypothétisme de la formulation ne l'engage donc à rien.

Quant à la mention : « *Het privaatieve pleintje voor de nieuwe kerk (in eigendom van de kerkfabriek Onze Lieve Vrouw van Troost - tevens eigenaar van het te slopen gebouw) wordt gebruikt als parking door de ouders tijdens het afzetten en ophalen van hun kinderen* » [La placette privée au devant de la nouvelle église (propriété de la fabrique d'église ND de la consolation – pareillement propriétaire de l'édifice à abattre) est utilisée comme parking par les parents pour déposer et rechercher leurs enfants] n'est au fait qu'un constat d'une situation actuelle sans toutefois lui apporter de certitude pour l'avenir.

- **Sécurité**

Dans le cas où effectivement le parking devant l'église moderne devait continuer à servir d'espace de stationnement pour la crèche, la rue du Bourdon doit alors être traversée pour pouvoir accéder à la crèche.

Aujourd'hui le passage piéton est un peu décalé vers le haut de la rue par rapport à l'entrée de la crèche. Le présent projet pourrait ainsi servir de tremplin à une réflexion globale sur le thème de la sécurité entre les deux écoles et les deux églises. Ceci dans la mesure où un certain réaménagement semble de toute manière devoir être engagé du fait de la question des parkings. Le dossier fait référence à cet espace vu comme ensemble, mais son approche est essentiellement esthétique: « *Samen met het groene voorplein bij de nieuwe kerk zal dit gaan werken als ruimtelijk geheel* ».

Notons toutefois que l'idée de reculer la façade du rez-de-chaussée par rapport à l'alignement de la rue, afin notamment d'élargir de la sorte la largeur du trottoir, est tout à fait intéressante. Cet aménagement pourra effectivement offrir plus de sécurité et de confort aux enfants et à leurs parents par rapport à la circulation automobile. L'initiative de déplacer l'abri bus et de l'intégrer au projet architectural est également pertinent et original. La volonté d'installer un parking à vélo est tout autant appréciable.

Cependant on regrettera le manque d'aboutissement de ces idées qui restent finalement très hypothétiques. Les discussions pour le déplacement de l'abri bus doivent encore être engagées ("*Gesprekken met de betreffende vervoersmaatschappijen zullen opgestart worden om de bushalte te integreren in het nieuwe gebouw. Hierdoor zou het trottoir op die plaats gevoelig breder kunnen worden*") et on peut se demander dans quelle mesure le parking vélo peut être, pour les enfants et leurs parents, un incitateur positif à la mobilité douce lorsqu'on sait que le quartier ne dispose d'aucune piste cyclable un minimum sécurisée.

- **Vandalisme**

Un autre facteur qui n'a pas été pris en compte au sein du dossier est le problème de vandalisme qui sévit dans le quartier. Loin de nous la volonté de créer un climat de peur, mais force est de constater la réalité : des façades souvent taguées, des voitures vandalisées, des vitres cassées (il y a encore une semaine un abri bus a été cassé) et une certaine agressivité verbale voire même parfois physique. Certains lieux sont particulièrement propices à servir de « repère » aux éventuels « voyous » qui traineraient dans le quartier. C'est le cas notamment du préau de l'église moderne. Certains riverains craignent donc que le renforcement couvert imaginé par le présent projet (du fait du recul du rez-de-chaussée par rapport à l'alignement de la voirie)deviennent le soir un autre lieu « à éviter ».

Cet élément doit hélas entrer en considération dans le projet : matériaux suffisamment solides pour résister à une éventuelle tentative de vandalisme, peinture anti-graffiti, éclairage adéquat,...etc.

- **Intégration**

L'édifice actuel date du début du 20^{ième} siècle. Il a perdu son caractère original au début des années '80. Le bâti fut fortement modifié et « simplifié ». Malgré ces transformations l'église, son porche d'inspiration néogothique et sa longue et haute bâtière de tuile, marque encore fortement le paysage locale et l'entrée de la rue. Il demeure un signal malgré la disparition du cloché. Son caractère traditionnel et villageois lui confère par ailleurs un certain charme.

Le parti pris architectural du bureau ZAMPONE ARCHITEKTUUR prône la *tabula-rasa*. C'est évidemment l'option la plus facile. Formellement le présent projet aurait pu s'inscrire n'importe où. Le long de la rue du Bourdon ou ailleurs. La similitude des autres projets du même bureau en est la preuve (voir photo plus bas). Un paysage urbain « à la belge » comme le dirais nos amis Néerlandais. À la belge = hétéroclite ?

N'aurait-il pourtant pas été plus constructif d'appuyer le nouveau projet sur les caractéristiques urbaines qui définissent déjà actuellement le quartier ? Notamment mesurer la place qu'occupe formellement et culturellement l'ancienne église. N'est-ce d'ailleurs pas un beau défi pour un architecte ? Comment introduire un vocabulaire et un programme contemporain au sein d'un contexte culturel existant ?

Pour se projeter dans l'avenir, le développement d'un quartier peut-il renier son passé, les valeurs que celui-ci constitue pour les riverains présents et futurs ?

- Conclusions.
- L'ACQU salue l'initiative du projet dans le sens où il répond à un besoin particulier vu notamment la densification future du quartier.

Néanmoins :

- Les questions relatives au stationnement doivent davantage être développées. Des solutions doivent être trouvées. Le projet tel quel n'est pas gérable ;
- La volonté d'élargir le trottoir par le retrait du rez-de-chaussée par rapport à la voirie est intéressante. Néanmoins le projet doit tenir compte de l'éventuel guet-apens que pourrait devenir le soir ce renforcement et donc adapter le projet afin d'éviter le plus possible cette situation.
- La question de la sécurité des piétons et des cyclistes (puisque des parkings vélos sont prévus) par rapport à la circulation automobile doit être abordée.
- Dans la mesure où le projet serait revu pour diverses raisons, nous demandons à ce que l'architecte évalue la place culturelle et formelle occupée par l'édifice actuel au sein du quartier et que son projet en tienne davantage compte au lieu de faire tout simplement table rase de l'existant.

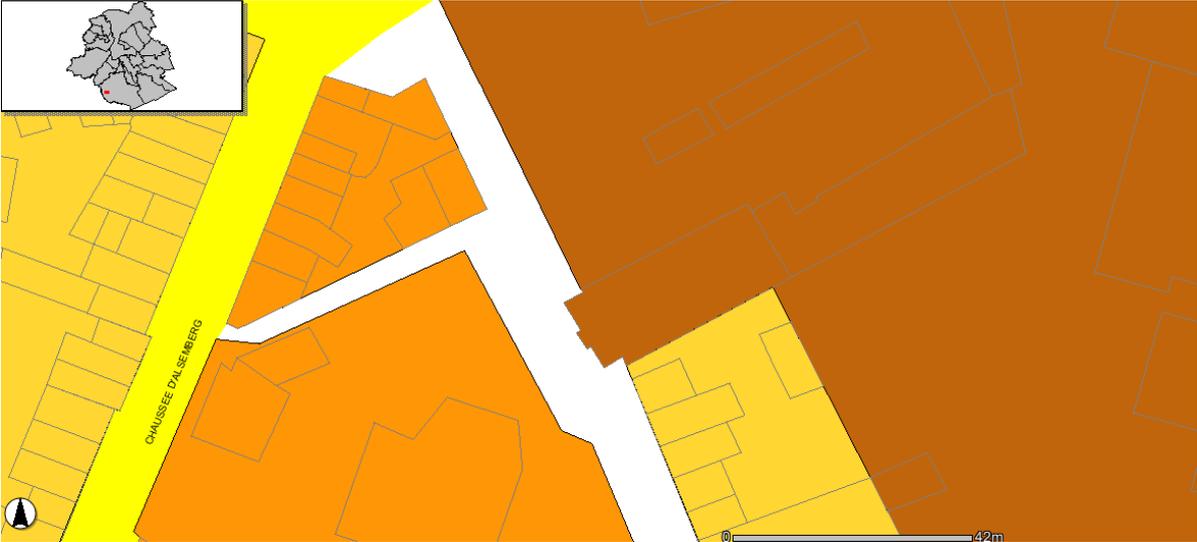
Je vous prie d'agréer, mesdames, messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

Enguerrand David

Chargé de mission auprès de l'ACQU.

Enguerrand.acqu@live.be

Ci-dessous extrait du PRAS pour la zone concernée par le présent projet.



Ci-dessous réalisation du bureau ZAMPONE ARCHITEKTUUR. Balen (2001-2002).

