

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 13/07/2023 – REEXAMEN

DEMANDEUR :	Bruxelles Mobilité
LIEU :	Boulevard Lambermont & Boulevard Général Wahis
OBJET :	Aménager la latérale Est des boulevards Lambermont et Général Wahis (piste cyclable/rue cyclable), aménager un jardin de pluie et une zone de rencontre entre la rue Guillaume Kennis et l'avenue Britsiers, remplacer l'éclairage public sur tout l'axe et aménager des plantations à différents endroits.
SITUATION :	AU PRAS : en réseau viaire, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et le long d'un espace structurant
	AUTRE(S) : -
ENQUETE :	du 17/05/2023 au 15/06/2023
REACTIONS :	256

La Commission entend : -

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que lors de l'enquête publique, les 256 réclamations ont été introduites ; que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

Général

- la demande de participation à la commission de concertation ;
- l'inquiétude concernant les travaux sur l'avenue Lambermont et les perturbations que ces modifications vont causer ;
- la remarque selon laquelle les documents de l'enquête publique n'étaient pas disponibles en ligne dès le début ;
- la remarque selon laquelle l'avis de la Commune n'est disponible qu'à la clôture de l'enquête publique ;
- la demande de transmettre le PV de clôture d'enquête publique ;
- l'inquiète du manque de publicité et d'information pour l'enquête publique et la durée de celle-ci ;
- la demande de la prolongation de l'enquête publique et le report de la Commission de concertation ;
- la question de savoir si les citoyens devraient être impliqués dans les mesures, les observations et les autres observations ;

Urbanisme

- l'inquiétude concernant le fait que seul le côté est de ces boulevards a été étudié ;
- le regret que le projet ne soit pas très ambitieux ;
- la demande d'extension du périmètre ;
- l'inquiétude que le projet ne tient pas compte de la déserte qui longe le parc Josaphat ;

Mobilité

- l'inquiétude que le projet exerce une pression énorme sur la circulation du quartier des Fleurs en les rues adjacentes ;
- l'inquiétude concernant de ne pas incorporer l'objectif de réduire les bouchons considérables ;
- l'inquiétude sur le fait que la route latérale sera utilisée pour éviter les embouteillages ;
- la demande d'une réelle meilleure circulation pour tous les usagers ;
- la question de savoir s'il ne serait pas judicieux de tester le plan en situation réelle pour en démontrer la faisabilité ;

- la demande de renforcer l'utilisation de l'autre latérale à double sens côté parc
- l'inquiétude concernant le nombre de bande de circulation pour les voitures qui reste inchangé ;
- la clarification de la gestion du flux de voiture quotidien vers le pont Van Praet en réduisant une voie de circulation;
- l'inquiétude concernant le passage de nombreux poids lourds en provenance et à destination de la zone industrielle et la sécurité de ce carrefour ;
- la demande de ne pas introduire de nouvelles rues à sens unique;
- la demande de clarifier si le sens de l'av. Albert Giraud va être modifié;
- la demande de maintenir le double sens dans la rue Willem Kuhnen et l'avenue des Capucines;
- l'absence d'information concernant la modification du sens de circulation de certaines rues perpendiculaires aux boulevards ;
- la demande de maintenir les connexions entrées/sorties avec les rues ou avenues perpendiculaires au boulevard;
- la demande de passer la contre-allée, du côté des numéros impairs du boulevard, en sens unique limité, c'est à dire de laisser les vélos circuler dans les deux sens sur la contre-allée ;
- la proposition d'une entrée et une sortie pour les résidents du boulevard entre les avenues Albert Giraud et Sleecx ;
- la demande de permettre l'accès voiture à l'av. Albert Giraud à partir du boulevard Lambermont ;
- la demande de revoir le réaménagement à proximité du numéro 244 avenue Lambermont concernant le raccordement à l'avenue Lambermont depuis la voirie latérale ;
- la demande de décaler l'entrée de la rue cyclable pour permettre l'accès au boulevard, pour l'avenue Sleecx ;
- la demande de l'ouverture à partir de l'avenue Britsiers ;
- la demande de maintenir un accès voiture à partir de Lambermont en gardant le sens unique pour l'avenue Giraud ;
- la demande de décaler la piste cyclable afin de permettre d'aller sur le boulevard Lambermont à partir de l'avenue Sleecx ;
- l'inquiétude concernant la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes ;
- l'inquiétude que le projet prévoit de faire cohabiter sur la voie latérale, vélos (deux sens) , voiture et bus articulés entre l'avenue des Glycines et la rue G. Kennis;
- l'inquiétude concernant la sécurité du carrefour du boulevard Lambermont, avec l'avenue Princesse Elisabeth et la rue Max Roos ;
- la demande de rendre toutes les intersections exemptes de conflits ;
- l'inquiétude du fait que l'étude sur le nombre de véhicules empruntant ces boulevards se base sur des chiffres enregistrés pendant la crise Covid où l'activité était fortement ralentie;
- l'inquiétude que les comptages de la circulation utilisés dans le rapport d'incidences ne sont plus d'actualité ;
- l'inquiétude que l'estimation figurant dans le dossier pour les poids lourds soit bien en deçà de la réalité ;
- la demande de la diminution de la fréquentation des voitures et surtout des camions en zone de ZICHEE;
- l'inquiétude concernant l'accessibilité des ambulances et des voitures prioritaires ;
- la demande d'assurer l'accès aux patients, PMR, ambulances, personnes avec enfants, livreurs par l'accès direct à la rue des Pensées depuis le boulevard ;
- la demande de clarifier l'entrée et sortie des véhicules d'urgence et de déménagement pour le bâtiment boulevard G. Wahis 26/28;
- la clarification de la gestion des camions de déménagement, des sociétés de livraison et des taxis;
- la demande de maintenir la rue cyclable avec stationnement devant la bibliothèque ;
- la demande de mettre un feu rouge avec bouton poussoir sur le trottoir qui traverse le boulevard devant la bibliothèque ;
- l'inquiétude que le tronçon devant les bibliothèques est très étroit pour les piétons et les cyclistes ;
- la proposition de déplacer le radar existant dans l'axe de l'entrée n°332 afin de maintenir une continuité verte ;
- la demande de ne plus installer des blocs de type New Jersey ;
- la question de savoir si des dispositifs ralentisseurs sont prévus pour empêcher les véhicules de monter en vitesse ;
- la demande de mettre en place tout équipement nécessaire afin de réduire la vitesse sur l'axe Capucines et dissuader ou empêcher l'usage de cette rue comme itinéraire de délestage du boulevard ;

- l'inquiétude concernant l'entrée et la sortie des garages au niveau de 332 et 344 du bd Lambermont ;
- l'inquiétude concernant l'accès au niveau de n° 12 du boulevard Général Wahis dont les garages sont situés à l'arrière du bâtiment ;
- l'inquiétude concernant l'accès aux garage au niveau 190-192 boulevard Lambermont ;
- l'inquiétude concernant la création d'une zone de livraison à proximité de 190-192 boulevard Lambermont ;
- l'inquiétude que le trottoir de droite (zoning) est trop large pour le passage d'un camion au niveau de boulevard Général Wahis ;
- la demande de prévoir une ouverture en face de la pompe d'essence (Shell Express) ;
- le regret que le projet n'ait pas permis d'envisager une amélioration de l'accessibilité des (nombreux) arrêts de la ligne 7 ;
- la demande d'adapter et simplifier les aménagements et le temps des feux pour le bus ;
- la demande de supprimer l'arrêt de bus sur le boulevard Lambermont, près des rues Guillaume Kennis et Willem Kuhnen ;
- la demande de maintenir les arrêts G. Latinis et L. Bertrand ;
- l'inquiétude concernant la diminution de la largeur des trottoirs ;
- l'inquiétude que le trottoir, côté nord du croisement Princesse Elisabeth – Lambermont, est trop étroit de sorte que les piétons attendront les feux verts serrés les uns contre les autres ;
- l'inquiétude que, entre avenue A. Desenfans et chaussée de Haecht, le trottoir est trop étroit alors que l'on trouve deux bibliothèques fréquentées par de nombreuses personnes et un grand nombre d'écoles ;
- l'inquiétude concernant l'absence d'une traversée piétonne au niveau de l'avenue des Jacinthes ;
- l'inquiétude que la traversée, croisement Princesse Elisabeth – Lambermont, reste longue ;
- l'inquiétude que la traversée, croisement Sleeckx, ne se trouve pas dans le cheminement naturel du piéton ;
- l'inquiétude que la traversée, croisement Lambermont – Kennis, ne se situe pas dans le cheminement naturel du piéton ;
- l'inquiétude que la traversée, croisement Latinis – Lambermont, n'est pas continue ;
- la demande que le projet s'inscrive dans une vision plus globale pour l'ensemble de l'axe, comprenant également la latérale ouest et la sécurité des carrefours/traversées cyclistes et piétonnes entre les deux côtés des boulevards ;
- la demande que soit prévu au plus tôt la création d'un aménagement bidirectionnel entre la rue Paul Hymans et le boulevard Reyers, afin d'assurer la continuité de l'aménagement sur l'entièreté de l'axe ;
- la demande que le projet intègre le tronçon devant la pompe à essence, au-delà de la rue Max Roos (a minima le réasphaltage du tronçon dans la continuité de la piste cyclable en asphalte ocre) ;
- la garantie que le plan de circulation proposé permette de limiter effectivement le volume de trafic qui circule sur les zones cyclables (< 1000 EPV/jour) ainsi que la vitesse du trafic ;
- la demande du déplacement du stationnement voiture de l'autre côté de la latérale, côté boulevard, pour réduire la circulation et les manœuvres du trafic motorisé sur la zone cyclable (plus de sécurité et de place pour les cyclistes) ;
- la demande de respecter des normes concernant le dimensionnement de l'aménagement cyclables : 4 mètres pour les pistes séparées bidirectionnelles, et 4,5 mètres pour les zones cyclables afin d'assurer de bonnes conditions de confort et de sécurité pour les cyclistes à contresens du trafic motorisé ;
- la demande de concrétiser un aménagement lisible et intuitif, en supprimant les cessions de priorité injustifiées pour le cycliste et en assurant la continuité de l'aménagement tout au long de l'axe (suppression des bordures enterrées qui soulignent les mouvements du trafic motorisés au sein des zones cyclables, uniformité du revêtement) ;
- la demande d'une révision complète des grands carrefours (Princesse Elisabeth, Chazal) afin de les sécuriser davantage pour les cyclistes (permettre aux cyclistes moins aguerris de traverser en dehors du trafic motorisé) ;
- la demande d'une réelle sécurisation des traversées gérées par feux, en élargissant les îlots refuge ;
- la demande d'un doublement systématique des traversées piétonnes à l'aide de traversées cyclistes bidirectionnelles, pour éviter les détours chronophages et inutiles ;
- la demande de revoir les carrefours avec un aménagement qui permettent une traversée sécurisée des cyclistes ;
- la demande de revoir l'aménagement afin de permettre une traversée sécurisée des cyclistes venant du boulevard Wahis souhaitant tourner vers l'avenue Chazal ;
- l'inquiétude concernant la sécurité des traversées cyclistes au niveau du carrefour avenue Eugene Demolder ;

- l'inquiétude que le principe STOP n'est pas complètement appliqué et la sécurisation des cyclistes n'est pas encore optimale ;
- l'inquiétude que la piste cyclable est trop étroite;
- la demande d'un plus grand nombre de traversées cyclistes et piétonnes sur le bd Lambermont ;
- la demande de l'utilisation obligatoire et renforcée de la rue cyclable le long du parc Josaphat ;
- le regret que le projet ne vise pas à créer une véritable piste cyclable réservée uniquement aux cyclistes ;
- la demande de clarifier le conflit entre la bande cyclistes et les véhicules qui se gare le long du bd Wahis;
- l'inquiétude des sorties de garages du fait que la rue cyclable sera utilisée dans les deux sens ;
- la demande de prolonger la rue cyclable entre le pont chaussée de Helmet et rue Jan Blockx ;
- l'inquiétude que les dispositifs de ralentissement prévus (notamment entre les n°161 et 163 du boulevard) ne soient pas conformes l'article 3, 6°, du Titre VII du RRU qui impose le confort des dispositifs cyclistes ;
- la demande de réaménagement d'une piste cyclable à sens unique de Meiser vers Van Praet ; c'est une solution équilibrée, moins coûteuse, qui allie les différents aspects du terrain et l'adhésion d'un maximum de citoyens concernés ;
- la question de savoir si le nombre de places de stationnement conservées est nécessaire ;
- l'inquiétude concernant le nombre de place de parking entre le pont Britsiers et Jan Blockx ;
- la demande de le retrait de horodateurs et le retour de la zone bleue sur toute la commune ;
- la demande de maintenir le nombre de places de stationnement ;
- la crainte que le nombre places de stationnement et des arceaux, places partagées et éventuellement les futurs parkings à vélos de parkings existants est suffisant ;
- la demande de ne pas supprimer de nombre de places de stationnement dans la rue des Pensées et d'autres rues proches;
- la demande de maintenir le nombre de places de parking disponibles dans les autres voiries proches ;
- la demande de maintenir le stationnement à l'intérieur du triangle ;
- l'inquiétude concernant comment les voitures garées au 136 Boulevard Lambermont pourront entrer et sortir de l'immeuble ;
- la demande de déplacer les deux places de stationnement PMR, près de rues Guillaume Kennis et Willem Kuhnen ;
- la proposition de réduire les places de stationnement dans l'av. Britsiers ;
- la préoccupation concernant le nombre de places de stationnement prévues à proximité de de la crèche au niveau de boulevard Lambermont, n° 146 ;

Environnement/Paysage

- l'inquiétude concernant les nuisances sonores et que l'approche ne soit pas suffisante et juste ;
- l'inquiétude concernant la pollution de l'air ;
- l'inquiétude concernant l'éclairage et l'installation de nouveaux luminaires sur la berme centrale devrait se faire avec un éclairage sous les arbres et non pas comme actuellement au-dessus, ce qui ne sert qu' à éclairer les arbres ;
- la crainte que la continuité d'arbres près du bd Lambermont 330 - 338 soit interrompue ;
- l'inquiétude concernant la taille des fosses d'arbre ;
- l'inquiétude si les essences prévues sont différents de ceux qui existent et qui sont repris sur la liste de Bruxelles Environnement ;
- la crainte que trop d'arceaux vélo et trop de place pour des voitures partagées et/ou électriques soient proposés ;
- la remarque que prévoir 16 emplacements pour parquer les trottinettes n'est plus d'actualité ;
- la demande si la Commune prévoit de mettre des containers pour huile en plus des bulles à verres à la hauteur de l'avenue des Jardins;

CONTEXTE :

- 1) Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement et le long d'un espace structurant du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;
- 2) Considérant que le Plan Régional de Mobilité Good Move classe ce tronçon de voirie régionale en catégorie « Plus » pour les vélos, les transports en communs et les autos, « Confort » pour les poids lourds et « Quartier » pour la marche mais en catégorie « Plus » entre l'avenue des Glycines et rue Guillaume Kennis et « Confort » entre la rue Guillaume Kennis et la chaussée de Haecht ;
- 3) Considérant que du côté est du boulevard Lambermont, il y a un site classé au croisement du boulevard Lambermont avec l'avenue des Héliotropes qui concerne un arbre remarquable : « Site: Ailante (*Ailanthus altissima*) » classé par l'arrêté du 03-09-2009 ;
- 4) Considérant que du côté est du boulevard Lambermont, il y a deux arbres remarquables au croisement du boulevard Lambermont avec l'avenue des Héliotropes, portant les numéros d'identification 3764 et 3762 ;
- 5) Considérant que de côté ouest du boulevard Lambermont se situe le parc Josaphat entre l'avenue Chazal et la chaussée de Haecht et que ce parc est un site classé en dehors du périmètre du projet ;

OBJET DE LA DEMANDE INITIALE

- 6) Considérant que la demande initiale prévoyait de :
 - pérenniser la mise en test de la piste cyclable réalisée à la mi-juillet 2020,
 - réduire la longueur d'une bande de sélection de tourne-à-gauche (initialement affectée à ce mouvement tout au long des boulevards Lambermont et Général Wahis à partir du carrefour avec le boulevard Léopold III dans la direction du pont Van Praet),
 - décaler les marquages en conséquence pour réaliser une piste cyclable (en voirie) et libérer de l'espace pour les piétons sur les trottoirs ;

OBJET DE LA DEMANDE MODIFIEE

- 7) Considérant que l'objet de la demande modifiée est la suivante :
 - réduire la longueur d'une bande de sélection de tourne-à-gauche (initialement affectée à ce mouvement tout au long des boulevards Lambermont et Général Wahis à partir du carrefour avec le boulevard Léopold III dans la direction du pont Van Praet),
 - aménager la latérale est des boulevards Lambermont et Général Wahis (piste/rue cyclable) à partir du carrefour Rue Max Roos jusqu'à et y compris le boulevard Leopold III,
 - aménager un jardin de pluie (entre la rue Guillaume Kennis, l'avenue Britsiers et le boulevard Lambermont),
 - modifier le sens de circulation de certaines rues perpendiculaires aux boulevards,
 - réaménager et créer de nouvelles traversées de boulevard,
 - remplacer l'éclairage public sur tout le tronçon,
 - abattre 9 arbres et en replanter 136 ;

PROCEDURE

- 8) Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :
 - 19/04/2022 : Dépôt de la demande auprès de Urban,
 - 13/05/2022 : Accusé de réception d'un dossier complet,
 - 03/06/2022 au 02/07/2022 : Enquête publique sur le projet initial,
 - 14/07/2022 : Séance publique de la Commission de concertation sur le projet initial,
 - 26/10/2022 : Demande de modification de la demande par le Fonctionnaire Délégué en application de l'art. 191 du CoBAT,
 - 28/02/2023 : Réception par Urban du projet modifié,
 - 27/03/2023 : Accusé complet et conforme du rapport d'incidences et demande de mise à l'enquête publique du projet modifié,
 - 17/05/2023 au 15/06/2023: enquête publique sur la demande telle que modifiée ;
- 9) Considérant que la demande de projet modifié a été soumise à rapport d'incidences en application de l'art. 147 §1^{er} et du point 19 de l'annexe B du CoBAT ;

- 10) Considérant que la demande de projet modifié a été soumise aux mesures particulières de publicité 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,
 - de l'article 147 § 1er du CoBAT : mesures particulières de publicité requises en ce que la demande est soumise à rapport d'incidences ;
- 11) Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 17/05/2023 au 15/06/2023, 256 réclamations ont été introduites ;
- 12) Vu l'avis favorable de Bruxelles Mobilité reçu le 14/04/2023 ;
- 13) Vu l'avis du S.I.A.M.U avec référence T.2023.0263/1 du 26/04/2023, favorable aux conditions suivantes :
- En descendant le boulevard Général Wahis, il y a lieu de s'assurer que les girations des auto-échelles du Service d'Incendie soit possible dans les 3 voies spéciales d'accès permettant d'atteindre les façades arrière des bâtiments pour les numéros 28 à 18 du bd Général Wahis ; Ces girations doivent être possible, vu les aménagements, depuis la piste cyclable / la rue cyclable,
 - Il en va de même pour la voirie longeant le bâtiment sis au n°16 bd Général Wahis et la voirie donnant accès aux bâtiments 398 à 408 bd Lambermont,
 - Les potelets implantés au milieu de la voirie devraient être de type écrasable ; Dans tous les cas, le contournement (en tenant compte de la largeur du trottoir) doit rester possible,
 - Les façades des immeubles 240 à 254 doivent rester accessibles aux véhicules du service d'incendie ; Cette accessibilité n'apparaît pas clairement sur les plans ; Pour une question de cohérence du cheminement des véhicules d'intervention, l'accessibilité devrait pouvoir se faire dans le prolongement direct de la voie qui longe les façades 272 à 258,
 - Au droit des insertions et sorties des pistes cyclables depuis la voie principale et aux carrefours, il y a lieu d'éviter le placement de mobilier urbain ou panneaux de signalisation pouvant entraver l'accessibilité des auto-échelles ; À tout le moins, il y a lieu de tenir compte de ces girations pour le placement d'un éventuel mobilier,
 - L'implantation, la conception et la signalisation des hydrants doivent être conformes aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
 - La création d'une latérale est potentiellement source de problème pour les services de secours lorsqu'elles sont séparées physiquement de la voirie principale sur de longues distances ; S'ils dépassent l'accès permettant de rejoindre le bâtiment concerné, ils devront réaliser un détour important pour revenir au droit de l'accès à la latérale,
 - Les portions problématiques identifiées sont, d'une part, le tronçon entre l'av. Gustave Latinis et l'av. des Glycines (+/- 800m) et d'autre part, le tronçon entre l'av. Britsiers et l'av. Eugène Demolder (+/- 500m),
 - Il semble important pour le service d'incendie de permettre l'insertion à ces latérales de manière régulière pour ne pas engendrer un retard important dans la délivrance des secours,
 - Il y a lieu de s'assurer que les girations des auto-échelles du service d'incendie soient possibles au droit des carrefours, des insertions sur les pistes et rues cyclables ; Vu la situation de décrochage de la latérale par rapport aux voies centrales, il doit également être envisagé que les girations soient possibles au droit des "sorties" de rues et pistes cyclables pour les rejoindre en sens contraire (remontant vers Meiser) ;
- 14) Vu l'avis favorable sous conditions de la STIB du 22/06/2023 et du 23/06/2023 ;
- 15) Vu l'avis du Bruxelles Environnement du 11/05/2023, favorable sous conditions ; qu'il se réserve le droit de préciser ou modifier son avis lors de la Commission de concertation, n'ayant pas encore auditionné les différents intervenants ;
- 16) Vu l'avis reporté de la Commission de concertation du 27/06/2023 ;

SITUATION EXISTANTE

- 17) Considérant que le quartier dans lequel se situe la demande, est composé de voiries régionales et communales ;
- 18) Considérant que la voirie des boulevards Lambermont et Wahis concernant la circulation piétonne est composée de la manière suivante:
- dans le tronçon entre l'avenue Princesse Elisabeth et la rue Max Roos, la largeur du trottoir est de 2m et il est réservé en sa totalité pour les piétons,

- dans le tronçon entre le boulevard Léopold III et l'avenue des jardins, les piétons bénéficient d'une zone piétonne de largeur variable et supérieure à 5 m,
 - pour les autres tronçons, la circulation piétonne sur le trottoir est organisée par les panneaux de signalisation D9 et la partie réservée aux piétons est d'une largeur minimale de 2.6 m sur la totalité de la zone d'intervention ;
- 19) Considérant que l'état des trottoirs est assez disparate ; que leur revêtement varie selon les endroits (dalles en béton, klinkers en béton et pavés en pierre naturelle) ;
- 20) Considérant que, en situation actuelle, la piste cyclable côté Est n'est pas bidirectionnelle ; que, cependant, de nombreux utilisateurs l'empruntent en sens inverse, ce qui crée une situation accidentogène ;
- 21) Considérant que la voirie des boulevards Lambermont et Wahis concernant la circulation des cyclistes est composée de la manière suivante:
- les cyclistes bénéficient d'une piste cyclable tracée au niveau des tronçons de la chaussée dans la direction du pont Van Praet :
 - entre l'avenue Princesse Elisabeth et la rue Max Roos, elle est d'une largeur moyenne de 1,27m,
 - entre le boulevard Léopold III et l'avenue des Jardins, elle est d'une largeur moyenne de 1,52m ;
 - Une piste cyclable bidirectionnelle au niveau du trottoir est implantée sur les tronçons suivants :
 - entre rue Willem Kuhnen et l'avenue Britsiers sur une longueur 26,5 m avec des largeurs sous dimensionnées variables entre 1,55 m et 2,50 m,
 - au niveau du pont routier enjambant la chaussée de Haecht, elle est d'une largeur de 2,40 m,
 - entre l'avenue Britsiers et l'avenue Albert Desenfans, elle est d'une largeur variante entre 1,80 et 2,30 m ;
- 22) Considérant que la circulation des cyclistes sur ces tronçons est sur un couloir de revêtement continu type asphalte à l'exception du tronçon entre l'avenue Britsiers et l'avenue Albert Desenfans où la circulation est pour une distance de 22,5 m sur asphalte et sur klinkers de couleur rouge pour le reste ;
- 23) Considérant que pour les autres tronçons de la piste cyclable existante, la circulation des cyclistes sur le trottoir est organisée par le panneau de signalisation D9 avec des largeurs variables de la piste entre 1,16 m et 1,79 m ; que le revêtement de cette piste cyclable est modulaire (klinkers/dalles de couleur rouge) et se caractérise par son irrégularité de surface dans plusieurs zones ; que cette circulation rejoint la chaussée au niveau des carrefours ;
- 24) Considérant qu'une telle piste sur un revêtement actuellement instable dans plusieurs zones et partagée avec les piétons, et représente une source d'insécurité pour la circulation des cyclistes et des piétons ;
- 25) Considérant qu'actuellement, il existe une piste cyclable unidirectionnelle marquée (piste cyclable en test), d'une largeur d'environ 1.60m ;
- 26) Considérant que le périmètre du projet est emprunté par la ligne du tram 7 de la STIB avec des arrêts de la même société tout au long du boulevard ;
- 27) Considérant que le boulevard Lambermont dans sa situation existante est constitué de trois bandes de circulation automobile (dans la direction du pont Van Praet) avec une bande de stationnement ;
- 28) Considérant que le boulevard Lambermont et le boulevard Général Wahis sont repris en axe confort pour les poids-lourds, qui empruntent donc cet axe ;
- 29) Considérant que la voirie des boulevards Lambermont et Wahis concernant le stationnement est composée de:
- 176 places de stationnement réglementées,
 - 6 places PMR,
 - 4 places réservées pour le chargement électrique,
 - 2 zones de voiture partagée,
- 30) Considérant qu'il n'y a pas de place de stationnement taxi dans le périmètre du projet ;
- 31) Considérant que l'éclairage existant dans le périmètre de l'étude se compose de:
- 52 consoles (15 m de haut) équipées de 2 luminaires de type « RXN » d'une puissance 250W,
 - 1 console (9 m de haut) équipée de 2 luminaires de type « RXN » d'une puissance 250W,
 - 1 console (15 m de haut) équipée de 2 luminaires de type « RXN » d'une puissance 400W,
 - 8 consoles (15 m de haut) équipées de 3 luminaires de type « RXN » d'une puissance 250W,
 - 1 console (15 m de haut) équipée de 3 luminaires de type « RXN » d'une puissance 400W,
 - 1 console (15 m de haut) équipée de 4 luminaires de type « RXN » d'une puissance 250W,

- 1 console (9 m de haut) équipée de 4 luminaires de type « RXN » d'une puissance 250W,
 - 12 consoles (9m de haut) équipées d'1 luminaire de type « Rue COLONEL BOURG » d'une puissance 250W,
 - 1 console (7m de haut) équipée d'1 luminaire de type « Rue COLONEL BOURG » d'une puissance 250W,
 - 2 consoles (6 m de haut) équipées de 1 luminaire de type « FORESTERIE (passage piéton) » d'une puissance 150W,
 - 6 poteaux (5 m de haut) équipés de 1 luminaire de type « L5-1 » d'une puissance 70W,
 - 4 consoles (7 m de haut) équipées de 1 luminaire de type « NEOS 3 de Schröder » d'une puissance 250W ;
- 32) Considérant qu'au vu des données reprises ci-dessus, un bilan de puissance d'approximativement 41.470W est obtenu pour l'installation de l'éclairage public sur le site ;
- 33) Considérant que l'installation est vétuste et insuffisante ;
- 34) Considérant qu'en dehors du terre-plein centrale du boulevard du côté de la zone d'intervention, aucun arbre n'est recensé sur le trottoir ;
- 35) Considérant qu'il y a 9 différentes essences d'arbres de haute valeur patrimoniale à proximité de la zone du projet qui sont dénommés comme arbres remarquables selon l'inventaire du patrimoine naturel régional ;
- 36) Considérant que parmi ces neuf essences, trois différents arbres se trouvent en partie visible depuis le périmètre du projet ;
- 37) Considérant que dans la zone d'espace vert triangulaire se trouve divers exemplaires de Taxus bacatta, trois arbres Metasequoia glyptostroboides, deux Tsuga canadensis et un Calocedrus decurrens ;

SITUATION PROJETEE

- 38) Considérant que le côté est des boulevards Lambermont et Général Wahis aura un profil constitué par des tronçons en piste cyclable bidirectionnelle et d'autre en rue cyclable ; qu'il permet également d'améliorer et sécuriser la circulation des vélos ; que la piste cyclable séparée sera projetée sur le boulevard Général Wahis, entre l'avenue des Capucines et l'avenue des Glycines et entre la rue G. Kennis et l'avenue Desenfants ;
- 39) Considérant que la circulation piétonne sera améliorée par l'aménagement de trottoirs et de traversées piétonnes en tenant compte de l'accessibilité des PMR (personnes à mobilité réduite) ;
- 40) Considérant que la berme de séparation sera généralement formée par :
- un trottoir de 1m de largeur à côté de la zone de stationnement pour permettre la déambulation en sortie de véhicule,
 - une zone plantée par des arbres et qui aura un rôle dans la gestion intégrée des eaux de pluies (GIEP) ;
- 41) Considérant que le parc entre la rue G. Kennis et l'avenue Britsiers sera aménagé sous forme d'un jardin de pluie qui aura une double fonction de séjour et de la Gestion intégrée des Eaux Pluviales (GIEP) ;
- 42) Considérant que le projet englobe aussi le remplacement de l'éclairage public sur le côté est de l'axe Lambermont – Général Wahis ce qui améliore la qualité du paysage urbain en le structurant ;
- 43) Considérant que les revêtements de la situation projetée sont les suivants :
- Les dalles de béton 20x20 pour la zone piétonne et sur la zone de rencontre (entre la rue Kuhnén et l'avenue Britsiers),
 - L'asphalte couleur ocre pour la piste cyclable ; Ce matériau offre entre autre un bon confort de roulement et est utilisé dans la plupart des projets sur voiries régionales en région bruxelloise,
 - L'asphalte noir pour la rue cyclable ; La couleur ocre sera assurée par l'application d'une couche thermoplastique ocre sur le revêtement noir,
 - Le pavé en béton à joint ouvert au niveau des places de stationnement ; Le type de matériau sera défini selon l'endroit en se basant sur la possibilité de prévoir un système pour la gestion des eaux pluviales,
 - Les bordures de séparation ; Ce sont des bordures chanfreinées 4*16 posées entre la piste cyclable / rue cyclable et le trottoir,
 - Les bordures en béton, entre la berme projetée et la zone de stationnement,
 - Les caniveaux en béton, entre les voies de circulation et la zone de stationnement,
 - Des dalles podotactiles et des lignes dalles de guidage (entre les passages piétons et les guides naturels tels que façades des bâtiments) ; elles seront posées selon la réglementation dans l'axe des traversées piétonnes ; Un abaissement des trottoirs est prévu à ces endroits (niveau 0 devant les traversées) ;
- 44) Considérant que le mobilier urbain de la situation projetée est composé d'arceaux vélos placés suivant le modèle type utilisé sur les voiries régionales ;
- 45) Considérant que près de 118 arceaux vélos et 15 « drop-off zones » sont prévus dans le projet ;

- 3 arceaux vélos sur le côté est de la zone du projet dont 35 places en proximité des équipements culturels,
 - 25 arceaux sur le côté ouest au niveau des carrefours Chazal, Louis Bertrand, E. Demolder et Princesse Elisabeth,
 - l'éclairage public sera remplacé sur tout l'axe et un premier lot sera exécuté dans le cadre de ce projet sur le côté est des boulevards Lambermont et Général Wahis,
 - des poubelles publiques, de type régional VBBGW à côté des passages piétons,
 - des potelets flexibles amovibles, sur les pistes cyclables à différents endroits pour empêcher la circulation automobile, avec une hauteur hors-sol de 0,80 m,
 - le mobilier urbain sera placé à plus de 0,20 m de la face extérieure de la bordure de séparation entre la voie de circulation piétonne et la chaussée,
 - tout le reste du mobilier urbain est soit déplacé, soit maintenu à l'identique ;
- 46) Considérant que les dropzones, destinées au stationnement des véhicules de cyclo-partage, seront implantées sur la latérale avec un total de 16 zones ;
- 47) Considérant que ces zones seront prévues tous les +/- 200m ;
- 48) Considérant que pour assurer la continuité de l'aménagement cyclable sur la latérale, les deux stations existantes de Villo !, Héliotropes et Kennis, vont être décalées vers le boulevard Lambermont tout en gardant les mêmes capacités ;
- 49) Considérant que l'éclairage prévu se compose d'un modèle principal utilisé par l'auteur de l'étude d'éclairage en accord avec les intentions du Plan Lumière Régional(PLR) : « les modèles sont sélectionnés d'abord pour leurs performances photométriques, ensuite pour leurs qualités techniques mais aussi pour leur design classique et "sobre" qui est un gage de durabilité dans le temps » ;
- 50) Considérant que l'aménagement propose 4 typologies d'éclairage, à savoir des luminaires chaussée (avec double crosse de 1m inclinée à 5°), des luminaires carrefour (avec crosse de 1m inclinée à 5°), des luminaires trottoir/ piste cyclable et des luminaires passage piétons ;
- 51) Considérant que l'éclairage proposé est conforme au PLR ;
- 52) Considérant que la situation projetée concernant de la circulation piétonne est composée de :
- Les trottoirs côté façade seront complètement refaits avec une largeur moyenne de 2,5m et un revêtement de dalles 20x20 en béton ; Ce revêtement sur le trottoir sera différent que celui de la piste / rue cyclable et ces espaces seront délimités par une bordure avec une différence de niveau de 4cm,
 - Un trottoir de 1m sera créé à côté des zones de stationnement pour faciliter la déambulation des piétons ;
 - Les traversées piétonnes ont été améliorées :
 - Au carrefour bd Léopold III : Aménagement de l'îlot 1 (afin de supprimer le conflit actuellement existant entre cyclistes / piétons et mise en accessibilité pour les PMR à cet endroit ; Remaniement des dalles podotactiles et ajout des lignes de guidage pour assurer une continuité de traversée des PMR depuis et vers ce carrefour (à côté de la fontaine) ; Redressement du débouché depuis le bd Léopold III afin d'éloigner la réinsertion des véhicules sur le boulevard Général Wahis et rendre les feux et la traversée cyclo piétonne plus visible,
 - Aux carrefours des av. des Glycines, Britsiers et Sleenckx : Elargissement de la berme centrale et augmentation du stockage des piétons à hauteur des trottoirs du quai de tram ; Un rappel de la présence des traversées aux vireurs à gauche (lentille orange clignotante) sera prévu pour les deux premiers carrefours,
 - Au carrefour av. A. Desenfans : Création d'une traversée cyclo piétonne qui sera gérée par un feu à la demande ; Pour ce faire, l'abattage de 5 arbres (sur la berme centrale et celle du site de tram), un abaissement des bordures et un ajout des trottoirs de part et d'autre du site de tram seront prévus ;
 - Au carrefour av. E. Demolder : Adaptation de la traversée aux PMR. Sur le côté ouest du carrefour, la matérialisation de la fermeture actuelle de la latérale est prévue par l'élargissement du trottoir tout en gardant le passage pour les cyclistes et le décalage des arceaux vélos,
 - Au carrefour av. Princesse Elisabeth : Elargissement de l'îlot central, qui sépare les deux sens de circulation sur le bd Lambermont et la traversée piétonne sera dotée des dalles PMR ; Un rappel de la présence des traversées pour les vireurs sera mis en place par l'ajout d'une lentille orange clignotante ;
- 53) Considérant que la situation projetée concernant de la circulation des cyclistes est composée de :

- des tronçons en piste cyclable bidirectionnelle entre le boulevard Léopold III et l'avenue des Jardins, entre l'avenue des Capucines et l'avenue des Glycines et entre la rue G. Kennis et l'avenue A. Desenfans ; La largeur de la piste sera de 3m et des panneaux D9 seront mis en place dans les deux sens de circulation des cyclistes,
 - des tronçons en rue cyclable bidirectionnelle pour les cyclistes sur le reste du projet ; Les largeurs seront d'une moyenne de 3,80m et la circulation des cyclistes sera bidirectionnelle ; Des panneaux F111 seront mis en place à l'entrée de cet aménagement et au niveau des carrefours déconnectés ; Le sens unique limité sera indiqué par l'implantation des panneaux F19 avec le panneau additionnel M17 et sur les carrefours par un panneau D1f et un panneau additionnel M12 ; La circulation sur la latérale est prioritaire: les voitures qui vont rejoindre la latérale, que ce soit depuis les deux boulevards ou bien des carrefours déconnectés, doivent céder le passage aux cyclistes ; A l'approche des carrefours connectés et pour assurer la transition entre ces derniers et la latérale projetée, il est prévu l'aménagement d'un trottoir partagé de part et d'autre de ces connexions ; La circulation sur ce trottoir est organisée par D9, les cyclistes seront en bidirectionnelle et des potelets sont à ajouter pour empêcher la circulation des véhicules,
 - la seule exception sera sur la rue G. Kennis où la rue cyclable sera unidirectionnelle pour les cyclistes ; Cela pour éviter le conflit entre les vélos dans la direction Meiser et le bus qui rejoint la latérale ; A l'endroit du passage de la ligne 66 de la STIB la largeur de la rue est de 4,50m ;
- 54) Considérant que les traversées transversales des cyclistes vont être gérées par feux et qu'elles seront améliorées comme suit :
- Marquage d'une traversée bidirectionnelle sur le carrefour de la rue Max Roos qui assurera la liaison avec l'ICR Canal ; Des logos et des doubles chevrons seront prévus sur cette traversée,
 - Trois traversées unidirectionnelles seront programmées sur le carrefour de l'avenue Princesse Elisabeth dont deux assureront la continuité de la circulation des cyclistes de part et d'autre de cette avenue et la troisième permettra aux cyclistes venant du pont Van Praet de s'insérer dans les nouveaux aménagements bidirectionnels,
 - Création d'une traversée unidirectionnelle depuis la latérale vers l'avenue E. Demolder ; La circulation des cyclistes sur cette avenue est continue et un marquage de logos vélos sera prévu,
 - Création d'une traversée bidirectionnelle qui relie les côtés est et ouest du boulevard Lambermont sur l'avenue A. Desenfans,
 - Décalage et élargissement de la traversée des cyclistes sur le carrefour Britsiers pour qu'elle soit bidirectionnelle ; Cette traversée assurera l'accès à l'ICR B sur la chaussée de Haecht,
 - Deux traversées unidirectionnelles depuis/vers la latérale projetée seront aménagées sur le carrefour des Glycines ; Pour les cyclistes, sur les avenues Louis Bertrand et des Glycines, des logos et des chevrons seront marqués,
 - Mise en évidence de l'ICR A sur le carrefour Chazal/Latinis par le marquage logo vélo et double chevron,
 - Modification de la traversée des cyclistes sur le carrefour Léopold III qui sera bidirectionnelle et en parallèle avec les traversées piétonnes Les panneaux de l'itinéraire cyclable seront adaptés à la situation projetée et des logos vélo et double chevron seront marqués ;
- 55) Considérant que de la situation projetée concernant des transports publics est composée de :
- Ligne de bus 66 :
 - Le projet propose des modifications principales par rapport à la situation existante ; En effet, la création d'un nouvel arrêt sur le boulevard Lambermont est prévue au droit du numéro 314 sur la nouvelle latérale ; Cet arrêt remplacera les deux arrêts « Louis Bertrand » et « Latinis » :
 - ✓ Ces deux arrêts sont en trottoir et ne sont pas du tout aux normes d'accessibilité PMR, de sécurité et de confort pour un arrêt de bus de la STIB ;
 - ✓ Le trottoir à côté de l'arrêt Latinis est très étroit et ne permet pas l'attente des voyageurs dans des bonnes conditions ;
 - ✓ Il est en tout cas trop étroit pour pouvoir un jour installer un abri, ni même probablement du mobilier urbain propre à un arrêt de transport public ;
 - La nouvelle implantation proposée présente plusieurs avantages :

- ✓ Le nouveau quai fera 3m de largeur et 24m de longueur, ce qui est confortable et il sera doté d'un abri, du mobilier adéquat pour un arrêt, et sera aménagé pour assurer la bonne accessibilité PMR aux bus (aménagement selon le plan norme de la STIB) ;
 - ✓ Il améliorera la vitesse commerciale de la ligne et la capacité du carrefour des Glycines : pas d'attente avant les feux suite à la suppression de l'arrêt « Louis Bertrand » ;
 - Le passage de la ligne 66 depuis l'avenue Louis Bertrand sera sur le tronçon de la rue cyclable projetée entre le carrefour des Glycines et la rue Kennis (de longueur 170m). Sur cette partie du projet la largeur prévue est de 4,50m afin de garantir un passage bidirectionnel sécurisé et confortable pour les cyclistes. Un projet sur l'avenue Louis Bertrand est prévu par la Stib et la commune pour assurer la bonne insertion sur la latérale projetée ;
 - Ligne de bus 64 et 65 :
 - Un nouveau feu de transport en commun est prévu sur le carrefour Chazal/Latinis afin de prioriser le passage de ces lignes ; Cet ajout aura un impact positif sur la vitesse commerciale des bus 64 et 65 ;
 - Ligne de tram 7 :
 - L'aménagement des traversées piétonnes améliore et sécurise l'accès au différents arrêts sur le côté ouest des boulevards Lambermont et Général Wahis ;
- 56) Considérant que le projet prévoit de séparer l'aménagement cyclable par rapport aux voies de circulation sur le côté est des boulevards Lambermont et Général Wahis ;
- 57) Considérant que le profil projeté gardera les deux bandes de circulation (tout-droit) sur tout le périmètre du projet entre le boulevard Léopold III et la rue Max Roos et que les deux bandes auront une largeur moyenne totale de 6,30m avec une bande extérieure d'une largeur moyenne de 3,30m ;
- 58) Considérant que à l'approche des carrefours Chazal, Glycines, Demolder et Princesse Elisabeth, une bande de tourne à gauche de largeur 3m s'ajoute ; que la circulation sur les boulevards Lambermont et Général Wahis est prioritaire (les panneaux B9 seront remplacés par des B15) et qu'elle est organisée par des feux ;
- 59) Considérant que sur le côté est de l'axe du projet, la circulation dans les quartiers environnants est impactée ; que la majorité des rues et avenues adjacentes, qui sont en catégorie quartier, seront déconnectées de la circulation sur l'axe 50 ;
- 60) Considérant que l'accès aux différents quartiers depuis les boulevards Lambermont et Général Wahis se fait via les carrefours connectés et la rue cyclable qui sera unidirectionnelle, en plateau (pour assurer le plain-pied avec une différence de 4cm par rapport au trottoir) et d'une largeur moyenne de 3.80m ;
- 61) Considérant que concernant le stationnement, le projet prévoit:
- 170 places de stationnement le long des rues cyclables,
 - 21 places de stationnement le long des boulevards,
 - 7 places PMR,
 - 4 places réservées pour le chargement électrique,
 - 2 zones de voiture partagée,
 - 1 zone d'emplacement Corps Diplomatique ;
- 62) Considérant que concernant les plantations, le projet prévoit un alignement d'arbres conforme constitué de deux grandes catégories de plantations :
- La catégorie de plantations du type 1 pour les zones partiellement ombragées avec un microclimat humide à inondé dont la strate arbustive est composée par les essences Quercus phellos et Alnus glutinosa 'Laciniata', ainsi que par des prairies fleuries semées pour terrains humides ou inondables et bulbes en zone humide (non-inondée),
 - La catégorie de plantations de type 2 et 3 pour les zones partiellement ombragées avec un micro climat sec dont la strate arbustive est composée par les essences Quercus phellos et Fraxinus angustifolia 'Raywood' accompagnés de vivaces herbacées avec une hauteur limitée à 70 cm ; La catégorie de plantations pour le pocket parc (ou parc triangulaire) dont la strate arbustive proposée est composée par les essences Prunus avium et Prunus padus ; Il est accompagné de vivaces herbacées du type 1 pour les zones plus ombragées et de vivaces herbacées du type 2 pour les zones plus ensoleillées ;

OBJECTIFS

- 63) Considérant que le projet s'inscrit dans le contexte de la mise en œuvre du PRM « Good Move » et, plus particulièrement, la création de réseaux structurés et efficaces pour les différents modes de déplacement

(spécialisation multimodale des voiries suivant le principe STOP) ; que le nouveau PRM vise à réduire l'usage de la voiture, à multiplier l'usage du vélo, à augmenter la part de l'espace public utilisable pour des fonctions de séjour et à créer des quartiers apaisés ;

64) Considérant que les objectifs du réaménagement sont :

- améliorer le cadre de vie : les habitations sont séparées du flux de l'axe métropolitain par une voie au trafic apaisé et bordée d'arbres,
- fluidifier et sécuriser la circulation des différents modes actifs (piétons, PMR (personnes à mobilité réduite) et cyclistes),
- hiérarchiser le réseau routier,
- redistribuer le trafic dans les rues locales connectées aux boulevards de manière plus apaisée et sécurisée en les déconnectant des flux principaux,
- décourager le trafic de transit via certaines rues du côté est de l'axe,
- sécuriser l'accès aux garages situés le long des boulevards,
- assurer un aménagement cyclable bidirectionnel de qualité ;

MOTIVATION

65) Considérant que le périmètre du projet comprend :

- le boulevard Lambermont, entre la rue Max Roos et l'avenue Chazal,
- le boulevard Général Wahis, depuis le carrefour avec l'avenue Chazal jusqu'au carrefour avec le boulevard Léopold III ;

66) Considérant que le Plan régional de Mobilité Good Move vise à encourager l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;

67) Considérant que, selon la catégorisation des réseaux du Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move » :

- le boulevard Lambermont est, pour les piétons, partiellement en :
 - niveau « Plus » entre l'avenue des Glycines et la rue Willem Kuhnen,
 - niveau « Confort » entre la rue Willem Kuhnen et la chaussée de Helmet,
 - niveau « Quartier » sur le reste du boulevard ;
 - la section du boulevard Général Wahis concernée par le projet est, toujours pour les piétons, en niveau « Quartier » ;
- l'intégralité du boulevard Lambermont et le boulevard Général Wahis sont :
 - pour les vélos, en niveau « Plus » (route du RER Vélo),
 - pour les transports en commun, en niveau « Plus » (lignes de pré-métro),
 - pour les voitures en niveau « Plus » ;

68) Considérant que le projet initial vise la pérennisation de la piste cyclable mise en test lors de la période de confinement, à l'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes et des piétons ainsi qu'à rééquilibrer l'espace public en accordant plus d'importance aux modes actifs ;

69) Considérant que les appareils d'éclairage doivent suivre les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; que la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; que la température de couleur des luminaires est 3000K et que la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

70) Considérant que certaines adaptations techniques relatives aux feux de signalisation (ex : besoin d'un feu cycliste supplémentaire, suppression d'une lanterne cycliste, ajout d'une ligne d'arrêt, ...) doivent être opérées ; qu'elles ont été transmises au chef de projet de Bruxelles Mobilité en charge de ce dossier ;

71) Considérant que les cyclistes circulaient :

- soit, côté Ouest, sur les trottoirs ou mêlés au trafic de la latérale,
- soit, côté Est, sur la piste cyclable unidirectionnelle ;

72) Considérant que la présente demande envisage la latérale comme une succession de tronçons aménagés, minoritairement, en pistes cyclables bidirectionnelles et, majoritairement, en rues cyclables bidirectionnelles ;

73) Considérant que les rues cyclables bidirectionnelles auront une largeur de 3,8 m (4,5 m au tronçon G. Latinis - G. Kennis de par la présence du bus) ;

74) Considérant que les pistes cyclables bidirectionnelles auront une largeur de 3 m ;

75) Considérant que la continuité cyclable sera assurée par des pistes cyclables bidirectionnelles entre les tronçons aménagés en rues cyclables ;

- 76) Considérant que l'ensemble des cheminements piétons sera complètement renouvelé afin de répondre aux prescriptions du Règlement Régional d'Urbanisme ;
- 77) Considérant que le trottoir prévu le long des habitations aura une largeur de 2,5 m ; que celui prévu le long des emplacements parking accessibles depuis la rue cyclable aura une largeur de 1 m ; qu'une berme de 1,25 m de même niveau le jouxtera ;
- 78) Considérant que le Plan Trottoirs de la Commune de Schaerbeek préconise l'utilisation de pavés rustiques 14/14 tout le long des boulevards Lambermont et Général Wahis mais que des dalles de béton 20/20 ont été placées sur de nombreux trottoirs les jouxtant ; que les dalles de béton proposées dans le cadre de la présente demande permettront d'assurer une continuité dans les matériaux, ce qui est bénéfique pour l'esthétique et la lisibilité des espaces ;
- 79) Considérant que le nombre de places de stationnements existantes est de 188 et que le nombre de places projetées est de 182 ;
- 80) Considérant que, pour les places de stationnement, le rapport d'incidences évoque les deux dispositifs pavés en béton à joints ouverts et pavés drainants ; ;
- 81) Considérant que les revêtements prévus sont les suivants :
- zones piétonne et de rencontre : dalles béton 20/20,
 - pistes cyclables : asphalte couleur ocre,
 - rues cyclables : asphalte noir avec surcouche thermoplastique couleur ocre,
 - places de stationnement : pavés en béton à joint ouvert ou pavés drainants,
 - bordures : béton,
 - caniveaux : béton,
 - entre les passages piétons et les guides naturels, tels que les façades de bâtiment : dalles podotactiles et lignes en dalles de guidage ;
- 82) Considérant dès lors que le bilan global du projet est positif, étant donné que le stationnement est déplacé du côté externe de la rue cyclable, là où ne se situent pas les entrées carrossables, ce qui permet un gain de places ;
- 83) Considérant que le Quercus phellos n'est pas indigène mais déjà bien présent en Europe ;
- 84) Considérant qu'un remplacement par une espèce indigène de même gabarit pourrait améliorer la situation environnementale ; néanmoins que le Phellos convient aux espaces contraints et à la voirie, il est donc indiqué dans un contexte très urbain ;
- 85) Considérant la compatibilité concernant les autres espèces et végétaux (ligneux, prairies, vivaces, bulbe et mélange de graminée) ; qu'il y a une bonne mixité (qui pourrait éventuellement être encore plus importante) dans les différentes variétés des essences et que celles-ci offrent un maillage intéressant le long de l'axe du boulevard ;
- 86) Considérant que les arbres non conservés et abattus (Platanus), doivent être soumis à une étude phytosanitaire respectant les directives de Bruxelles Environnement ;
- 87) Considérant que, en situation existante, 15 arbres sont présents dans le périmètre ;
- 88) Considérant que la demande vise à en abattre 9 et à en replanter 136 ; qu'il s'agit donc d'une augmentation substantielle du nombre d'individus ;
- 89) Considérant que la plantation des arbres est prévue dans le jardin de pluie et entre les espaces de stationnement ; que cela créera un écran de verdure entre les logements et les boulevards, améliorera la qualité de vie des habitants et offrira à la faune un nouvel environnement de vie et que cela représente une réelle plus-value en termes environnementaux ;
- 90) Considérant qu'une gestion intégrée des eaux pluviales est prévue dans le cadre du projet, et ce de par :
- la création de bermes tout au long de la latérale (perméabilisation),
 - la mise en place de noues lorsque la largeur des bermes le permet,
 - la mise en place d'un jardin de pluie,
 - le stationnement réalisé en pavés drainants ou le placement de dalles à joints ouverts ;
- 91) Considérant qu'il y a lieu de préciser le revêtement effectivement utilisé (pavés drainants ou pavés en béton à joints ouverts) ;
- 92) Considérant que le Plan de Gestion de l'Eau 2016-2021 encourage la gestion intégrée des eaux pluviales afin de limiter les phénomènes d'inondation, permettre une résilience urbaine face aux autres effets du changement climatique et assurer un cadre de vie amélioré aux habitants ; que la proposition répond à ces dispositions ;

- 93) Considérant que le second tronçon débute après l'avenue Gustave Latinis (hauteur Chazal) jusqu'à l'avenue des Capucines ; que cette latérale ne permet pas aux automobilistes de reprendre le boulevard Général Wahis (déconnexion de l'avenue des Capucines), évitant ainsi que ces derniers utilisent la latérale comme possibilité de dépassement ; que ce tronçon sert dès lors de desserte locale pour du trafic essentiellement destiné aux habitants, à leurs visiteurs et aux véhicules de service ;
- 94) Considérant que la fin de l'avenue Gustave Latinis, depuis le n° 254 vers l'avenue Britsiers, est prévue en zone de rencontre ; que les riverains pourront toujours accéder à leur parking privé mais qu'il ne sera par contre plus possible d'atteindre le boulevard Lambermont (voie sans issue) et qu'il y a lieu de préciser le dispositif de fermeture prévu à cette fin ;
- 95) Considérant que cette fermeture permettra d'apaiser ce tronçon, actuellement fortement impacté par la circulation des usagers qui rejoignent le boulevard Lambermont ;
- 96) Considérant que le troisième tronçon débute après l'avenue des Glycines pour ensuite rentrer dans les quartiers avoisinants, via le boulevard Lambermont, vers les rues Guillaume Kennis, Willem Kuhnen et Gustave Latinis et ne permet pas de déboucher sur le boulevard Lambermont ;
- 97) Considérant que le quatrième tronçon débute depuis l'avenue Albert Desenfans, sans possibilité de rejoindre cette même avenue (déconnexion) ni d'emprunter la latérale depuis le boulevard Lambermont, et prend fin avant l'avenue Eugène Demolder ;
- 98) Considérant que le cinquième tronçon se situe entre l'avenue Sleenckx et l'avenue Albert Giraud ; que celui-ci est en déconnexion avec le boulevard Lambermont ;
- 99) Considérant que le sixième et dernier tronçon débute après l'avenue Princesse Elisabeth et se termine avant la rue Max Roos ;
- 100) Considérant que la création de rues cyclables déconnectées induira un léger report du trafic motorisé sur l'avenue E. Demolder et la chaussée de Haecht ;
- 101) Considérant que le parc triangulaire bénéficiera d'un meilleur cadre d'aménagement urbain ;
- 102) Considérant qu'une zone de rencontre est prévue au niveau de l'avenue Gustave Latinis, du n° 254 jusqu'à la fin de l'artère ;
- 103) Considérant qu'un jardin de pluie est prévu à l'emplacement des deux espaces verts triangulaires ; que celui-ci participera à la gestion intégrée des eaux pluviales ;
- 104) Considérant cependant que le projet de place, tel que proposé, manque de lisibilité ; qu'il crée de la confusion entre la rue cyclable, la zone de rencontre, le jardin et les trottoirs ; que, afin de garantir le caractère de « place », il serait préférable de prévoir celle-ci entièrement en zone de rencontre autour du jardin de pluie ;
- 105) Considérant que l'espace dédié à la gestion des déchets sera maintenu sur la zone ; qu'il sera composé de deux bulles à verre et d'une bulle à textile ; que celles-ci sont très proches des habitations et qu'il y a lieu de proposer un emplacement plus discret et de les enterrer tout en permettant au camion grappin d'y accéder ;
- 106) Considérant enfin que les plans tels que proposés sont lacunaires et approximatifs en ce qui concerne l'aménagement de cette place ; qu'une étude plus approfondie devra être proposée afin de fournir des plans et coupes détaillés de l'aménagement paysager qui intègrent les essences de plantations, le mobilier urbain, les matériaux de sol, etc., et ce de manière à proposer une véritable place qualitative pour la faune, la flore et les habitants du quartier ;
- 107) Considérant que la demande vise l'amélioration de certaines traversées (bd Léopold III) et en crée une supplémentaire (av. A. Desenfans) ;
- 108) Considérant que cela répond aux remarques émises par le Collège des Bourgmestre et Echevins dans sa délibération du 17 janvier 2023 ;
- 109) Considérant cependant qu'aucune amélioration n'est apportée aux traversées suivantes :
- tronçon Jardins – Chazal (étudier la possibilité de mettre les traversées cyclables également le long des traversées piétonnes au carrefour Chazal),
 - tronçon Chazal – Glycines (demander une traversée cyclable à hauteur de l'av. des Héliotropes),
 - tronçon E. Demolder – Max Roos (étudier la possibilité de mettre une traversée cyclable le long de la traversée piétonne au moins d'un côté) ;
- 110) Considérant que les traversées ne sont pas sécurisées pour les cyclistes au niveau de ces trois carrefours et qu'il y a lieu d'y remédier ;
- 111) Considérant que de nombreuses entrées de garage se situent au droit des rues cyclables et qu'il y a lieu, par conséquent, de veiller à ce qu'elles soient toutes accessibles ;

- 112) Considérant que le premier tronçon de la latérale débute après l'avenue des Jardins pour ressortir avant le carrefour Gustave Latinis/Chazal ; que cette latérale donne accès au tronçon perpendiculaire du boulevard Général Wahis menant vers un site industriel ; que le rapport d'incidences ne fait pas mention d'un comptage de véhicules (camions, voitures, ...) empruntant cette voie ; que le croisement des différents usagers sur une rue cyclable large de 3,8 m n'est pas une situation optimale et qu'aucune garantie n'est prévue pour les usagers actifs en termes de sécurité ;
- 113) Considérant que les poids lourds doivent pouvoir continuer à accéder au site industriel et qu'il y a lieu de vérifier les angles de giration sur ce tronçon pour ce type de véhicules ;
- 114) Considérant que, durant le chantier, il y aura lieu d'apporter une attention particulière au tronçon aménagé en rue cyclable situé entre le boulevard Leopold III et l'avenue Chazal donnant accès au site industriel via le boulevard Général Wahis, et ce de manière à permettre aux différents usagers d'accéder au site sans être déviés sur la rue Auguste de Boeck (sur la commune d'Evere) ;
- 115) Considérant que, à hauteur de ce troisième tronçon, la demande prévoit la mise en sens unique de la rue Willem Kuhnen ; que cette proposition n'apporte pas de plus-value au projet et engendre potentiellement un impact négatif pour les habitants de la rue qui ne peuvent plus y accéder sans devoir effectuer des détours inutiles ;
- 116) Considérant qu'il y a lieu de limiter les marquages de séparation et des zones d'évitement par la création ou l'élargissement des bermes plantées ;
- 117) Considérant que la plantation d'arbres, de manière continue et régulière et à une distance constante, a été interrompue au niveau du carrefour avec l'avenue G. Latinis ;
- 118) Considérant que la revalorisation de ces espaces est positive pour le quartier ;
- 119) Considérant que le projet induit une approche radicalement différente et positive de l'espace public, ce qui était un carrefour routier devient le lieu commun, accueillant, une respiration dans la partie la plus densément construite de la Région bruxelloise ;
- 120) Considérant que les débats n'ont pas abouti sur un consensus entre les membres de la Commission de concertation quant aux modifications à apporter au projet ; qu'il en résulte 3 avis distincts ;

AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :

- a) Créer une zone de rencontre dans les parties de la rue G. Kennis et de l'avenue G. Latinis adjacentes au parc triangulaire et supprimer la rue cyclable entre W. Kuhnen et G. Kennis ;
- b) Proposer un aménagement paysager pour le parc triangulaire situé à la rue G. Kennis et l'avenue G. Latinis ;
- c) Prévoir des traversées cyclables aux carrefours suivants : Chazal, Héliotropes et E. Demolder ;
- d) Veiller à ce que toutes les entrées de garage soient accessibles sur les tronçons mis en piste cyclable ;
- e) Vérifier les angles de giration pour camions à l'entrée et à la sortie de la latérale, entre les avenues des Jardins et G. Latinis (accès à la ZIU) ;
- f) Examiner la possibilité de maintenir le double sens de la rue W. Kuhnen ;
- g) Limiter les marquages de séparation et des zones d'évitement par la création ou l'élargissement des bermes plantées;
- h) Examiner la possibilité de planter des arbres des deux côtés du carrefour avec l'avenue G. Latinis ;
- i) Préciser le type de revêtement prévu pour les places de stationnement ;
- j) Respecter les conditions de l'avis du SIAMU avec référence T.2023.0263/1 du 26/04/2023;
- k) Prendre en compte les remarques de la STIB dans son avis des 22/06/2023 et 23/06/2023 ;

Avis de Urban.brussels – Direction Urbanisme et Patrimoine culturel, complémentaire à l’avis commun repris ci-dessus

- 92') Considérant que l'impact potentiel du trafic sur les rues adjacentes n'a pas été pris en compte dans l'étude ni dans le projet proposé ;
- 101') Considérant que, dans le cadre de la réduction de 25 % des places de stationnement selon Good Move, il est largement possible de supprimer la majorité des places de stationnement aux alentours du parc triangulaire ;

AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :

- l) Clarifier la nouvelle situation de mobilité sur base d'un plan de circulation et indiquer l'évolution attendue de la pression du trafic dans les rues adjacentes ;
- m) Revoir la suppression des raccordements des rues secondaires avec les boulevards en corrélation avec la condition précédente ;
- n) Supprimer la majorité de places de stationnement non-PMR à hauteur du 260-284 boulevard Lambermont ;

Avis de Bruxelles Environnement, complémentaire à l’avis commun et celui de Urban.brussels repris ci-dessus

- 121) Considérant que Bruxelles Environnement rejoint l'ensemble des considérations et conditions émises par Urban.brussels ;
- 122) Considérant toutefois que le volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité Good Move prévoit le respect du principe STOP dans toutes les dimensions de la politique de mobilité, visant à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture ;
- 123) Considérant qu'à ce titre la priorité du réaménagement devrait être de garantir des trottoir suffisamment large et confortable dans les zone « piéton PLUS » et « piéton CONFORT » ; ainsi qu'une piste cyclable dimensionné correctement sur l'ensemble du tronçon, repris en « vélo PLUS » ;
- 124) Considérant que le Vadémécum vélo 10 (aménagement cyclables séparés de la chaussée) recommande une largeur de 4m pour les aménagements bidirectionnels prévu dans le cadre du RER vélo ; que cette largeur est reprise dans la qualité des aménagements cyclables au plan Good Move pour les voiries « Vélo PLUS » ;
- 125) Considérant que la configuration spécifique de la piste, tel que le dénivelé important de certains tronçons et les nombreux risques de conflit entre modes (stationnement, entrées de garages...) rend pertinent d'en maximiser la largeur ;

AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :

- o) Garantir des pistes cyclables séparées de 4 m entre les différents tronçons de rues cyclable ;
- p) Maintenir au mieux les dimensions des trottoirs actuels ;
- q) Garantir un trottoir de minimum 3 mètres de large en zone de piéton PLUS et CONFORT.

Avis de la Commune de Schaerbeek complémentaire à l’avis commun repris ci-dessus

- 77') Considérant que, afin de sécuriser les automobilistes et les passagers descendants du côté du boulevard, il serait préférable d'installer des barrières de protection le long de cette berme (sauf aux entrées de garage) ;
- 82') Considérant cependant que 2 tronçons de piste cyclable prévoient le stationnement le long du boulevard ; que cela n'est pas sûr et qu'il y a lieu d'y remédier en proposant de reporter ces places (à savoir au niveau de la « place triangulaire » pour le premier tronçon et du côté intérieur de la rue cyclable pour le second (à partir du complexe sportif Kinetix)) ;
- 98') Considérant qu'une piste cyclable est prévue depuis l'avenue Britsiers jusqu'à l'avenue Albert Desenfans ; que l'aménagement des emplacements de parking directement le long du boulevard Lambermont ne permet pas d'assurer la sécurité des automobilistes et des passagers qui doivent descendre directement sur le boulevard ;

que cela n'est pas souhaitable et qu'il y a lieu de prévoir une rue cyclable après l'av. Britsiers (devant le Kinetix) en déplaçant les emplacements de parking à l'intérieur de la latérale ;

98'') Considérant que la déconnexion de l'av. Albert Desenfans pourrait entraîner des détours via l'av. Eugène Demolder, l'av. Britsiers et la chée de Haecht ; que cela est regrettable et qu'il y a lieu d'y remédier en permettant de rejoindre et de quitter la latérale depuis l'av. Albert Desenfans ;

98''') Considérant toutefois qu'il y a lieu d'empêcher au trafic automobile de continuer en ligne droite sur l'ensemble de la latérale (coupure au niveau de l'av. A. Desenfans) afin que les automobilistes n'utilisent pas ce tronçon de latérale comme voie de dépassement ;

AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :

o) prévoir des barrières de protection le long des bermes tout au long de la latérale (sauf à hauteur des entrées de garage) ;

p) revoir la proposition de piste cyclable sur le tronçon Britsiers – A. Desenfans en :

- prévoyant une rue cyclable (depuis le Kinetix) permettant un accès carrossable à A. Desenfans ;
- déplaçant le stationnement à l'intérieur de la latérale plutôt que sur le boulevard ;
- conservant l'accès depuis A. Desenfans, sur la latérale, vers E. Demolder ;
- empêchant d'emprunter la latérale en ligne droite (coupure au niveau de A. Desenfans) ;

q) Proposer un aménagement paysager pour le parc triangulaire situé à la rue G. Kennis et l'avenue G. Latinis en :

- prévoyant une zone de rencontre sur toute la place (suppression de la rue cyclable entre W. Kuhnen et G. Kennis),
- incluant le mobilier urbain,
- éloignant la « zone poubelles » des habitations (vers la fin du petit triangle) tout en permettant l'accès au camion grappin,
- prévoyant des bulles enterrées pour la gestion des déchets,
- supprimant l'arbre situé près du n° 254,
- déplaçant les emplacements de parking sur la placette afin de supprimer ceux qui se trouvent le long du boulevard,

Abstention(s) : -

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

(s) Madame Lauriane LAHERY, Présidente (Urban.brussels – Urbanisme) ; (s) Mesdames Mieke TANGHE (Urban.brussels – Urbanisme), Catherine DE GREEF (Urban.brussels – Patrimoine culturel), Seden TIELEMANS (Commune) et Amélie GREGOIRE (Commune) et Messieurs Frédéric NIMAL (Commune) et Pierre SERVAIS (Bruxelles Environnement), membres ; (s) Monsieur Guy VAN REEPINGEN (Commune), Secrétaire.

Pour copie conforme :

La Présidente,



Lauriane LAHERY

Le Secrétaire,



Guy VAN REEPINGEN