

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 10/10/2019**DEMANDEUR :****LIEU :** Avenue Rogier 65 - 143**OBJET :** réaménager de façade en façade l'espace public : sécuriser et mettre aux normes l'arrêt "Coteaux" ; modifier le profil de la voirie ; modifier le type des revêtements ; abattre 4 arbres à haute-tige et planter 11 arbres ; aménager des pistes cyclables séparées ; placer des dispositifs ralentisseurs de trafic ; équiper l'espace public en mobilier urbain.**SITUATION :** AU PRAS : en réseau des voiries et le long d'un espace structurant

AUTRE : -

ENQUETE : du 01/09/2019 au 30/09/2019**REACTIONS :** 9**La Commission entend :**

Le demandeur

Les riverains ou réclamants

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :**Contexte Urbain**

- 1) Considérant que le bien se situe en voirie, en Zone d'Intérêt Culturel Historique d'Esthétique et d'Embellissement et partiellement en liseré de noyau commercial au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;
- 2) Considérant que l'avenue Rogier est partiellement comprise dans le Plan Particulier d'Affectation des Sols (PPAS) réf.15/PPAS/167349 dénommé « *ILOT 233 ENTRE CHAUSSEE DE HAECHT ET LES RUES ROGIER, seuntin et Josaphat* » et approuvé le 09/09/1993 ;
- 3) Considérant que le périmètre projeté mobilise les éléments suivants du PRDD en ce qu'il :
 - À la carte 3, relative au *Maillage Vert et bleu* :
 - est situé dans la *zone prioritaire de verdoisement*
 - à la carte 6 et 8, relatives aux *Réseaux structurants de mobilité et au projet de ville* :
 - comprend des « lignes de transport en commun de haute capacité » ;
- 4) Considérant que l'avenue Rogier concernée par la présente demande est parcourue par les moyens de transport en communs suivants :
 - les lignes de tram 25 et 62 de la STIB ;
 - les lignes de bus 59, 65, 66, N04 de la STIB ;
 - la ligne de bus 358 de De Lijn ;
- 5) Considérant que l'avenue Rogier est reprise dans le réseau « transports publics PLUS » au projet du plan régional « Good Moove » ;
- 6) Considérant que l'avenue Rogier est reprise à l'inventaire du patrimoine architectural ;
- 7) Considérant que les avenues Rogier et Paul Deschanel sont des voiries d'interquartier ; que les voiries débouchant sur l'avenue Rogier sont des voiries locales (Zone 30) ; que l'ensemble des voiries sont communales ;

Objet

- 8) Considérant que la demande porte sur le réaménagement de l'espace public, de façade à façade ;

Instruction de la demande

- 9) Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour le motif suivant :
 - en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries (et itinéraires des transports en commun) ;
 - en application de l'article 147 du CoBAT, mesures particulières de publicité requises en ce que la demande est soumise à rapport d'incidence ;
- 10) Considérant que la demande est soumise à rapport d'incidences pour les motifs suivants :
 - en application de l'article 142 du CoBAT, et du point 19 de son annexe B : « *travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant* » ;

- 11) Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 13/09/2019 ;
- 12) Vu l'avis du SIAMU du 25/04/2019 ;
- 13) Considérant la demande d'avis d'instance du 08/07/2019 envoyée au Conseil des Gestionnaires des Réseaux de Bruxelles (CGRB-Vivaqua) et à De Lijn, par le Fonctionnaire Délégué ; que le Fonctionnaire Délégué n'a pas reçu l'avis dans les trente jours impartis ; que dès lors, la procédure est poursuivie sans devoir tenir compte de l'avis transmis au-delà du délai imparti, conformément à l'art. 176, al.7 du CoBAT ;

Enquête Publique

- 14) Considérant que les 2 réclamations formulées lors de l'enquête publique portent sur les aspects suivants:

Généralités

- Le projet est positif car il :
 - o permet d'apaiser le trafic routier ;
 - o est une réponse positive au problème de sécurité existant ;
 - o améliore le confort et l'accessibilité des voyageurs de la STIB ;
 - o tient compte de la présence cycliste sur l'avenue ;
- soumettre le projet à l'avis de la commission régionale de la mobilité ;

Trottoirs et traversée piétonne

- élargir la circulation piétonne au niveau de l'arrêt coteau en direction de Meiser ;
- sécuriser et améliorer l'accessibilité des PMR au niveau de la traversée piétonne située au croisement avec l'avenue Paul Deschanel ;
- placer les dalles podotactiles au niveau des traversées durant la phase de chantier ;

Quais de transport en commun

- réduire au maximum la distance entre la piste cyclable et les nez de quais afin d'éviter au maximum que les voyageurs de la STIB qui attendent leur correspondance n'entrent en conflit avec la circulation cycliste ;
- défavorable sur le principe de faire passer les cyclistes depuis la chaussée sur le quai et de les remettre en chaussée par la suite (dévoisement avec dénivelé) ;
- clarifier la vitesse de circulation de l'avenue Rogier et aménager les pistes cyclables en conséquence (en zone 50, la piste cyclable doit être séparée) ;
- élargir et rabaisser le niveau des quais par rapport au reste du trottoir ;
- étudier l'inversion des abris de transport en commun afin d'améliorer la sécurité des usagers ;
- prévoir une hauteur de quai de 31cm permettant l'accès autonome, aisé et sécurisé des PMR aux véhicules de la STIB ;

Piste cyclable

- créer une piste cyclable séparée car la largeur de la voirie le permet et permet d'améliorer la sécurité des cyclistes ;
- prévoir une piste cyclable séparée sur le reste de l'avenue Rogier (côté chaussée de Haecht et Bienfaiteurs) ;
- prévoir davantage de système contrôlant la vitesse du trafic routier et en particulier à hauteur des zones « sablier » ;

Stationnement

- supprimer le stationnement à moins de 20m des feux de signalisations ;
- compenser la perte de 15 places de stationnement dévolu aux véhicules motorisés ;
- le projet doit préciser s'il prévoit des places de stationnements uniquement destinées aux véhicules de livraison ;

Feu de signalisation

- déplacer le feu de signalisation prévu à hauteur du n°67 car il empêche l'accès au garage riverain, le positionner à hauteur des n°63-65 ;

Sécurité

- améliorer la sécurisation des traversées piétonnes ;
- prévoir les logos vélos (marquage au sol) en suffisance, les dessiner à bonne distance des zones de stationnement afin d'éviter les ouvertures soudaines des portières des véhicules ;

Situation existante

- 15) Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier densément construit et habité, typique du 19e siècle ; qu'il comprend de nombreuses bâtisses reprises à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois de type unifamiliale et néo-classique ;
- 16) Considérant que l'avenue Rogier est une large avenue minérale à caractère commercial et patrimonial ; en effet, que l'installation de nombreux commerces (type HORECA, à vocation artisanale ou libéral) a induit la modification

- de l'aspect de nombreuses des façades des rez-de-chaussée ; que ces modifications ont une conséquence sur l'animation de l'espace public et sur sa convivialité ;
- 17) Considérant que cette avenue constitue un artère structurant dans le maillage voyer Schaerbeekois ; en effet que cet axe permet de relier en ligne droite la place Meiser à la chaussée de Haecht ; qu'il traverse de nombreux quartiers et espaces publics reconnus (Bienfaiteurs, Patrie, Josaphat...) ;
 - 18) Considérant que l'avenue Rogier est large de 20m et située en zone 30 ; que les croisements situés aux intersections avec la rue Josaphat et la rue des Coteaux constituent « des points noirs de circulations » définit comme « Zones A Concentration d'Accident » (ZACA) par Bruxelles Mobilité ;
 - 19) Considérant que la configuration actuelle de la voirie est la suivante :
 - les trottoirs sont réalisés en dalles de béton gris 30x30 et en pavés clinkers, entre les carrefours leur largeur varie entre 1,10m et 1,5m ;
 - les zones de stationnement et les zones de livraisons sont larges de 1,8m, elles sont réalisées en pavés clinkers gris et se situent entre le trottoir et la chaussée carrossable ;
 - la chaussée carrossable majoritairement réalisée en asphalte (certains tronçons sont en pavés de béton gris), sa largeur moyenne est de 2,8m ; au carrefour avec la rue des Coteaux, la largeur de la chaussée carrossable est doublée par des bandes de pré-sélection ;
 - les quais de tram et de bus de l'arrêt dénommé « Coteaux » sont enclavés entre la chaussée carrossable et le site propre franchissable de la STIB, à hauteur des n° 116 et 120 de l'avenue Rogier ; la largeur du quai varie entre 0,5m et 1,6m et inclus le mobilier urbain ;
 - le site propre franchissable de tram de la STIB est situé au centre de la voirie, il est surélevé de 7cm par rapport à la chaussée carrossable, la circulation des trams est régie en double sens, le revêtement du site propre est réalisé en pavés de béton gris foncé ;
 - un alignement d'arbres de hautes tiges (type Pyrus) est implanté tout le long de l'avenue ;
 - 20) Considérant que l'espace public est fortement sollicité par les piétons et les véhicules motorisé ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité de la population locale, le statut interquartier de la voirie, la présence de nombreux commerces et à la proximité d'arrêts de la STIB hautement fréquenté ;
 - 21) Considérant que la présence cyclistes sur cet axe est faible mais en constante augmentation ; que le nombre de cycliste dans l'avenue Rogier n'évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise en raison du trafic motorisé soutenu tout le long de la journée et constante saturation durant les heures de pointes ; que l'espace alloué à la circulation des cyclistes est pratiquement inexistant ;
 - 22) Considérant que les arrêts Coteaux de la STIB ne répondent pas aux normes d'accessibilité minimales ; qu'à cet effet, ils ne garantissent pas l'accès confortable et sécurisé des usagers ; en outre que la sous-largeur des quais met quotidiennement en péril les usagers vis-à-vis du trafic routier ;
 - 23) Considérant que le trafic routier existant est intense ; que de nombreux véhicules stationnent en double de file sur la chaussée carrossable et forcent de facto les autres usagers motorisés à emprunter le réseau franchissable de tram de la STIB ; que cette situation réduit la vitesse commerciale des véhicules de la STIB et au détriment de ses voyageurs ;
 - 24) Considérant en outre que la vitesse constatée du trafic motorisé est régulièrement excessive ; qu'elle nuit tant à la sécurité des modes actifs et des PMR qu'à la convivialité du quartier ; en effet que ces pratiques délictuelles sont en outre énergivores, bruyantes et polluantes ;
 - 25) Considérant que la demande locale en stationnement privatif est importante ;
 - 26) Considérant que les revêtements de l'espace public existants sont dégradés ; qu'en ce sens ; ils ne contribuent pas à la lisibilité qualitative de l'espace public ;
 - 27) Considérant que l'aménagement existant ne permet pas la circulation sécurisée et confortable de l'ensemble des usagers et plus particulièrement des modes actifs, des PMR et des véhicules de transport public ; que la configuration actuelle de la voirie ne répond plus aux normes actuelles en matière de sécurité et d'accessibilité pour l'ensemble des usagers ;
 - 28) Considérant que la lisibilité des zones de stationnement dévolues aux véhicules de livraison est améliorable ;
 - 29) Considérant qu'il y a lieu de résoudre la situation conflictuelle, insécuritaire et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ; qu'à cet effet, il y a lieu de prioriser :
 - l'accessibilité et la sécurité des modes actifs et des PMR ;
 - la vitesse commerciale des véhicules de la STIB ;
 - l'accessibilité des véhicules de livraison aux commerces ;

Situation projetée

- 30) Considérant que le réaménagement de l'espace public comprend les éléments suivants :
 - les circulations piétonnes sont fortement élargies et incluent les quais des arrêts de la STIB repositionnés du côté des façades ; elles sont prévues en pavés platines ;
 - la circulation motorisée est mutualisée avec celle des trams, elles se situent au centre de la voirie et sont prévues en asphalte ;

- les zones de stationnements, larges de 2m, sont distingués de la chaussée carrossable par un revêtement en pavés porphyre de récupération ; elles sont élargies à 2,5m lorsque ces zones de stationnement incluent des zones destinées aux véhicules de livraisons ;
 - sur les trottoirs élargis et dans le prolongement des zones de stationnements : l'abattage de 3 arbres de haute tige et la plantation de 11 sujets, de type *Pyrus calleryana* » à port érigé ;
 - à hauteur des zones de stationnement, l'implantation de 16 arceaux vélos ;
- 31) Considérant que le projet aménage un trottoir traversant au niveau du débouché de la rue Josaphat sur l'avenue Rogier ;
- 32) Considérant que la longueur des quais de transport en commun est élargie et permet le débarquement simultané des tram T4000 et d'un bus ; leur hauteur varie en fonction de l'accessibilité aux différents types de véhicules de transport public ;
- 33) Considérant qu'au niveau du quai, entre l'abris voyageur et la chaussée carrossable, le projet prévoit des bandes cyclables réalisées en asphalte ocre de 0.9m de large ; que la bande cyclable est séparée du nez du quai par une bande de sécurité 0,90 m ;
- 34) Considérant que la portion du trottoir située l'arrière des abris destinés aux voyageurs est large de minimum de 2,5 m ;
- 35) Considérant que le projet supprime 15 places de stationnement en voirie et maintient l'offre en stationnement réservé aux PMR ;
- 36) Considérant que la nature du revêtement prévu pour les filets d'eau et les bordures saillantes des trottoirs ne sont pas précisées ;
- 37) Considérant que l'éclairage existant est inchangé et maintenu ;
- 38) Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé ; qu'il comprend entre autre des assises ischiatiques à hauteur des arrêts de transports en commun ;

Motivations

- 39) Considérant que le projet s'inscrit dans le cadre de l'axe 4 du PRDD « *Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal – L'organisation de la mobilité et de la ville polycentrique* » en ce qu'il répond aux objectifs de :
- *réduction du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics ;*
 - *optimisation de l'offre hors voirie déjà gérée (parkings publics et parkings privés mutualisés) ;*
- 40) Considérant que le projet souligne les caractéristiques paysagères de l'avenue Rogier par la préservation des perspectives urbaines, de la symétrie de l'axe et la régularité des alignements d'arbres de haute tige ; que combiné à la mutualisation entre les trottoirs et les quais prévus, le projet permet une lisibilité plus structurante et régulière de l'avenue, conformément à l'art. 24 du PRAS, relatif aux espaces structurants ;
- 41) Considérant en outre que le projet répond favorablement à la prescription 21 du PRAS relative aux ZICHEE en ce qu'il sauvegarde et constitue une amélioration des qualités culturelles, historiques ou esthétiques vis-à-vis de l'aménagement existant ;
- 42) Considérant en effet que les revêtements prévus en pierre naturelle et la continuité des alignements d'arbres de haute tige prévue confortent la lisibilité patrimoniale et le cachet du quartier ;
- 43) Considérant que l'uniformisation et le choix des revêtements projetés sur l'ensemble du tronçon sont en cohérence avec le plan stratégique des matériaux en trottoirs établis par la commune de Schaerbeek ; que ce choix entre en cohérence avec la typologie de ce quartier du 19e siècle ;
- 44) Considérant en outre que la suppression des quais existants établis entre le site propre de tram et la chaussée carrossable existante tend à une meilleure structuration de la voirie et des perspectives urbaines ; que ce choix permet d'écourter le nombre de traversées piétonnes ;
- 45) Considérant que le choix des pavés platines pour les circulations piétonnes assure une planéité suffisante au confort de marche des piétons et des PMR (à raison d'une préparation, d'une exécution et d'un suivi de chantier établis dans les règles de l'art) ;
- 46) Considérant que l'accessibilité – plus confortable et sécurisée – de l'ensemble des usagers est nettement amélioré par le projet tel qu'il :
- modifie l'organisation de la circulation par la mutualisation du trafic des trams et du trafic motorisé ;
 - place les quais de transport en commun au niveau des trottoirs significativement élargis et prévoit leur mise aux normes sécuritaires et d'accessibilité ;
 - réalise un trottoir traversant au débouché de la rue Josaphat sur l'avenue Rogier ;
 - prévoit des espaces de circulations réservés et plus identifiable pour les cyclistes
 - supprime en toute objectivité du stationnement dévolus aux véhicules motorisés ;
 - renouvelle et homogénéise le type de revêtement dévolu aux piétons et aux PMR ;
 - revoit le positionnement et le phasage des feux de signalisation ;

- 47) Considérant qu'au niveau des numéros 62 et 127 de l'avenue Rogier, le projet scinde le trafic des trams du trafic motorisé en repositionnant la circulation des trams en site propre (au centre de la voirie) ; que cette configuration permet de reconnecter harmonieusement le projet au reste de l'espace public non modifié ;
- 48) Considérant que le projet constitue une mise aux normes des circulations piétonnes et plus particulièrement des traversées piétonnes en ce qu'il est conforme aux art. 4 et 5 du Titre VII du RRU ;
- 49) Considérant que l'arrêt « Coteaux » est l'un des arrêts les plus fréquentés du réseau STIB ; qu'il comptabilise près de 7500 personnes/jour; que le présent projet permet de sécuriser et canaliser ces flux importants de voyageurs par la mutualisation des arrêts STIB avec les trottoirs élargis ;
- 50) Considérant que la révision du positionnement et des phasage des feux routiers visent à garantir la fluidité du trafic des transports publics ; que le projet doit améliorer et préserver la vitesse commerciale de ces véhicules de service public ;
- 51) Considérant que le projet améliore l'accès des cyclistes à l'espace public en ce qu'il :
 - prévoit des arceaux vélos en suffisance ;
 - permet aux cyclistes de continuer de circuler lorsqu'un tram ou un bus est à quai ;
 - prévoit du marquage vélos plus adaptés en chaussée carrossable (dans le double sens de circulation) ;
 - prévoit des sas vélos au niveau de chaque carrefour comportant un feu de signalisation, en application de l'art. 9 relatifs aux sas et avancées dévolus aux deux roues légers ;
- 52) Considérant qu'au niveau des quais, positionner les pistes cyclables derrière les abris de voyageurs risque de générer un autre conflit avec les piétons et les devantures commerciales ;
- 53) Considérant que cette proposition dévoie en outre la circulation cycliste et morcelle le trottoir ; que cette proposition n'apparaît dès lors peu justifiée en ce qu'elle ne constitue pas une amélioration vis-à-vis du positionnement projeté de la circulation cyclable ;
- 54) Considérant néanmoins que le nombre des piétons (voyageurs) au niveau des abris de transport en commun reste très important ; que les multiples projets immobiliers locaux et divisions des maisons unifamiliales en appartements soulignent la tendance d'une densité de population importante dans le quartier ;
- 55) Considérant que la couleur ocre des pistes cyclables prévue correspond au code couleur des pistes cyclables ICR ; que l'avenue ne comprend pas un tel itinéraire cyclable ; que l'aménagement projeté prévoit une piste cyclable suggérée ;
- 56) Considérant qu'en raison de ce qui précède et afin de garantir la cohérence des aménagements en région bruxelloise, la piste cyclable doit être prévue en couleur grise et l'espace de trottoir situé au niveau des quais, régi en zone de rencontre ;
- 57) Considérant que les trottoirs traversants prévus entre l'avenue Rogier et la rue Josaphat permet de prioriser la sécurisation de la circulation des PMR et des piétons vis-à-vis de la circulation routière ; que cette priorisation est proposée en accord avec la politique régionale en matière de mobilité ;
- 58) Considérant que le passage libre entre l'avant des abris bus/tram et la piste cyclable est inférieur à 90 cm, ce qui déroge au RRU, titre VII, article 22 ;
- 59) Considérant que la typologie du trottoir traversant n'appelle aucun marquage hormis celui indiquant la déclivité de la rampe de plateaux contigu ; que le réaménagement permet de remplacer le plus possible le marquage au sol afin de réduire la lisibilité routière de la voirie ; qu'il apparaît dès lors incohérent de prévoir ce marquage en plus de l'établissement pertinent du trottoir traversant ;
- 60) Considérant que la pression sur le stationnement dans ce quartier schaarbeekois est importante ; que les voiries actuelles comportent un nombre déjà important d'emplacements de stationnement sans améliorer la congestion routière ;
- 61) Considérant que la largeur de la voirie -fixée entre alignements- n'est pas extensible ; qu'augmenter et maintenir l'offre actuelle en stationnement ne contribue pas à terme à résoudre durablement cette problématique bien connue en milieu urbain ;
- 62) Considérant que la perte de stationnement projetée est compensée par un gain prioritaire de sécurité et d'accessibilité d'un plus grand nombre d'utilisateurs ;
- 63) Considérant que cette suppression est réalisée lorsqu'il constitue un potentiel danger pour l'ensemble des usagers, entre en conflit avec la fluidité du trafic carrossable (privatif ou public) ou peu compatible avec l'aménagement envisagé ;
- 64) Considérant que cette suppression permet en outre d'augmenter significativement l'aménité et la convivialité de l'espace public ; qu'il y a lieu de rappeler que ces objectifs précités sont inscrits dans les Plans Régionaux de Mobilité (Plan Iris II, approuvé le 09/09/2010 par le GRBC et le « Plan Good Move », approuvé en première lecture en avril 2019) ;
- 65) Considérant toutefois que de nombreux commerces existent dans et aux abords immédiats de l'avenue Rogier ; le projet doit dès lors garantir l'accès suffisant des véhicules de livraisons aux commerces locaux ;
- 66) Considérant qu'au vu de la forte demande en stationnement, le projet prévoit de protéger les circulations dévolues aux modes actifs et aux PMR du stationnement sauvage en application de l'art.13 du titre VII du RRU, relatif aux dispositifs anti-stationnement ;

- 67) Considérant qu'en application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18/07/2013 portant le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement, le demandeur doit notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'agence du stationnement et au Fonctionnaire Délégué ;
- 68) Considérant que cette obligation ne concerne en rien la présente procédure de demande de permis d'urbanisme ; qu'elle constitue un devoir administratif indépendant de ladite procédure ; que le présent projet ne peut dès lors en être conditionné ;
- 69) Considérant que la plantation des 11 arbres permet de restructurer – régulièrement – et de compléter les alignements existants ; que leur positionnement tient compte du changement du profil de la voirie ;
- 70) Considérant que le choix du port érigé ou fastigié des arbres de haute tige existants et projetés se justifie du fait de la proximité des lignes aériennes du tram de la STIB et qu'il y a lieu de prévoir des essences de type indigène ;
- 71) Considérant que le mauvais état du mobilier existant et l'évolution des besoins des usagers de l'espace public justifient qu'il soit remplacé et adapté par le projet ;
- 72) Considérant toutefois que le mobilier ne correspond pas entièrement à celui installé dans les voiries contiguës ; qu'il y a lieu de garantir la lisibilité homogène de l'espace public en adaptant le type de potelets et de poubelles proposé au mobilier local (modèle communal) ;
- 73) Considérant qu'il doit être exclu au maximum l'installation de dispositifs publicitaires et en particulier de type digital en abords de ZACA ; dès lors que le projet doit soit supprimer ou mutualiser ces dispositifs avec les abris de voyageurs respectifs ;
- 74) Considérant que les carrefours sont marqués en damiers de traversée de site propre alors que le projet en fait un site mixte ; que ce marquage ne doit dès lors pas être proposé ;
- 75) Considérant qu'en vertu de l'ensemble des éléments précités et à raison de quelques modifications, le projet permet de rééquilibrer l'usage de la voirie entre les différents modes de déplacements au bénéfice de la convivialité de l'espace public ; dès lors que le projet améliore sensiblement la qualité de vie des habitants ;
- 76) Considérant que le projet encourage l'utilisation plus raisonnée de la voiture au profit des modes actifs, des PMR et des transports publics ; qu'il est en accord avec les prescriptions du PRDD et du Plan Communal de Mobilité ;
- 77) Considérant qu'à raison du respect des conditions sous-mentionnées, le projet tend au bon aménagement des lieux ; qu'il constitue un exemple en terme de structuration qualitative d'une avenue fortement sollicitée par l'ensemble des usagers ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE :

Généralité

- Uniformiser le modèle des poubelles et des potelets au mobilier communal existant ;
- Supprimer ou mutualiser les dispositifs publicitaires avec les abris de transport en commun respectifs ;
- Signaler la zone 30 prévue ;
- Supprimer les marquages en damier au niveau des carrefours ;
- Prévoir une ligne continue jusqu'à la traversée piétonne à hauteur du n° 83 ;
- Prévoir de nouvelles plantations conformes à la liste des plantations indigènes, en concertation avec la Commune (exemple : peuplier tremble (*populus tremula*), pommier sauvage (*malus sylvestris*), ...)
- Etudier la possibilité d'un revêtement perméable sur les emplacements de parking ;

Au niveau des quais de transports en commun

- Prévoir la couleur de la piste cyclable prévue doit être prévue en grise et l'espace de trottoir régi en zone de rencontre ;
- Rendre le passage libre entre l'avant des abris bus/tram et la piste cyclable conforme au RRU, titre VII, article 22 ;

A hauteur du n°67

- Déplacer le feu de signalisation en dehors de l'accès garage existant ;

À hauteur des n°133-135

- Transformer la zone de stationnement en zone de livraison ;

Abstention(s) : Néant

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

Eric DE LEEUW, *Représentant de la Commune,*

Alice HOSSÉ, *Représentante de la Commune,*

Arnaud HANCISSE, *Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme,*

Marie FOSSET, *Représentante de Bruxelles Environnement,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*