

**AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 17/12/2020****DEMANDEUR :****LIEU :**

Rue Verwée - Place Pogge - Place de Houffalize - Rue de Jérusalem

**OBJET :**

Modifier l'aménagement et le profil de voiries (espace public), modifier le profil de voiries, modifier des revêtements de sol, abattre 6 arbres de haute tige et planter 18 nouveaux sujets, mettre aux normes de sécurité et d'accessibilité des arrêts de transport en commun et équiper l'espace public avec du mobilier urbain

**SITUATION :** AU PRAS :

zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zone mixte, zone d'habitation, zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement

## AUTRE :

dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « ILOTS 199-200-201-202 compris entre l'avenue L. Bertrand, les rues J. Brand, de Jérusalem et E. Laude », ayant fait l'objet d'un arrêté royal en date du 02-06-1961.

**ENQUETE :**

du 08/11/2020 au 07/12/2020

**REACTIONS :**

26 lettres de remarques et 1 pétition comprenant 104 signatures

**La Commission entend :**

Le demandeur

L'architecte

Les riverains ou réclamants

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

1. Considérant que le bien se situe en voirie, et, au niveau de la place Pogge/chaussée de Haecht, en espace structurant et en zone d'Interêt Culturel Historique Esthétique et d'Embellissement (ZICHEE) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;
2. Considérant que le périmètre projeté concerne les éléments suivants du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en ce qu'il :
  - à la carte 1, relative à l'armature spatiale :
    - définit la chaussée de Haecht comme une « Grande voirie urbaine »,
    - reprend le quartier en tant que « Structure sociogéographique à développer - Espace socioéconomiquement faible »
  - à la carte 3, relative à au maillage vert et bleu :
    - reprend le quartier en tant que « zone prioritaire de verdoisement »
  - à la carte 4 et 8, respectivement relative à l'espace public et au Projet de Ville:
    - reprend le quartier en tant que « zone de revitalisation urbaine 2016 »
  - à la carte 6 et 8, respectivement relatives au réseau structurant de mobilité et au Projet de Ville :
    - est parcouru au niveau de la chaussée de Haecht par « une ligne de transport en commun de haute capacité existante (ligne de tram 92, ligne de bus n°56 de la STIB) » ;
3. Considérant que le projet du plan régional « Good Moove », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale le 05/03/2020 précise pour le projet la "spécialisation multimodale des voiries" suivante :
  - piétons : en réseau "confort", pour la chaussée de Haecht et la place de Houffalize et en réseau "Plus", pour la partie Sud de la place Pogge et le Sud de la place de Houffalize,
  - vélos : en réseau "quartier" et en réseau "confort" pour la chaussée de Haecht,
  - transport public : en réseau "confort" pour la chaussée de Haecht,
  - auto : en réseau "quartier" ;
  - poids-lourd : en réseau "quartier" ;
4. Considérant qu'au niveau de la place Pogge, la présente demande concerne un arbre remarquable classé au patrimoine naturel régional (Platanus x hispanica) ;

5. Considérant qu'au niveau de la place Pogge, la demande se situe dans la zone de protection de l'Hôtel communal de Schaerbeek, classé au patrimoine immobilier bruxellois ;
6. Considérant que la place de Houffalize, les rues de Jerusalem, Herman et une partie de la rue Joseph Brand se situent dans le périmètre du PPAS dénommé "ILOTS 199-200-201-202 COMPRIS ENTRE L'avenue I. bertrand, les rues j. brand, de Jérusalem et e. laude », référencé 15/PPAS/167439 et daté du 02/06/1961 ;
7. Considérant que la présente demande de permis d'urbanisme s'inscrit dans le cadre de l'opération « espace public » du Contrat de Quartier Durable (CQD) « Pogge » (2016-2020) ;
8. Considérant que la chaussée de Haecht est une voirie régionale ;

#### **Objets**

9. Considérant que la demande porte sur le réaménagement de l'espace public, de façade à façade ;

#### **Instruction de la demande**

10. 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.
11. Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :
  - en application de l'article 207 §3: bien repris à l'inventaire du patrimoine immobilier : application de l'article 235, relatif aux biens classés ;
  - en application de l'article 237 § 1er : dans une zone de protection d'un bien classé , actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci.
12. Considérant que le demande est soumise à rapport d'incidence pour les motifs suivants :
  - en application de l'article 175/15§1 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 »
13. Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 19/08/2020 ;
14. Vu l'avis du SIAMU réf.T.2020.0487/I/VP/dd du 07/09/2020 ;
15. Vu l'avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites du 11/09/2020 ; qu'il est conforme en ce qui concerne l'arbre remarquable classé au patrimoine situé au niveau de la place Pogge ;
16. Vu l'avis de Vivaqua du 11/09/2020 ;
17. Vu l'avis de Bruxelles Environnement du 24/09/2020 ;
18. Vu l'avis de la STIB du 24/09/2020 et son avis amendé du 14/12/2020 ;
19. Considérant l'erratum à l'accusé de réception complet du dossier du 13/08/2020 envoyé le 29/10/2020 et corrigeant les actes d'instructions ;

#### **Enquête Publique**

20. Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, s'est déroulée sur le territoire de la commune de Schaerbeek entre le 08/11/2020 et le 07/12/2020 ; que 26 lettres de remarques et 1 pétition comprenant 104 signatures ont été formulées ; qu'elles portent sur les aspects suivants :

#### *Généralités*

- Plusieurs riverains demandent à être mis au courant de l'avancée du projet.

#### *Principe et objectifs d'aménagement*

- De nombreux riverains ont fait un constat positif des propositions du contrat de quartier en général. Ils réclament cependant que le projet soit plus ambitieux :
  - Elargir l'espace piéton de la Place Pogge.
  - Augmenter le nombre de zones piétonnes.
  - Installer des potelets pour éviter le parking sauvage.
  - Retirer définitivement le parking de la place Houffalize.
- Il faudrait piétonniser entièrement la rue Verwée ou en réduire drastiquement le trafic, en relation a son important flux de passants, écoliers, et modes de transports doux.
- La rue Vogler devrait être abordée dans le contrat de quartier car elle relie les places Pogge et Houffalize, or les trottoirs de la rue sont très étroits et ne constituent donc pas un passage piéton de qualité entre les deux places.
- Il faut davantage de piétonisation, d'apaisement du trafic, et de végétalisation Rue Rubens.

- Le déplacement des bulles à verre rue Rubens importune les résidents. Elles causeront des nuisances sonores et inciteront au dépôt d'ordure. Elles poseront aussi des problèmes de circulation et de stationnement en double file sur la chaussée de Haecht. Le verre autour des bulles à verre est dangereux pour les enfants des écoles voisines.
- Les habitants de la Rue Rubens demandent à ce que leur section du contrat de quartier soit redessinée en concertation avec eux.
- Pourquoi la place Houffalize, rénovée il a 15 ans, est de nouveau l'objet d'une réhabilitation ? Par ailleurs, les enfants se sont déjà approprié la façade avant du Neptunium comme plaine de jeu.

#### *Procédure d'instruction de la demande de permis d'urbanisme*

- Le nombre de places de stationnement supprimées doit être communiqué dans les mesures particulières de publicité.

#### *Environnement*

- Le contrat de quartier devrait aller plus loin dans les processus de transformation écologique et environnementale.
- On manque rue Vogler l'opportunité de faire une promenade écologique entre les deux places.
- Sur la place Houffalize les arbres "malades" destinés à être coupés paraissent en bonne santé.

#### *Mobilité*

##### *Transport public*

- La convergence des itinéraires de transport en commun de la STIB et de Lijn entraîne la congestion du trafic sur la place Pogge.

##### *Cyclistes*

- Il manque de pistes cyclables sécurisées chaussée de Haecht, Rue Vogler, Rue Verwée ... et sur l'ensemble du secteur du contrat de quartier.
- La multiplication des rails de tram devant le dépôt place Pogge est source d'inconfort et d'accidents à vélo.

##### *Stationnement*

- Soustraire autant de stationnements dans le quartier paraît contraignant pour les usagers de véhicules motorisés. Il faut organiser un accompagnement des résidents du quartier vers les transports en commun.
- De très nombreux riverains (via plusieurs pétitions) se plaignent de la réduction des espaces de stationnement que provoquerait le projet mais aussi de la fermeture de voiries qui congestionneraient le trafic dans le quartier.
- A cet égard, d'autres lettres de riverains et de commerçants soutiennent que le quartier ne se peut se passer de ces stationnements. Ils s'inquiètent des effets de ces décisions sur la clientèle de leur commerce. Et particulièrement de l'effet cumulé des travaux du métro place Colignon, qu'auront ces suppressions de stationnement.
- La suppression du stationnement dans le quartier encouragera le parking sauvage.
- Les rues sans stationnement empêcheront le bon déroulement des livraisons.

##### *Piétons et PMR*

- Il manque un stationnement provisoire pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées devant le supermarché Aldi au 48 rue de Jérusalem
- Ajouter un passage Piéton au début de la Rue Goossens, Place Pogge est une nécessité.

##### *Circulation motorisée*

- Il est proposé de réduire la vitesse du trafic Place Houffalize, sur les axes traversant des rues Hermann et Jérusalem. Les fréquents excès de vitesse menaceraient la sécurité des cyclistes, des piétons et des enfants qui jouent des deux côtés de la place.
- L'on déplore le tapage causé par les rodéos urbains, et les fréquents excès de vitesse dans le quartier. Il faudrait donc installer des radars sur la rue Jérusalem et la chaussée de Haecht.

##### *Commerces*

- Le propriétaire du Car-Wash au 66 de la rue de Jérusalem est préoccupé par l'implantation des arbres et des plantations autour de son commerce. Il souhaite éviter qu'elle ne gêne ses équipements et l'entrée de ses clients, principalement les poids lourds.

##### *Sécurité, incivisme et contrôle social*

- Rue Rubens, les riverains et parents d'élèves de la Mariaschool insistent pour que soit revue l'intersection entre Pogge et Rubens sur les points suivants:

- Ne pas toucher à l'oreille de trottoir à l'angle entre les rues Rubens et Verwée qui protège de l'irruption trop rapide des véhicules dans la rue.
- La suppression du passage piéton devant la Mariaschool rendrait la traversée des élèves plus dangereuse.
- Les bancs installés en lieu et place du passage piéton deviendront la terrasse informelle du bar d'en face et contribueront à accentuer le tapage nocturne.
- Protéger et conserver les oreilles de trottoirs autour de la place Pogge qui cassent la vitesse de circulation des voitures et sécuriser les passages piétons est demandé.
- Il est important de réhabiliter la fermeture en tôle ondulé de la cour arrière de l'Athénée Verwée sur la chaussée de Haecht. Cette clôture obsolète incite à l'incivisme et au dépôt clandestin.
- Le rehaussement de la chaussée Rue Royale Sainte Marie devant l'église Saint Servais est dangereux pour les piétons et les enfants. Les automobilistes ne ralentissent pas en zone de rencontre et les enfants font l'amalgame entre le trottoir et la chaussée.
- Déplacer les bancs en face de l'Athénée Verwée est important, car ils sont trop près des habitations et suscitent des regroupements informels qui causent du tapage nocturne en été.
- Il faut prendre en compte l'impact sur la sécurité et le tapage nocturne de ces nouveaux espaces piétonniers, qui vont engendrer de plus gros flux de personnes et de trafics en tout genre
- Le trottoir nord de la place Houffalize est trop étroit dans sa situation actuelle. Il y a déjà eu à cet endroit plusieurs accidents.
- Quelles seront la capacité et la rapidité d'intervention des secours devant les nouveaux aménagements de la place Houffalize ?
- L'état d'hygiène Place de la Reine est déplorable à cause de l'incivilité des clients des commerces alentours. Il faut donc éviter l'élargissement de la zone piétonne à cet endroit.

#### Situation existante

21. Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier 19<sup>ie</sup> siècle densément habité et construit ; qu'il est fréquenté par de nombreux usagers ;
22. Considérant que le rapport d'incidence confirme la forte sollicitation de l'espace public par les piétons et les véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité locale de la population, à la présence de nombreux commerces et équipements d'intérêts publics et à la proximité directe de l'hôtel communal ;
23. Considérant par ailleurs que la voirie est parcourue par un trafic motorisé dense ; qu'il participe sensiblement au caractère routier et peu convivial de l'espace public ;
24. Considérant que la pression sur le stationnement est importante ; que de nombreux véhicules (dont des véhicules de livraison) stationnement en double de file sur certaines portions de trottoirs ;
25. Considérant en effet que cette intensité routière s'accompagne par d'autres actes inciviques (bruit, pollution, prises de vitesses excessives en zone 30, refus de cessation de priorité au niveau des traversées piétonnes, dépassements de véhicules en empruntant la bande située en sens inverse...) ; que cette situation détériore sensiblement la qualité de vie des habitants ;
26. Considérant en outre que ces comportements routiers ont un impact sensible sur la régularité des lignes de transport public (tram et bus) ;
27. Considérant en effet qu'à l'échelle régionale, la chaussée de Haecht, (traversant la place Pogge), est une longue chaussée empruntée majoritairement par un trafic de transit important ; qu'elle est également parcourue par la ligne de tram 92 et de bus 56 de la STIB et par des lignes de bus de De Lijn ;
28. Considérant que l'espace public actuel est aménagé de la manière suivante :
  - les trottoirs sont le plus souvent réalisés en pavés de pierre naturelle, type platines,
  - au niveau de la rue de Jérusalem, ils sont réalisés pavés bétons gris de type clinkers,
  - la place de Houffalize est réalisée en pavés de terre cuite de teinte graphite noire,
  - les chaussées carrossables sont réalisées en asphalte gris, excepté au niveau de la place Pogge, qui est réalisée en pavés béton de teinte beige, au niveau des rails, ces pavés sont encastrés dans des modules préfabriqués ; des portions de chaussées carrossables sont surélevées au niveau du Sud de la place Pogge et de la place de Houffalize ;
  - les quais de transport en communs, sont unifiés avec les trottoirs par un revêtement identique ; les arrêts actuels ne sont pas aux normes de la STIB ;

- les zones de stationnements, sont larges de 2m (filets d'eau compris), elles se situent principalement au niveau de la place de Houffalize (perpendiculaires) et au niveau de la rue de Jérusalem (en épis), dans les rues, ils sont parallèles à la chaussée ;
  - les arbres de haute tiges se situent en groupements au niveau des places (de Houffalize et Pogge) et en alignements réguliers, de part et d'autre de la chaussée carrossable, au niveau des rues; un platane commun majestueux se situe au milieu de la place Pogge (arbre classé), il est implanté dans une large zone plantée ;
29. Considérant que l'intersection située au croisement entre la place de Houffalize avec les rues Joseph Brand, Vogler et Ernest Discaillies comprend deux boucles (indépendantes et en sens unique) de circulation routière ; que cette structuration établit au centre de ce croisement une zone piétonne relativement apaisée ;
  30. Considérant que la globalité des trottoirs sont protégés du stationnement sauvage par de nombreux potelets anti-stationnements ;
  31. Considérant que de nombreuses fosses de plantations sont trop étroites ; qu'elles dérogent aux articles 17 et 18 du titre VII du RRU, relatifs aux fosses de plantation et à leur protection en voirie ;
  32. Considérant que la place de Houffalize se situe dans une zone à risque d'inondation moyenne, figurée à la carte "Aléas d'inondation de Bruxelles Environnement
  33. Considérant que la rue de Jérusalem est équipée d'une station Cambio ; que les places Pogge comprend une statue, des boxes vélos et un canisite ; que la place de Houffalize comprend une station Villo!, des bulles à verres saillantes ;
  34. Considérant que les quais actuels de la STIB ne répondent pas aux normes d'accessibilité minimales fixée par le titre VII du RRU ; qu'à cet effet, ils ne garantissent pas l'accès confortable et sécurisé des usagers ;
  35. Considérant que le mauvais état actuel des rails ne permet pas d'atteindre un niveau sonore acceptable lors du passage régulier des trams dans l'avenue ; en outre, que ce mauvais état augmente les risques de déraillement et réduit la capacité de freinage des trams ;
  36. Considérant que la présence cycliste sur cet axe est faible mais est en légère augmentation ; que le nombre de cycliste dans le quartier n'évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise en raison du trafic motorisé dense durant et du partage de la circulation avec les rails de trams ;
  37. Considérant que les revêtements de l'espace public existants sont fortement dégradés ; qu'à cet effet, ils ne contribuent pas à la lisibilité qualitative de l'espace public ;
  38. Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir l'aménagement de l'espace public et de prévoir sa mise aux normes urbanistiques ;

#### **Objectifs du projet**

39. Considérant que le projet vise à résoudre la situation conflictuelle, in-sécuritaire et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ; qu'à cet effet, il doit prioriser :
  - l'amélioration de la convivialité de l'espace public
    - o la qualité esthétique et fonctionnelle de l'aménagement ;
    - o l'apaisement (vitesse et bruit) du trafic motorisé en zone 30 ;
    - o une meilleure prise en compte des commerces locaux ;
    - o le verdoisement (au possible) de la voirie ;
  - l'accessibilité et la sécurité des modes actifs et plus particulièrement des PMR ;
  - l'amélioration des transports en commun par :
    - o l'augmentation de l'offre en transport en commun (plan directeur bus, fréquence et confort des véhicules...);
    - o l'accessibilité des voyageurs au matériel roulant de la STIB ;
    - o l'augmentation de la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun ;
    - o le remplacement des rails de tram, et la lutte contre le bruit et les vibrations par la mise en place d'une gaine antivibratoire performante ;

#### **Situation projetée**

40. Considérant que le projet présente trois composantes majeures :
  - la place Pogge et la chaussée de Haecht,
  - la place de Houffalize,
  - la rue de Jérusalem,

41. Considérant que le réaménagement projeté comprend les éléments suivants :

*La place Pogge, la chaussée de Haecht et la rue Verwée*

42. Considérant que le projet prévoit que :

- à l'exception de la chaussée de Haecht, l'ensemble de la place est mise de plain-pied ; l'accès carrossable vers la rue Henri Bergé est uniquement permis pour les véhicules de livraison ;
- les quais de transport en commun sont surélevés et mis aux normes d'accessibilité et de sécurité de la STIB à la fois pour les bus et les trams ; les aussi sont étendus en fonction de la longueur des véhicules de transport en commun ;
- les rails de la STIB sont rénovés, comprennent et une gaine antivibratoire et repositionnés en chaussée afin de gagner plus de place en trottoir (60cm en plus au niveau du trottoir Nord-Ouest) ;
- la rue Verwée devient une rue scolaire, uniquement accessible aux véhicules motorisés en dehors des heures de pointes scolaires ; des barrières sont placées aux entrées de ces rues afin de matérialiser le nouveau régime de circulation ;

*La place de Houffalize*

43. Considérant que le projet prévoit que :

- déplacer et mettre aux normes d'accessibilité et de sécurité de la STIB les arrêts de bus n°59 ; ce repositionnement est au détriment de la perte de stationnement ;
- la suppression de l'accès carrossable depuis les rues J. Brand et E. Discailles ;
- la reconfiguration des plantations (mise au norme et augmentation des fosses plantées, nouvelle disposition,...) ;
- au Nord-Ouest de la place, le trottoir est élargi ;
- le parking situé au Sud de la place perd des emplacements de stationnement ;
- la station Villo! est repositionnée le long de la façade du carrefour ;

*La rue de Jérusalem*

44. Considérant que le projet prévoit que :

- du côté de la grande surface commerciale (carrefour) les stationnements en épis sont supprimés au profit d'un trottoir élargi et de la mise en place d'une large bande plantée ;
- à l'intersection avec la place de Houffalize, la configuration du trottoir est simplifiée afin de sécuriser d'avantage les piétons et les PMR ;
- la station Cambio et les stationnements PMR sont relocalisés sur la place de Houffalize ;
- la largeur de la chaussée carrossable située entre la rue Teniers et la place de Houffalize est raccourcie et maintenue en sens unique (vers la place de Houffalize) ;
- l'intersection située entre l'avenue Louis Bertrand et la rue Teniers est maintenue en double sens de circulation ;
- le panneau indicateur de la station-essence est maintenu dans sa position actuelle, il est intégré dans une bande plantée ;

45. Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé ou complété ; qu'il comprend entre autre des assises, des arceaux vélos, des poubelles (enterrées), ... ;

46. Considérant que les rails de tram projetés sont constitués de modules emboîtables ; qu'ils sont constitués avec des revêtements coulés et fondus supportant une charge de trafic intense ;

47. Considérant que les filets d'eau et les bordures saillantes des trottoirs sont prévus en pierre naturelle ;

48. Considérant que l'éclairage public existant est renouvelé et s'inscrit dans un plan lumière ;

49. Motivations

50. Considérant qu'en application du PRDD, le projet souligne l'identité du quartier en reprenant les codes esthétiques existants (pierre naturelle) ;

51. Considérant que le projet s'inscrit parmi une multitude de projets en cours d'étude ou d'instruction ayant une influence variable sur la demande ; que parmi ces projets, on peut noter :

- la rénovation de l'avenue Louis Bertrand,
- la construction de logements au n°366, croisement entre la chaussée de Haecht et la rue Henri Bergé ;
- la réfection/adaptation des voies de trams au niveau de la chaussée de Haecht,
- la ligne de Métro Nord (ligne 3), avec une nouvelle station au niveau de la place Collignon,
- un masterplan pour l'"îlot Jérusalem ;

- ...
52. Considérant qu'au niveau de la place Pogge, l'élargissement de la place aux piétons est limitée à l'emprise de la chaussée de Haecht ; en effet qu'une différence de niveau doit être maintenu au niveau des quais afin d'assurer l'accessibilité confortable et sécurisée des piétons et des PMR ;
  53. Considérant que l'intensité actuelle du trafic ne peut justifier une piétonisation de l'ensemble du périmètre projeté ; que ce trafic doit être canalisé en chaussée afin d'augmenter la sécurisation des espaces dévolus aux modes actifs ;
  54. Considérant qu'il y a lieu de vérifier que le projet protège suffisamment les trottoirs du stationnement sauvage par la mise en place de mobilier urbain adapté, en application de l'art. en application de l'art.13 du titre VII du RRU ;
  55. Considérant que le projet supprime sensiblement le stationnement au niveau de la place de Houffalize au profit du verdoisement et la convivialité de l'espace public ; par ailleurs, qu'il y a lieu d'assurer l'accès fonctionnel minimal aux équipements d'intérêt public contigus tel que la piscine « Le Neptunium » ;
  56. Considérant que le projet prévoit de mettre la rue Verwée en rue scolaire ; que cette modification permet d'inciter à des comportements de mobilité plus adaptés à la sécurité et à la convivialité de des usagers situés en abord d'école ;
  57. Considérant toutefois que la proposition de placer des barrières d'accès aux entrée de la rue Verwée est un geste routier peu intégré au cadre urbain ; qu'il y a lieu de choisir un système de fermeture plus discret et intégré que les barrières proposées ;
  58. Considérant que la présente demande de permis ne porte pas sur :
    - le réaménagement plus complet des rues Vogler et Rubens ;
    - la simplification du « nœuds » de rails situé dans la chaussée de Haecht, à la hauteur du dépôt de tram ;
    - la tôle ondulée de la cour arrière de l'Athénée Verwée donnant sur la chaussée de Haecht,
    - l'état d'hygiène de la place de la Reine ;
  59. Considérant qu'au possible, il y a lieu de placer les bulles a verre au niveau des places ou des larges oreilles de trottoirs afin de limiter les incidences sur les habitations riveraines situées dans des rues étroites (réverbération du bruit) ;
  60. Considérant que la suppression de places de stationnement en voirie n'est pas un motif juridique de mise à enquête publique prévu par le PRAS, le CoBAT ou tout autre arrêté d'application ;
  61. Considérant que la perte de stationnement prévue est compensée par un gain prioritaire de sécurité et d'accessibilité d'un plus grand nombre d'usagers ;
  62. Considérant que la largeur de la voirie -fixée entre alignements- n'est pas extensible ; qu'augmenter ou maintenir l'offre actuelle en stationnement ne contribue pas à terme à résoudre durablement la congestion autoroutière urbaine ;
  63. Considérant que la suppression du stationnement permet en outre une plus de cohérence dans la lisibilité des places et des zones apaisées souhaitées ;
  64. Considérant que la suppression prévue du stationnement permet en outre d'augmenter significativement l'aménité et la convivialité de l'espace public ; que ces objectifs précités sont inscrits dans le Plan Régional de Mobilité (PRM) le « Plan Good Moove » (approuvé le 02/03/2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale) ;
  65. Considérant en outre qu'au niveau de la rue de Jérusalem, le projet doit maintenir un emplacement réservé aux PMR ; qu'il doit le prévoir proche d'une traversée piétonne afin de faciliter au possible l'accès PMR aux commerces de la rue ;
  66. Considérant que le projet doit se coordonner avec Bruxelles Mobilité, gestionnaire des voiries régionales (Chaussée de Haecht) afin d'envisager la mise en place de systèmes radars permettant de limiter les prises de vitesses en chaussée ; que la mise en plateau ralentisseurs de la chaussée de Haecht n'est pas possible en raison de la présence de rails de tram ;
  67. Considérant que le projet doit vérifier le verdoisement maximal de l'espace public au niveau des places ; toutefois qu'il doit tenir compte du positionnement du réseau des impétrants, de la capacité d'infiltration du sol (partiellement situé en zone à risque d'inondation), de la place nécessaire permettant le développement harmonieux des sujets plantés, de l'ensoleillement, ... ;

68. Considérant qu'au niveau de la place de Houffalize, l'abattage des arbres se justifie en raison de leur mauvais état phytosanitaire ; que le demandeur peut apporter davantage d'information justifiant ce choix ;
69. Considérant que le redéploiement des lignes de bus dans le quartier ne fait l'objet de la présente demande de permis d'urbanisme ; toutefois que le projet doit viser au possible à la décongestion des chaussées afin de permettre une régularité accrue des véhicules de transport en commun ;
70. Considérant qu'au niveau des chaussées carrossables de zone 30, le projet doit prévoir un marquage au sol vélo de type « chevron » afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des cyclistes ;
71. Considérant qu'au niveau de la rue de Jérusalem, les plantations situées de part et d'autre du panneau numérique du car Wash ne sont pas de nature à gêner les manœuvres et l'accès des véhicules au car wash ;
72. Considérant que le projet doit viser à maintenir l'oreille de trottoir située à l'angle de la rues Rubens et Verwée afin de protéger suffisamment les piétons et de contribuer à la réduction des prises de vitesse au niveau de la place Pogge ;
73. Considérant que l'aménagement des nouvelles traversées piétonnes permettent la meilleure sécurisation et accessibilité des piétons et des PMR vis à vis du trafic ;
74. Considérant que la configuration précitée de l'espace public prévue est conforme au principe d'aménagement d'une zone 30 ;
75. Considérant toutefois que l'uniformisation des revêtements et du mobilier urbain projetée contribue à la cohérence et à la lisibilité plus qualitative de l'espace public ; qu'elle renforce l'identité locale tel que le prévoit le PRDD ;
76. Considérant que l'aménagement proposé est également en raccord avec l'aménagement actuel des voiries limitrophes au périmètre de la présente demande de permis d'urbanisme ;
77. Considérant que la rénovation/amélioration technique des rails de trams en ville est prioritaire et directement d'intérêt public ;
78. Considérant qu'au niveau des revêtements imperméables, l'eau pluviale est récupérée via de faibles pentes qui la redirige vers des gouttières discrètes et identiques à celles placées sur la place Dumon ; qu'au possible, ces pentes redirigent cette eau vers les fosses plantées ;
79. Considérant qu'au niveau des quais projetés, les différences de niveaux prévues avec la circulation piétonne vise à une meilleure accessibilité des PMR aux véhicules de transport public ;
80. Considérant qu'au niveau du trottoir impair de la place Pogge, l'espace résultant entre le quai de tram-bus surélevé et les façades est nettement insuffisant au passage sécurisé des piétons et des PMR ; en outre que la proximité avec les baies commerciales est trop importante et peu urbaine ;
81. Considérant dès lors qu'en application de l'art.4 du Titre VII du RRU, il y a lieu de prévoir un espace libre de tout obstacle de minimum 1,5m ou de revoir la configuration du quai à cet endroit ;
82. Considérant qu'il est prévu de mettre aux normes les circulations piétonnes et plus particulièrement les traversées piétonnes conformément aux art. 4 et 5 du Titre VII du RRU ; qu'il y a toutefois lieu de vérifier le positionnement des dalles podotactiles ;
83. Considérant que l'attractivité commerciale participe à l'aménité et à la dynamique urbaine ; que le projet doit dès lors en tenir compte ; qu'il y a également lieu de justifier le positionnement des zones de livraisons dans le projet ;
84. Considérant que le mauvais état du mobilier urbain existant et l'évolution des besoins des usagers de l'espace public justifient qu'il soit remplacé et adapté par le projet ;
85. Considérant que compte tenu de la qualité esthétique du projet souhaitée, de l'élargissement global des trottoirs et du positionnement prévu des abris tram/bus, la dissociation -probable- des dispositifs publicitaires de ces abris n'est pas justifié ;
86. Considérant que le projet ne précise pas le positionnement de tel dispositif alors qu'ils sont directement liés à l'existence des abris tram/bus disposés sur les quais ; dès lors que le projet doit mutualiser ces aux abris de voyageurs attenants ; qu'il doit préciser leurs emplacements sur plan ;
87. Considérant que le demandeur s'engage à exécuter les travaux de manière à impacter le moins possible l'activité locale (riverains, commerces, établissements publics, quiétude riveraine...) ;
88. Considérant que le gestionnaire de la voirie doit prévoir une communication suffisante afin d'informer les différents commerces, riverains et autres établissements publics de l'état d'avancement du chantier et des déviations provisoires d'accès liées ;

89. Considérant qu'il y a lieu de tenir compte de l'avis conforme de la CRMS relatif à l'aménagement proposé aux abords du platane classé au patrimoine ; dès lors que le projet doit tenir compte des éléments suivants, repris dans son avis :
- garder le tracé existant du square central et conserver sa bordure en pierre ;
  - prendre toutes les mesures de précaution nécessaires pour garantir l'intégrité du sol et des racines (mesures réalisées par un spécialiste en la matière et validées au préalable par la DPC) ;
  - conserver le niveau de sol existant autour de l'arbre,
  - renoncer à l'éclairage de l'arbre en contre-plongée ainsi qu'à tout autre éclairage bas à proximité directe;
  - écarter toute intervention ayant un impact sur le système racinaire,
  - abandonner le banc périphérique en béton au profit d'un mobilier urbain indépendant ;
90. Considérant en outre qu'il y a lieu de tenir compte de l'avis du SIAMU réf.T.2020.0487/I/VP/dd du 07/09/2020 ;

### Conclusion

91. Considérant que moyennant quelques modifications, l'accessibilité – plus confortable et sécurisée- de l'ensemble des usagers est améliorée par le projet ;
92. 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 Régional de Mobilité (PRM) ;
93. Considérant qu'en vertu de l'ensemble des éléments précités et à raison de quelques modifications, le projet permet d'améliorer l'équilibre d'usage de la voirie entre les différents modes de déplacements au bénéfice de la convivialité de l'espace public ; dès lors que le projet tend à améliorer la qualité de vie des habitants ;

### AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE :

#### Généralités

- vérifier la protection suffisante des trottoirs du stationnement sauvage par la mise en place de mobilier urbain adapté ou de fosses plantées (plutôt que la pose de potelets), en application de l'art.13 du titre VII du RRU ; relatif au placement de dispositifs anti-stationnement ;
- placer les bulles à verre au niveau des places ou des larges oreilles de trottoirs afin de limiter les incidences sur les habitations riveraines situées dans des rues étroites (réverbération du bruit) ;
- au niveau des chaussées carrossables, prévoir un marquage au sol vélo de type « chevron » afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des cyclistes ;
- élargir l'ensemble des traversées piétonnes comprises dans le projet (minimum 4m de large) ;
- vérifier le bon positionnement des dalles podotactiles et la mise à niveau 0 des bordures séparant le trottoir des chaussées au niveau de chaque traversée (en particulier celle située à l'intersection avec l'avenue Louis Bertrand) justifier le positionnement des zones de livraisons vis-à-vis de la proximité avec les commerces ;
- tenir compte de l'avis du SIAMU réf.T.2020.0487/I/VP/dd du 07/09/2020 ;
- préciser les matériaux prévus pour l'ensemble des revêtements en complétant/corrigéant les légendes figurées sur les plans de la situation et existante et projetée ;
- vérifier que le projet ne prévoit pas d'espèces végétales exotiques et invasives reprises à l'annexe IV de l'ordonnance nature ;
- viser à rendre les zones de stationnement semi-perméables (dalles-gazon, pavés avec des joints ouverts,...) ;
- se coordonner avec le STIB et URBAN) afin d'assurer la mise aux normes des quais de transport en commun, à cet effet, se référer à l'avis de la STIB du 24/09/2020 ;
- se coordonner avec Bruxelles Mobilité, gestionnaire des voiries régionales (Chaussée de Haecht) afin de prévoir la mise en place de systèmes radars permettant de limiter les prises de vitesses en chaussée ; les figurer sur le plan ;

#### Au niveau de la place Pogge

- au niveau du trottoir impair de la place, prévoir un espace libre de tout obstacle de minimum 1,5m entre le quai surélevé et les façades commerciales ou revoir la configuration du quai à cet endroit, en application de l'art.4 du Titre VII du RRU ;

- en ce qui concerne les abords du Platane classé au patrimoine :
  - garder le tracé existant du square central et conserver sa bordure en pierre;
  - prendre toutes les mesures de précaution nécessaires pour garantir l'intégrité du sol et des racines, (mesures réalisées par un spécialiste en la matière et validées au préalable par la DPC) ;
  - conserver le niveau de sol existant autour de l'arbre,
  - renoncer à l'éclairage de l'arbre en contre-plongée ainsi qu'à tout autre éclairage bas à proximité directe ;
  - écarter toute intervention ayant un impact sur le système racinaire,
  - abandonner le banc périphérique en béton au profit d'un mobilier urbain indépendant ;
  - se coordonner avec la cellule « plantation » de la direction « Maintien » de Bruxelles Mobilité en ce qui concerne les plantations projetées dans la chaussée de Haecht ;
  - préserver les caractéristiques urbanistiques de la rue Verwée et de la place Pogge ;
  - fonder le projet de la place, appartenant à la typologie des « squares », sur une étude préalable des aspects historiques, typo-morphologiques, paysagers et matériels des lieux ;
  - revoir et affiner le plan de plantation pour l'ensemble du projet ;
  - éviter les repères lumineux nocturnes.

#### *En abord de la rue Rubens*

- déplacer les bulles à verre au niveau des places ou des larges oreilles de trottoirs afin de limiter les incidences sur les habitations riveraines situées dans des rues étroites (réverbération du bruit) ;

#### *Au niveau des entrées de la rue Verwée*

- choisir un système de fermeture plus discret et intégré que les barrières proposées ;

#### *Au niveau de la place de Houffalize*

- apporter davantage d'information justifiant les abattage prévus des arbres existants ;

#### *Au niveau de la rue de Jérusalem*

- maintenir un emplacement réservé aux PMR ; qu'il doit le prévoir proche d'une traversée piétonne afin de faciliter au possible l'accès PMR aux commerces de la rue ;
- vérifier que le rayon de giration permet l'accès suffisant des véhicules à la station-service

*Les représentants de la Commune ne participent pas au vote.*

#### Abstention : -

*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*

Frédéric NIMAL, Président,

Eric DE LEEUW, *Représentant de la Commune,*

Alice HOSSÉ, *Représentante de la Commune,*

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

Michèle KREUTZ, *Représentante de BUP-Direction des Monuments et Sites,*

Marie FOSSET, *Représentante de Bruxelles Environnement,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*