

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 03/06/2021 - REEXAMEN**DEMANDEUR :****LIEU :**

Boulevard Auguste Reyers

OBJET :

Réaménager complètement le boulevard en tenant compte des modes actifs et en recréant des voiries centrales en lieu et place de l'ancien viaduc (Demande de certificat)

SITUATION : AU PRAS :

en réseau des voiries, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement et le long d'un espace structurant

AUTRE :

-

ENQUETE :

du 09/04/2021 au 08/05/2021

REACTIONS :

9

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

1. Considérant que le bien se situe principalement en réseau viaire, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement ainsi qu'en espace structurant du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Objet :

2. Considérant que l'objet de la demande consiste à réaménager complètement le boulevard en tenant compte des modes actifs et en recréant des voiries centrales en lieu et place de l'ancien viaduc (Demande de certificat);

Procédure :

3. Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :
 - 25/08/2017 : Dépôt de la demande auprès de Urban ;
 - 24/11/2017 : Accusé de réception d'un dossier complet ;
 - 20/04/2018 au 04/05/2018 : Enquête publique sur le projet de cahier des charges relatif à l'Étude d'Incidences ;
 - 17/05/2018 : Séance publique de la Commission de concertation ;
 - 06/07/2018 : Notification de la version définitive du cahier des charges et de la durée d'étude validée par le comité d'accompagnement.
 - 06/03/2019 : Approbation du choix du chargé d'étude STRATEC, proposé par le demandeur le 1er mars 2019 à l'issue d'une procédure de marché public ;
 - 07/05/2019 au 23/07/2020 : Réunions du comité d'accompagnement de suivi de l'étude d'incidences ;
 - 30/07/2020 : Notification de clôture de l'étude d'incidences ;
 - 11/08/2020 : Décision de la part du demandeur d'amender son projet ;
 - 25/01/2021 : Réception, par Urban, d'une demande de certificat d'urbanisme amendée suite aux recommandations issues de l'Étude d'Incidences ;
 - 05/03/2021 : Notification du projet amendé aux Collèges des Bourgmestre et Échevins et demande d'organisation des Mesures Particulières de Publicité ;
 - 09/04/2021 au 08/05/2021 : enquête publique sur la demande telle qu'amendée ;
4. Considérant que la demande de certificat d'urbanisme est soumise à l'étude d'incidences en vertu de l'article 128 du COBAT, et du point 7 de son annexe A : « construction d'une nouvelle route à deux voies ou plus du réseau interquartier ou primaire ou élargissement d'une route existante pour en faire une route à quatre voies ou plus » ;
5. Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :
 - En application de la prescription 21 du P.R.A.S. : *la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement, la modification de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public ;*

- En application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans des zones de protection de biens classés, les actes et travaux objets de la demande modifient les perspectives sur ces biens classés ou à partir de ceux-ci.
- 6. Considérant que la demande de certificat d'urbanisme est 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 création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* ;
- 7. Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 09/04/2021 au 08/05/2021 simultanément dans les communes de Schaerbeek et Woluwe-Saint-Lambert, respectivement 20 et 0 réclamations ont été introduites ;
- 8. Considérant que les réactions formulées lors de l'enquête publique relatives à l'objet de cette demande portent sur les aspects suivants :

Général :

- ✓ Demande d'élargir le périmètre du projet afin de connecter les futurs projets alentours :
 - À la hauteur de la rue Colonel Bourg et la bretelle de l'E40 afin d'intégrer l'aménagement des abords du bâtiment Frame et la fusion de ces deux chaussées ;
 - Accroche de l'avenue Diamant au carrefour (entre les n°215 et 197), afin d'intégrer les trottoirs accueillant des commerces au projet de réaménagement ;
 - Ensemble du square Vergote afin d'améliorer les liaisons pour les modes actifs, d'améliorer les infrastructures routières autour du parc, de prendre en compte l'aspect particulier verdoyant de ce tronçon du boulevard Reyers, et d'améliorer l'accessibilité aux écoles présentes sur ce square ;
 - Prendre en compte le tracé du tram 25 (potentielle suppression de trémie, réaménagement de la place Meiser,...)
 - Prendre en compte l'avenir du tunnel Georges Henri, ou du moins réduire son emprise à 2x2 bandes ;
- ✓ Demande de rationaliser et limiter au maximum le nombre de panneaux de circulation ;
- ✓ Demande de supprimer tout grand panneau publicitaire ;

Urbanisme :

- ✓ Soutien au projet quant à l'intégration du boulevard dans la ville par l'articulation scénique d'espaces historiques tels que le square Vergote ;
- ✓ Demande d'augmenter la qualité des espaces publics « de séjour », en réaménageant :
 - Le square Vergote dans son ensemble ;
 - L'avenue Diamant à la hauteur des n°215 et 197 ;
 - La « terrasse Diamant », entre la rue Colonel Bourg et la sortie de l'E40 ;
- ✓ Demande de matériaux de qualité (durables) : éviter les grosses bordures béton, éviter les dalles béton au profit de pavés, recouvrir les chaussées carrossables d'un matériau limitant les bruits ;
- ✓ Demande de réduire les bermes au niveau des trémies entre l'entrée des tunnels et les voies centrales du boulevard au profit des bermes engazonnées et plantées ;
- ✓ Demande de créer une traversée piétonne sécurisée pour accéder au quai de tram de la place Meiser, devant le n°1 du bd Reyers ;
- ✓ Demande de créer une oreille de trottoir verdurisée au droit de l'avenue Emile Max, au niveau de la rue locale partagée ;
- ✓ Demande de planter un arbre à la place de l'actuel escalier menant au souterrain piéton (angle Emile Max) ;
- ✓ Demande de revoir le profil de la berme est du boulevard à la hauteur du square Vergote afin de retrouver une symétrie ;

Mobilité :

- ✓ Soutien au projet quant à la réduction de bandes de circulation, la réduction du nombre de places de stationnement, l'amélioration de la traversabilité grâce aux nouveaux passages pour piétons et cyclistes, et à l'amélioration de la qualité de vie dû à la réduction du trafic de transit ;
- ✓ Remise en question de l'aménagement de la rue cyclable :
 - il existe un risque de trafic de transit et de congestion qui induirait un inconfort pour les cyclistes ;
 - la largeur de 4m risque d'entraîner des vitesses élevées pour les automobilistes ;
- ✓ Demande de créer un maillage plus fin sur les latérales afin de limiter au maximum le trafic de transit ;

- ✓ Inquiétudes quant à la possibilité d'un trafic de transit sur la latérale est (rue cyclable) du bd Brand Whitlock et vers l'avenue des Cerisiers, probablement causé par une mauvaise signalisation ou une mauvaise compréhension de l'aménagement par les automobilistes, et une possibilité d'emprunter cette latérale en contournant le square Vergote pour éviter les feux de signalisation ;
- ✓ Proposition de transformer cette rue cyclable en sens interdit (excepté Bus et vélos) afin d'empêcher le trafic de transit ;
- ✓ Demande de supprimer les blocs New-Jersey réduisant l'ouverture sur le boulevard Brand Whitlock permettant de se rabattre de la latérale Est sur le boulevard principal afin de permettre aux poids lourds de manœuvrer plus facilement ;
- ✓ Demande de prévoir une signalisation claire, lisible et précise indiquant de bifurquer à gauche pour Meiser et l'E40 ;
- ✓ Demande de revoir l'infrastructure cyclable en fonction du P.R.D.D. et de GoodMove :
 - Proposition d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Colonel Bourg ;
 - Inquiétudes quant à la traversée cyclable à la hauteur du square Vergote et le risque de conflits entre cyclistes/piétons/bus ;
- ✓ Inquiétudes quant à l'ambiguïté des matériaux et des couleurs (ocre pour les pistes cyclables et pour les rues cyclables) ;
- ✓ Demande de revoir l'aménagement de la connexion entre le centre du bd Reyers et la latérale devenant une rue cyclable, au sud de l'intersection entre le bd Reyers et la rue de Roodebeek, afin de réduire la vitesse des automobilistes (virage plus serré, réduction de la largeur, ...) ;
- ✓ Demande de réduire l'entrée et sa largeur depuis les voies centrales vers la latérale à la hauteur de la place des Carabiniers ;
- ✓ Demande de revoir l'aménagement de l'entrée sur la latérale depuis les voies centrales à la hauteur de Colonel Bourg afin de clarifier la lisibilité du carrefour et de réduire la vitesse des automobilistes ;
- ✓ Demande d'installer davantage de ralentisseurs dans les rues cyclables, notamment aux entrées ;
- ✓ Demande d'élargir la rue cyclable à hauteur des arrêts de bus afin de s'assurer que le cycliste puisse dépasser le bus à l'arrêt sans conflits dans les deux sens ;
- ✓ Demande de supprimer la bande de virage à droite depuis la latérale de Reyers vers l'avenue des Cerisiers au profit d'une piste cyclable séparée ;
- ✓ Remise en question de la largeur des bandes de circulation centrale trop généreuses et qui induirait une vitesse élevée des automobilistes ;
- ✓ Demande d'étendre le périmètre afin d'améliorer les connexions entre les aménagements du bd Reyers et les futurs aménagements des rues environnantes en prenant en compte la hiérarchie des voiries de GoodMove (notamment avec l'avenue de Roodebeek, l'avenue des Cerisiers, et le sud du square Vergote) ;
- ✓ Demande de créer un véritable aménagement cyclable confortable sur la latérale ouest entre la place Meiser et l'avenue de l'Emeraude ;
- ✓ Demande d'ouvrir un accès depuis les voies centrales vers la latérale ouest à la hauteur des rues du Saphir et de l'Emeraude ;
- ✓ Demande d'ouvrir un accès depuis l'avenue Emile Max vers l'entrée de l'E40 ;
- ✓ Demande d'ouvrir un accès depuis la latérale ouest vers le carrefour diamant en venant de la place Meiser ;
- ✓ Opposition au concept de piste cyclable bidirectionnelle, qui induit des risques de conflits entre cyclistes et piétons, et cyclistes et automobilistes ;
- ✓ Demande de maintenir les trois bandes de circulation au centre du bd entre Emeraude et l'entrée de l'E40 ;
- ✓ Inquiétudes quant à la réduction du nombre de stationnement dans le quartier ;
- ✓ Demande d'améliorer l'accessibilité aux transports publics des P.M.R., notamment à Diamant, chée de Louvain, tram 25 Meiser, tram 7 Meiser ;
- ✓ Demande d'élargir les trottoirs, 1m95 n'étant pas suffisant pour gérer le grand flux piéton entre Meiser et Mediapark ;
- ✓ Demande de prévoir des zones de livraison pour éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs et pistes cyclables ;
- ✓ Demande de rendre plus lisible et rectiligne la traversée du carrefour Diamant par la piste cyclable côté est ;
- ✓ Demande d'ajouter des places de stationnement, notamment le long de la latérale est, sur le tronçon compris entre le carrefour Diamant et le square Vergote ;
- ✓ Inquiétudes quant au stationnement illicite dans les zones de recul ;
- ✓ Inquiétudes quant à la sécurité des piétons traversant la rue du Saphir ;

- ✓ Demande de créer une zone de stationnement supplémentaire devant les n°123 à 131 du bd Reyers ;
- ✓ Demande de sécuriser les cyclistes lors des débouchés vers l'avenue de Roodebeek et l'avenue des Cerisiers ;
- ✓ Inquiétudes quant à la sécurité des cyclistes à l'entrée de la rue cyclable à la hauteur du n°169 du bd Reyers ;
- ✓ Demande d'ajout d'une traversée cyclopiétonne entre la rue du Saphir et la place des Carabiniers ;
- ✓ Regret du maintien de la possibilité d'éviter le carrefour Meiser par la latérale ouest pour accéder aux voies centrales du boulevard ;

Environnement :

- ✓ Soutien au projet quant à l'amélioration de la qualité de vie due à la réduction du trafic de transit ;
- ✓ Demande de compenser les nombreuses réductions de végétalisation du quartier (suppression du parc de la place des Carabiniers, abattage des arbres du boulevard, ...) ;
- ✓ Demande de planter tous les terre-plein dans une réflexion paysagère globale et approfondie ;
- ✓ Demande de favoriser au maximum la perméabilité des sols et l'infiltration des eaux pluviales ;
- ✓ Demande de maximiser la plantation d'arbres dans les zones de stationnement le long des trémies ;

Chantier :

- ✓ Inquiétudes quant à la durée du chantier, suite au chantier de démolition du viaduc Reyers ;

9. Considérant l'avis de Vivaqua du 30/03/2021 ;

10. Considérant l'avis favorable de la C.R.M.S. du 08/04/2021, qui émet les réserves suivantes :

- Manque d'une vision d'ensemble en ce qui concerne la mise en œuvre des différents alignements complétés et du verdoisement ;
- Regret de l'étanchéité entre les logiques constructives et de réaménagement de la surface, considéré comme une simple mesure ultérieure d'accompagnement, alors que ces deux logiques se devaient d'être réfléchies simultanément ;
- Regret que le prolongement de l'avenue Emile max vers Mediapark se réduise à un aménagement purement fonctionnel alors qu'il deviendra un lien majeur, à magnifier, entre Mediapark et le Schaerbeek de la première couronne ;
- Regret que l'aménagement proposé ait dû tenir compte de décisions diverses qui restent à prendre et obligent le demandeur à devoir envisager des situations transitoires ;

11. Considérant l'avis de Bruxelles Environnement du 09/04/2021, favorable à condition de :

En mobilité :

- Assurer l'apaisement de la circulation automobile dans les contre-allées cyclables du bd Reyers, notamment en :
 - o Supprimant l'accès automobile allant directement de la contre-allée Reyers vers l'avenue des Cerisiers ;
 - o Supprimant l'accès automobile de la rue Colonel Bourg débouchant sur la contre-allée Reyers et connecter Colonel Bourg à la voirie de sortie d'autoroute « sortie 40 Diamant » ;
- Prévoir une zone tampon de 50cm entre la piste cyclable séparée et le trafic automobile. A défaut, prendre des mesures d'apaisement du trafic automobile dans la contre-allée afin de la mettre en rue cyclable entre Colonel Bourg jusqu'à hauteur d'Adolphe Max et entre Carabiniers et Meiser, permettant ainsi d'élargir le trottoir ;

En urbanisme, plantations et gestion des eaux :

- Choisir des matériaux uniformes et cohérents tout en permettant la ré-infiltration des eaux pluie ;
- Introduire un plan paysager pour l'ensemble du réaménagement en tenant compte de la fonction structurante du boulevard ;
- Retravailler le balcon de l'E40 en cohérence avec l'accroche Emeraude ;
- Choisir les plantations en fonction du type de sous-sol ; résistantes à la sécheresse et aux périodes hivernales et privilégier les espèces indigènes ayant ces caractéristiques ;
- Etudier avec Bruxelles Environnement les différentes solutions possibles quant à la gestion intégrée des eaux de pluie ;

12. Considérant l'avis de Bruxelles Mobilité du 13/04/2021, favorable à condition de :

- Compléter le guidage podotactile de certaines traversées afin d'assurer leur conformité aux recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Equiper au moins 25% des bancs d'un dossier et d'accoudoirs ;
- Opter pour un modèle d'arceau vélo conforme aux recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Aménager les emplacements de stationnement pour personnes handicapées conformément aux recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Suivre les recommandations incluses dans la note d'orientation sur la végétation et la gestion des eaux ;

13. Considérant l'avis de la STIB du 12/05/2021, qui émet les remarques suivantes :
- Regret que le projet de plan d'aménagement ne préserve pas l'espace nécessaire à l'insertion de voies de tram du côté pair du bd Reyers, puisqu'il est proposé de planter sur l'espace qui devrait être réservé au développement d'une nouvelle liaison de tram, des alignements d'arbres et une piste cyclable bidirectionnelle ;
 - Recommandation à éviter toute plantation d'alignement d'arbres qui contreviendrait ultérieurement à cette implantation, soit une largeur libre de plantations de minimum 6.5m à partir de la limite du trottoir et de la piste cyclable ;
 - Demande à vérifier l'ensemble des girations des bus standards et articulés des lignes de bus traversant le bd Reyers ;
 - Concernant la ligne de bus 28, il est demandé :
 - o D'étudier le placement d'un dispositif de circulation qui fasse que seuls les bus sont autorisés à quitter la latérale pour rejoindre le bd Reyers ;
 - o De placer une détection bus plus en amont sur la latérale du bd Reyers, pour garantir un franchissement des bus en phase verte depuis la latérale du bd Reyers ;
 - o De reculer les feux d'arrêt des véhicules circulant sur le bd en direction de Meiser, au moins à hauteur de la trémie et non directement après ;
14. Considérant l'avis reporté de la Commission de concertation en sa séance du 20/05/2021 ;
Situation existante :
15. Considérant que les documents du projet amendé mettent en avant une situation existante prenant en compte les aménagements provisoires effectués après la démolition du viaduc et la rénovation des toitures tunnels et des trémies ;
16. Considérant toutefois que ces aménagements sont provisoires et ne représentent pas la situation de droit, que le dossier de la situation amendée seul ne permet pas de se rendre compte des modifications de profil de voirie ou du stationnement supprimé et des arbres abattus par rapport à la situation succédant la suppression du viaduc ;
17. Considérant que les plans de la situation existante à prendre compte sont les plans de la situation existante introduits lors du dépôt de la demande ;
Déroulement de l'étude d'incidences :
18. Considérant que les alternatives et variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences, conformément au cahier des charges :
- Variante considérant un aménagement en « Rond-point » du carrefour Cerisiers-Roodebeek-Reyers ;
 - Variante analysant plusieurs options de traversées en surface du square Vergote ;
 - Variante étudiant la possibilité de réserver des bandes de circulation du boulevard à la circulation des transports en commun ;
 - Variante considérant l'arrivée du nouveau tracé de tram sur Reyers.
 - Alternative « 0 », déclinée en deux options : un retour à la situation d'origine, avec le viaduc, et une situation correspondant à la situation actuelle de droit, tenant compte des différents permis délivrés dans la zone, pour la rénovation des tunnels, la démolition du viaduc et les abatages d'arbres autorisés ;
 - Alternative « recomposée », proposée par le chargé d'étude, combinant les 2 alternatives « configuration axée sur le patrimoine et les modes actifs » et « configuration axée sur la prise en compte des développements futurs de la zone » proposées au cahier des charges.
19. Considérant qu'au terme de l'analyse des incidences du projet, l'étude conclut que pour la majorité des thématiques environnementales analysées, le projet initial ne permettait pas de faire de l'axe Reyers un véritable boulevard urbain, intégrant les besoins propres aux usagers de tous modes de déplacement ;
20. Considérant que l'analyse des variantes a permis de montrer que l'option d'un rond-point pour le carrefour Diamant n'était pas à privilégier au vu des problèmes de circulation que cela entraînerait ; qu'une traversée cyclo-piétonne en surface du square Vergote était bénéfique, et pouvait être mise en place via une double traversée, une passerelle aérienne ou une traversée centrale unique ; que la réalisation d'un site propre bus en amont du carrefour Diamant tel que proposé dans la variante se ferait au détriment du confort pour les modes actifs et n'était pas à privilégier ; que le projet de réaménagement du boulevard était compatible avec l'arrivée d'une ligne de tram sur une partie du tronçon ;

21. Considérant qu'au terme de l'analyse des incidences des alternatives, il s'est avéré que l'alternative recomposée, en proposant des interventions au niveau des carrefours Diamant, Max et au square Vergote, en intégrant une réflexion paysagère proposant des alignements d'arbres sur l'ensemble du boulevard (tout en tenant compte des contraintes techniques existantes), et en proposant des aménagements cyclo-piétons importants, était plus intéressante que le projet du point de vue des incidences environnementales, dans chacune des thématiques étudiées ;
22. Considérant que les recommandations de l'étude reprennent donc une grande partie des caractéristiques de cette alternative ;
23. Considérant que les principales recommandations de l'étude sont de :
- Tenir compte des principaux projets prévus à proximité du boulevard, tels que le projet d'accroche Emeraude (liaison de la rue Colonel Bourg et la sortie E40 avec un débouché unique sur Reyers), le PAD Mediapark et son accès au niveau de l'avenue Emile Max, le projet Parkway E40, et d'intégrer les besoins actuels en matière de mobilité pour tous les types d'usagers ;
 - Maintenir une séparation entre les voies centrales du boulevard et les latérales, de manière à destiner ces dernières à un trafic local, desservant les habitations et le stationnement longitudinal mais ne permettant pas de servir d'espace de transit complémentaire aux voies centrales ;
 - Développer une trame verte sur le boulevard, se présentant sous des formes diverses telles que des alignements d'arbres à haute tige entre les voies centrales et latérales, des plantes basses hors-sol au centre du boulevard ainsi qu'au niveau du « balcon E40 » ;
 - Revoir le projet d'aménagement du carrefour Diamant, en élargissant l'aménagement aux voiries venant se connectant au carrefour ainsi qu'à la placette Diamant, et respecter le principe d'aménagement STOP ;
 - Proposer des aménagements cyclables linéaires cohérents et à prolonger le long de la Moyenne Ceinture : piste cyclable bidirectionnelle côté est du boulevard entre Meiser et Diamant et bandes cyclables ou rues partagées sur les autres latérales ;
 - Proposer des traversées cyclo piétonnes-PMR du boulevard au niveau de l'avenue Emile Max et du square Vergote (double traversée), ces aménagements devant comprendre un espace réservé aux cyclistes (3 m de large) et un passage piéton, ainsi qu'un îlot refuge au centre du boulevard ;
 - Réduire la circulation automobile de transit à 2*2 bandes au centre du boulevard, en proposant l'ajout de bandes supplémentaires à l'approche/la sortie des trémies connectées à la E40.

Projet amendé :

24. Considérant que le projet amendé propose de nombreuses modifications par rapport au projet initial, afin de répondre aux recommandations de l'étude, dont :
- Pour les modes actifs :
- Elargissement des trottoirs et sécurisation des traversées par une mise en plateau (à l'exception du carrefour Diamant) ;
 - Nouvelles traversées en surface du boulevard ajoutées au niveau de l'avenue Emile Max et du square Vergote ;
 - Suppression des passages souterrains ;
 - Mise en conformité des traversées pour les PMR (abaissements de trottoirs (rampes), bordures de niveau zéro et dalles podotactiles) ;
 - Implantation d'un ascenseur d'accès à la station Diamant ;
 - Côté Est : Piste cyclable bidirectionnelle entre Diamant et Meiser, rue cyclable (empruntable dans les 2 sens) entre Diamant et Vergote ;
 - Côté Ouest : Rue cyclable (empruntable dans les 2 sens) entre Vergote et l'avenue de l'Emeraude, piste cyclable unidirectionnelle ensuite ;
 - Aménagements spécifiques aux carrefours (traversées cyclo piétonnes, zones refuges, etc.).
- Pour les transports en commun :
- Facilitation du passage au niveau du carrefour Diamant pour les bus venant de Vergote en leur donnant la possibilité de quitter la contre-allée pour s'insérer dans le carrefour et se mettre sur la bonne bande de circulation ;

Circulation motorisée :

- Circulation sur les voies centrales du boulevard réduite sur 2x2 bandes, sauf à l'approche de la place Meiser, aux accès et sorties des trémies des tunnels et pour les tourne-à-gauche ou à-droite au carrefour Diamant ;
- Séparation plus importante des latérales, destinées à la desserte locale ou localement (entre Diamant et Vergote) à la circulation des bus, traitement de celles-ci en rues cyclable côté ouest.

Prise en compte des développements futurs :

- Nouvelle traversée cyclo-piétonne au niveau de l'avenue Emile Max et aménagement d'un carrefour permettant de quitter le futur site du PAD et rejoindre le boulevard en direction de Meiser ;
- Prise en compte du projet d'accroche Emerald en prévoyant de l'espace pour une 4^{ème} bande de circulation au niveau du débouché de la sortie E40 sur le boulevard Reyers ;
- Espace laissé disponible sur le balcon de la E40 pour une future liaison cyclo-piétonne à réaliser dans le cadre du développement du projet Parkway.

Aménagements paysagers et gestion de l'eau :

- Elargissement des bermes séparant les voies centrales des latérales ;
- Séparation des 2 sens de circulation des bandes centrales par un linéaire planté
- Conservation de la majorité des arbres existants ;
- Plantation d'arbres à haute tige dans les prolongements nouvellement créés des bermes ;
- Réalisation d'un plan paysager pour le carrefour Diamant et augmentation des zones de plantation à cet endroit ;
- Augmentation des surfaces plantées au niveau du square Vergote ;

25. Considérant que ces modifications apportées au projet dans le cadre des amendements permettent de répondre à la plupart des recommandations formulées dans l'étude d'incidences ;

Objectifs :

26. Considérant que l'objectif principal du projet est de transformer le boulevard en un « boulevard urbain », en renforçant la prise en compte des modes de déplacements actifs (piétons, cyclistes), en tenant compte de la sécurité routière et en assurant une meilleure intégration paysagère de l'infrastructure et le développement d'espaces publics de qualité ;

Motivations :Général

27. Considérant pour rappel que la présente demande est une demande de certificat d'urbanisme ; que le degré de détails liés aux aménagements prévus est réduit (par exemple arceaux vélos, types de revêtement placés, essences d'arbres ou encore emplacement et types d'éclairages) et que ceux-ci seront précisés suivant le demandeur dans la demande de permis d'urbanisme qui devra suivre ;
28. Considérant que le gouvernement n'a pas encore communiqué sa décision concernant le trajet du tram ou non sur le bd Reyers et ses conséquences en cascade sur les choix de réaménagement, de même que la mise en œuvre du projet Parkway, du PAD Mediapark (portes Emerald, Max, Meiser) ou encore du réaménagement du carrefour Meiser ;
29. Vu le plan régional de mobilité Good Move qui entre le dépôt de la demande et le présent avis a été approuvé par les autorités compétentes, que celui-ci met en œuvre une spatialisation multimodale des voiries, que le bd Reyers se situe en voirie plus pour les modes piétons, vélos, transport public, auto et confort pour les poids lourds ;
30. Considérant que le bd Reyers a une vocation de transport régionale cf. moyenne ceinture mais également locale via ses latérales qui distribuent plusieurs quartiers ;
31. Considérant que le bd Reyers se trouve à cheval sur les mailles Ambiorix-Plasky et Reyers pour la partie entre Meiser et Diamant et sur les mailles porte de Tervueren et Roodebeek pour la section Diamant –Square Vergote ;
32. Considérant que les CLM (contrats locaux de mobilités) des mailles ne sont pas encore mis en œuvre ;
33. Considérant que le projet d'aménagement d'un boulevard urbain planté consécutif à la démolition du viaduc s'inscrit par ailleurs dans la continuité du projet du schéma directeur de la zone levier N°12, approuvé en date du 25 novembre 2010 ;
34. Considérant que ce réaménagement doit donc permettre de renforcer le lien spatial entre les quartiers, les infrastructures de transport en commun et le projet Mediapark mais également intégrer le changement de statut de l'aboutissement de la E40, d'autoroute en boulevard urbain, tel qu'introduit par le masterplan Parkway E40 ;

35. Considérant que ces principes d'aménagement doivent également se concevoir dans le respect des prescriptions 24 du PRAS (amélioration du paysage urbain et plantation continue et régulière des espaces structurants), 26.3 (optimisation des conditions de circulations pour tous les modes et protection des activités attenantes, en particulier le logement) ainsi que de la prescription 26.5 (continuité et cohérence des itinéraires cyclables) ;
36. Considérant que l'étude d'incidences recommande, là où cela s'avère pertinent, de séparer les espaces de circulation des différents modes via la mise en place de massif plantés ;
37. Considérant que Bruxelles Mobilité a fait le choix de ne pas prévoir de plantations entre les pistes cyclables et le trottoir afin de maximiser l'espace dédié aux cyclistes et piétons.
- Aménagements paysagers
38. Considérant que le demandeur a introduit, en annexe des plans amendés, un plan des aménagements paysagers (annexe B) ; que la prescription 24 du P.R.A.S, relative aux espaces structurants, précise que : « *Les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain. En outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière* » ;
39. Considérant que le plan ne présente pas de plantations continues et régulières ; qu'il y a lieu de prévoir un plan paysager pour l'ensemble du réaménagement en tenant compte de la fonction structurante du boulevard, et en maximisant le nombre d'arbres plantés afin de compenser la perte du quadruple alignement d'arbre initialement présent sur le boulevard Reyers ;
40. Considérant que, dans le cadre de la demande de certificat d'urbanisme, il y a lieu de fournir un plan des zones plantables (là où les sous-sol permettent de planter un arbre à haute-tige) sur l'ensemble du périmètre du projet ;
41. Considérant que les plantations et les alignements végétaux doivent faire l'objet d'un concept généralisé sur l'ensemble du boulevard voire de la moyenne ceinture, que la lecture de la note n'est pas suffisamment satisfaisante pour comprendre et faire siens les concepts paysagers envisagés ;
42. Considérant que la lecture du plan paysager dressé par JNC International (propositions d'espaces de diverses strates: *Fagus sylvatica*, *Ginkgo biloba*, *Liquidambar lane roberts*, *Pinus Mugo*,) ne traduit pas ce qui est expliqué dans la note sur les plantations et présente donc de nouveau des incohérences entre la demande, le plan JNC et la note ayant été réalisés par des acteurs différents ;
43. Considérant que l'on ne sait pas si les arbres existants de la placette Diamant seront maintenus ou non ;
44. Vu la recommandation F&F-2 de l'EI: « Choix des espèces d'arbres et arbustes implantées. » de l'étude d'incidences ;
45. Considérant que le projet amendé ne suit pas la recommandation ;
46. Vu également les avis de la CRMS du 08/04/2021, du 30/05/2018 et du 13/12/2017 ainsi que les recommandations de l'étude d'incidences visant au maintien et au développement d'alignement paysager d'arbres tout le long de l'axe ;
47. Considérant que le Collège partage ces opinions dont celles qui visent à rétablir un quadruple alignement d'arbre et lui donner un rôle structurant sur tout le tronçon du boulevard compris entre la place Meiser et le square Vergote et la recommandation de privilégier la régularité des plantations sur la logique circulatoire du boulevard ;
48. Considérant que la demande est lacunaire sur la volonté de rétablir des alignements, que tout au plus dans la note paysagère l'on parle d'alignements déstructurés, que la réflexion est insuffisante ;
49. Considérant que le respect de la prescription 24 du PRAS (plantation continue des espaces structurants) se heurte à la configuration du boulevard qui intègre de nombreux ouvrages souterrains presque affleurant (toitures des 6 tunnels et de la station de pré-métro), et ce d'autant plus que la réduction des trémies ne se fait pas au bénéfice de l'augmentation des zones de pleine terre, contrairement à l'avis de la Commune et des Monuments et Sites délivré dans le cadre du permis de rénovation des tunnels il y a 4 ans ;
50. Considérant de plus que le boulevard est repris en espace structurant au PRAS qui précise que ces espaces préservent et améliorent la qualité du paysage urbain ;
51. Considérant qu'une continuité spatiale plantée n'est pas atteinte ;
52. Considérant les anciennes demandes de permis sur le boulevard depuis 2014 ont déjà permis l'abattage de 236 arbres par rapport à la situation pré-viaduc ;
53. Considérant également que certains arbres existants maintenus (en majorité des platanes à feuilles d'érable) ont un grand développement du houppier mais qui sont pour la plupart mal placés sur les trottoirs avec des fosses inadaptées faisant sauter les pavés béton, que leurs fosses et leur tronc ont été couvertes de béton, situation nuisant à leur viabilité, qu'il y a lieu d'être attentifs à leur survie lors des agrandissements de leurs fosses ;

54. Considérant qu'aujourd'hui, il est à déplorer que le futur aménagement paysager du boulevard soit contraint, le long des trémies, par la présence de locaux techniques souterrains complètement inutiles (vu l'immense salle technique qui se trouve au centre du boulevard) ;
55. Considérant que le Collège réitère sa demande pour que ces espaces soient remblayés ou permettent d'y placer de la végétation de pleine terre permettant d'agrémenter ces portions de boulevard et distinguer avec des éléments végétaux la circulation rapide centrale par rapport aux aménagements latéraux apaisés, et que, dans tous les cas, les espaces de stationnement le long des trémies puissent être ponctués d'éléments végétaux ;
56. Considérant que l'entièreté de la portion de boulevard faisant l'objet de la demande est repris en Zone d'intérêt culturel, historique et d'embellissement au PRAS ;
57. Considérant qu'une partie du boulevard au niveau du square Vergote est repris en zone de protection de biens classés ;
58. Considérant que ce projet porte sur un maillon essentiel de la moyenne ceinture, qui s'étend du pont Van Praet au Bois de la Cambre, et qui constitue un axe structurant majeur au niveau régional et suprarégional ; dès lors que vu l'emprise considérable du périmètre d'intervention, tout aménagement doit se faire dans le respect d'une vision globale privilégiant la cohérence paysagère de cet axe au-delà du périmètre d'intervention proprement-dit ;
59. Considérant dès lors qu'il y a lieu d'élaborer des concepts d'aménagements paysagers et ambiances d'espaces publics particuliers aux endroits stratégiques (notamment le balcon E40, entrée Parkway, placette Diamant, Square Vergote) en adéquation avec la prescription 24 du PRAS relative aux espaces structurants ;
60. Considérant qu'il y a lieu de replacer le canisite dans le triangle verdurisé face n°199 à 211 de l'avenue du Diamant: le canisite pas présent dans le plan Annexe B de JNC International ;
61. Considérant que pour les arbres, il y a lieu de favoriser ceux du sud de l'Europe et éviter ceux en provenance d'autres continents tel que le Quercus shumardii (sud des Etats Unis) ;
62. Considérant qu'il est souhaitable de ne pas planter de Ginkgo biloba (femelle ou mâle), que les fruits au sol dégagent une odeur de fosse septique ou plus spécifiquement de déjection humaine, que c'est tenace et insupportable, que même si l'on demande des sujets mâles ceux-ci doivent être greffés et authentifiés par un certificat, que ceci parfois ne suffit pas, qu'en effet, nous le constatons avec certains sujets sur l'avenue Huart Hamoir, ils portent des fruits après minimum 30 ans (début de la maturité pour ces arbres) ;
63. Considérant qu'il est préférable de ne pas planter de multitrongs sur la berme centrale et de privilégier des formes fastigiées ;
64. Considérant que les essences pour les arbres de 2^{ème} grandeur et sciaphiles ne sont pas renseignées ;
65. Considérant que dans la légende du plan en annexe B, il est fait mention Herbe pour la couleur verte foncée (différent de la légende gazon), fait-on référence à des graminées ? Si oui, lesquelles ?
66. Considérant que les bandes engazonnées sur la berme centrale semblent difficiles à entretenir sur 1m50 de large et en pleine circulation, qu'il serait plus judicieux de trouver un autre couvre sol qui nécessite peu d'entretien ;
67. Considérant que le mélange pour les plantes hautes indigènes n'est pas spécifié, que les végétaux doivent au minimum être constitués de 70% plantes indigènes et de 30% de plantes horticoles, que les plantes mellifères/nectarifères, favorables aux pollinisateurs sauvages et aux oiseaux sont à privilégier ;
- Abattage d'arbres
68. Considérant que la demande prévoit l'abattage de 4 arbres au niveau du réaménagement des arrêts de bus du square Vergote, que cela n'est précisé nulle part sur les documents de la demande excepté en plans, que les caractéristiques de ces arbres ne sont pas connues, que l'abattage n'est pas mentionné par le demandeur, qu'il n'y a pas d'étude phytosanitaire annexée à la demande ; qu'il y a lieu d'apporter ces informations ;
- Infiltration des eaux de ruissellement
69. Vu la recommandation F&F-3 de l'EI: « Réaliser une étude précise de l'état du sol et du sous-sol à l'échelle du boulevard Reyers afin de pouvoir anticiper les possibilités de plantations. » ;
70. Considérant que le demandeur précise dans son annexe 2 que : « Les fouilles seront réalisées préalablement à la demande de PU, de manière à pouvoir anticiper les contraintes potentielles et pouvoir proposer les essences plus adaptées en fonction de celles-ci. » ;
71. Considérant qu'il n'y a pas d'étude sérieuse des possibilités réelles offertes par le sous-sol de boulevard pour accueillir des plantations sachant que le boulevard comporte beaucoup d'ouvrages enterrés ainsi que de nombreux impétrants en sous-sol, que le chargé d'étude d'incidence ne s'est pas prononcé sur cette problématique lors de l'étude d'incidence par manque de plans et d'intentions de Bruxelles-Mobilité, reportant cette question et la charge de la preuve sur la future demande de permis, que l'on ne sait pas si ces bermes sont en fait plantables et jusqu'à quel degré elles peuvent infiltrer les eaux de pluie, que cette question de la faisabilité ne peut pas être reportée sur le futur permis succédant au certificat car que dire s'il s'avère que ces aménagements paysagers sont impossible ?

72. Considérant que la demande n'est pas claire si un allongement des fosses d'arbres existantes est prévu et quelles en seraient les dimensions de même que le volume souterrain ? ;
73. Considérant que la demande n'est pas claire sur l'emplacement et les types de pavés filtrants qui seront utilisés, et comment sera réalisé la gestion des adventices si nécessaire ;
74. Vu la recommandation SOL-1 de l'EI: « Optimisation de la gestion de l'eau de ruissellement en favorisant l'infiltration et/ou la rétention. » ;
75. Vu les arguments du demandeur dans son annexe 2 : « Bien que n'apparaissant pas sur les plans du projet amendé (qui désigne des aménagements en surface), Bruxelles-Mobilité travaille actuellement de concert avec Bruxelles-Environnement afin de prévoir les matériaux et systèmes d'infiltration les plus adaptés à cette zone grevée de multiples contraintes de sol.» et encore « Le plan paysager réalisé dans le cadre de l'amendement tient par ailleurs compte, dans les propositions de plantation et la localisation des zones verdurisées, des contraintes de sol et des potentialités d'infiltration. » ;
76. Considérant que le plan paysager de JNC International ne fait pas mention d'infiltration et n'est pas accompagné d'une quelconque explication sur les propositions de plantation en fonction du sous-sol, que dès lors il est impossible de se prononcer sur cette proposition ;
77. Considérant que sauf preuve du contraire, le projet amendé ne réalise pas de projet d'infiltration des eaux de ruissellement, qu'en cela le traitement des eaux de surfaces n'a pas été amélioré malgré les recommandations de l'EI ainsi qu'au bon aménagement des lieux attendu d'un aménagement de voirie en 2021, que la note d'orientation sur la végétation et la gestion des eaux est insuffisamment étayée et les plans lacunaires (type bassin d'orage, noue d'infiltration, fondations stockantes, etc.) ; qu'il y a lieu d'y remédier ;
Revêtement de sol
78. Considérant que la demande dans sa note explicative fait état d'une volonté de placer un revêtement de sol en dalles de béton, que pour rappel le boulevard du côté Ouest se situe en ZICHEE au PRAS, que les trottoirs des rues communales (Max, Opale, Lacomblé) donnant sur le boulevard font l'objet de réaménagements ou ont été refaites avec des trottoirs en platines de porphyre suite à une obligation de la part de la DPC ; qu'il y a lieu d'étudier la possibilité de réaliser une continuité de ce revêtement sur la partie Ouest du boulevard ;
Eclairage
79. Considérant qu'une note d'orientation éclairage a été versée au dossier amendé qui explique comment l'éclairage du boulevard sera réalisé ;
80. Considérant que l'étude se conclut en signalant que suite à la disposition des mats d'éclairage, certains arbres projetés devront être déplacés ; qu'il y a lieu de préciser lesquels ;
81. Vu la recommandation URB-15 de l'EI demandant de garantir le respect des normes en matière d'éclairage public ;
82. Considérant que les luminaires devront impérativement se situer hors des couronnes des arbres ou à proximité immédiate des fosses d'arbre afin d'éviter tout élagage drastique de ces derniers si la couronne « gêne » l'éclairage ;
83. Considérant qu'il est de même pour le câblage reliant les luminaires, qu'ils ne peuvent être posés en dessous des arbres ou à proximité des racines ;
Aménagements piétons
84. Vu le plan Good Move et ses cartes de spécialisation modale de la voirie, que le bd Reyers est repris en axe piétons plus, que l'aménagement doit intégrer des largeurs de trottoirs suffisantes ;
85. Considérant que, dans sa globalité, la proposition élargit les trottoirs et offre dès lors une qualité supérieure aux piétons et aux riverains du Boulevard ;
86. Considérant que le projet amendé dans sa globalité met le focus sur les traversées cyclo-piétonnes en surface en les multipliant et en les remettant en surface, qu'en effet les tunnels piétons à hauteur d'Emile Max et du Square Vergote seront fermés et remplacés par des traversées en surface, à bouton poussoir, que cette fermeture des tunnels est une bonne proposition étant donné les enjeux d'insécurité et de propreté, que les traversés sont équipées de dalles PMR ;
87. Considérant la section 2 du volet règlementaire Good Move et en particulier l'article 28 qui précise que pour un axe piéton plus, une largeur de 3m est souhaitable, ainsi que les différents vadémécums piétons édités par Bruxelles Mobilité ;
88. Considérant par ailleurs la portion du bd côté Est entre Meiser et Max, que le trottoir fait 1,94 m de large, que cette largeur est insuffisante pour un réseau piéton plus, que de plus tous les flux actuels vers le CPAS, les télévisions, Mediapark, école Singelijn ne vont qu'augmenter, qu'il y a lieu de vérifier la possibilité d'agrandir le trottoir également pour atteindre une largeur d'usage optimale en fonction des flux actuels et futurs et ce suivant le principe STOP ; que pour ce faire, il y a lieu d'étudier la possibilité de supprimer une bande de présélection (tourne à droite) à l'approche du carrefour Meiser afin d'augmenter la largeur du trottoir et de la piste cyclable, en vue d'avoir une largeur de trottoir de minimum 2m et une piste cyclable de 4m ;

89. Considérant cependant que la portion de trottoir entre la place Meiser et la rue du Saphir est inconfortable et dangereuse pour les piétons, que les trottoirs font 1,6 m de large ;
90. Considérant qu'il y a lieu d'entamer une réflexion sur les possibilités d'agrandir de quelques centimètres le trottoir au détriment des autres moyens de transports suivant le principe STOP de l'article 5 du volet réglementaire de Good Move et du vademécum piéton, sans attendre la mise en tunnel de la trémie tram qui devrait avoir lieu avec le réaménagement de la place Meiser ;
91. Considérant qu'il en est de même pour la section entre Emeraude et Saphir où le trottoir fait moins de 2m ;
92. Considérant que la création d'une traversée cyclo-piétonne entre la rue du Saphir et la place des Carabiniers a été analysée dans l'étude d'incidences mais a finalement été écartée par le chargé d'étude étant donné le risque de congestion sur le boulevard et qu'une nouvelle traversée en surface, gérée par un carrefour à feu, est proposée au niveau de l'avenue Emile Max ;
93. Considérant qu'au niveau du square Vergote, l'étude d'incidences préconise la réalisation d'une double traversée piétonne plutôt qu'une traversée unique, du fait des détours imposés par cette dernière et du fait qu'elle demande de traverser le centre du square ;
94. Considérant néanmoins que la solution de double traversée implique de rapprocher les passages piétons de la trémie E40, ce qui peut poser des problèmes de sécurité, notamment dus au risque d'éblouissement des automobilistes à la sortie du tunnel, à l'approche de la traversée ;
95. Considérant que la traversée centrale proposée est d'une largeur importante, aménagée sur plateau, et bénéficie de zones de refuge, et qu'elle répond au besoin identifié dans l'étude d'incidences d'offrir une traversée en surface du square qui soit accessible aux PMR et aux cyclistes, et ce de façon sécurisée ;
96. Considérant qu'afin d'augmenter au maximum les zones dévolues aux piétons, il y a également lieu de prolonger le revêtement de trottoir de la placette Diamant triangulaire jusqu'à la façade, au débouché de la latérale ouest sur l'avenue du Diamant ;
- Aménagements cyclables
97. Vu le plan Good Move et ses cartes de spécialisation de la voirie, que le bd Reyers est repris en axe vélo plus : que le boulevard Reyers est un axe RER vélo, qu'il doit donc répondre à un certain niveau de confort pour les cyclistes ;
98. Vu la prescription 33 du volet réglementaire Good Move : « Les itinéraires PLUS du réseau Vélo offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers. » ;
99. Vu la prescription 34 du volet réglementaire Good Move : « Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée, sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière, ne le permettent pas. La largeur standard de l'aménagement séparé est de :
- Pour un aménagement unidirectionnel : 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS ;
 - Pour un aménagement bidirectionnel : 4 mètres sur les itinéraires PLUS ; sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière ne le permettent pas. La largeur standard des aménagements cyclables marqués est de 1,30 m hors zone tampon et hors filet d'eau. »
100. Considérant qu'entre le square Vergote et le carrefour Diamant, les latérales des deux côtés du boulevard sont transformées en rues cyclables bidirectionnelles pour les vélos ;
101. Considérant qu'entre Diamant et Meiser, une piste cyclable bidirectionnelle séparée en ocre est aménagée côté Est ;
102. Considérant que cette piste cyclable est dangereuse car elle se trouve au même niveau de la route à plusieurs endroits et que des vélos ou vélos cargos pourraient être heurtés par le trafic routier et poids lourds, qu'il y a lieu de protéger la piste cyclable bidirectionnelle des voies de circulation, par exemple au moyen d'une zone tampon ou de bordures ;
103. Considérant que le plan doit reprendre les aménagements entre la place Meiser et le début de la latérale est ; que la piste cyclable entre Meiser et l'avenue de l'Emeraude doit être rendu plus lisible et sécurisante, par exemple par le placement d'une bordure ou le marquage en asphalte ocre de celle-ci ;
104. Considérant que les transports en commun (bus) sont tenus de respecter une vitesse commerciale et ne peuvent pas dépasser les vélos ;
105. Considérant qu'une piste cyclable séparée de la voirie est préférable si une ligne de bus partage le même itinéraire et que cette constatation est issue du vademécum sur les rues cyclables édité par Bruxelles Mobilité ;
106. Considérant que cependant suivant le demandeur, la largeur disponible ici entre les façades et les trémies de tunnel ne permet pas d'y aménager des pistes cyclables séparées avec une voie carrossable et des trottoirs aux normes, que la proposition de rue cyclable n'est pas idéale ni pour les transports publics, ni pour les cyclistes, mais qu'elle résulte d'un compromis ;

107. Considérant que l'aménagement de la rue cyclable se doit de sécuriser autant que possible les cyclistes tout en prenant en compte le cheminement naturel de ceux-ci afin de limiter les risques de conflits et d'infraction ; que, dans ce sens, il y a lieu de revoir les entrées et sorties de ces rues cyclables pour les automobiles afin que la situation soit plus lisible pour l'automobiliste (rue cyclable plus rectiligne avec entrées marquées par une réduction de la largeur de la voirie, par la mise en place de plateau et si possible de plantations d'arbres de part et d'autre, et notamment en utilisant le principe du trottoir traversant présent à la rue du Saphir sur les carrefours avec l'avenue de l'Emeraude, l'avenue Emile Max, l'avenue de l'Opale, l'avenue Adolphe Lacomblé, la petite rue longeant l'entrée de métro Diamant, la rue du Général Gratry et les rues longeant le square Vergote) ;
108. Considérant également que les logos vélos présents dans le plan semblent présenter un aménagement de rue à Sens Unique Limité (S.U.L.) ; qu'il y a lieu de revoir les logos vélos afin que les cyclistes aient autant de largeur dans les deux sens pour rouler, notamment afin de minimiser le risque de conflit avec les voitures stationnées dans les zones de stationnement implantées le long des rues cyclables ;
109. Considérant qu'au niveau de la latérale Ouest entre Vergote et Diamant l'insertion des cyclistes allant vers le carrefour Diamant dans la piste cyclable est particulièrement dangereuse ; qu'il y a lieu de clarifier à ce niveau le régime de priorité entre la piste cyclable et le démarrage de la rue cyclable et d'étudier la possibilité d'intégrer un céder le passage au bénéfice des cyclistes se rendant sur la piste cyclable ;
110. Considérant qu'il y a lieu de fluidifier les itinéraires de traversée du carrefour Diamant en revoyant la forme et les dimensions des bermes qui visent à sécuriser l'accroche des cyclistes entre l'avenue de Roodebeek et l'avenue des Cerisiers ; que la rue des Carabiniers pourrait recevoir des amorces de piste cyclable qui soient mieux intégrées à l'itinéraire cyclable du bd Reyers ;
111. Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir les aménagements cyclistes et les ilots directionnels côté est au niveau du carrefour Diamant afin de fluidifier et de sécuriser le cheminement des cyclistes ;
112. Considérant que les nouvelles traversées cyclo-piétonnes au niveau d'Emile Max et du square Vergote doivent être prévues de sorte que les piétons/cyclistes puissent idéalement traverser en une fois, qu'en effet, l'espace au milieu des deux voies rapides ne permet pas de stocker plus d'un vélo, surtout si le vélo est équipé d'une remorque ou autre extension.
113. Considérant que pour le tronçon compris entre la traversée cyclopiétonne du square Vergote et le sud du projet, il y a lieu de garder un profil de piste cyclable bidirectionnelle mais d'y prévoir un marquage provisoire unidirectionnel en attendant la mise en place de la continuation des trajets cyclables de part et d'autre du boulevard ;
- Aménagements transports en commun
114. Vu le plan Good Move et ses cartes de spécialisation modale de la voirie, que le bd Reyers est repris en axe transports publics plus, que cette catégorie se justifie par la présence de lignes de trams au droit de la place Meiser, de nombreuses lignes de bus sur le carrefour Diamant et sur le boulevard Reyers en direction du square Vergote ;
115. Considérant que la demande modifie la manière dont les bus circulent sur le tronçon du boulevard ;
116. Considérant de même les difficultés d'insertion des bus ligne 28 depuis l'avenue de Roodebeek vers la rue cyclable vers Vergote, que les rayons de giration paraissent problématiques (non renseignés) et que la manœuvre rend accidentogène la traversée des différents modes de transports, en particulier avec les cyclistes et les accès aux garages privés des immeubles ;
117. Considérant que la demande propose un ascenseur PMR pour accéder à la station de prémétro Diamant du côté de la placette Diamant sans plus d'explications du demandeur ou de plans et de coupes de la station de métro intégrée sous la voirie et donc de la faisabilité d'une telle intervention, que la position de cet ascenseur oblige la déviation en courbe des trajets cyclables ; qu'il y a lieu d'étudier la possibilité de déplacer l'ascenseur Metro Diamant, ou, le cas échéant, clarifier la position de l'ascenseur en plans et coupes en fonction de la station de métro Diamant ;
118. Considérant qu'aucun ascenseur n'a été prévu côté Est ; qu'il serait opportun de profiter du réaménagement de surface de la station de pré-métro Diamant pour étudier et régler la question des accès PMR actuellement inexistant à la station ;
119. Considérant que suite aux plans amendés, la placette Diamant fait partie du périmètre de l'objet de la demande, qu'elle est réaménagée, que l'encoche de stationnement bus avenue Diamant existante est transformée en trottoir améliorer le confort des cheminements piétons, que l'arrêt de bus a été reculé le plus en aval de la placette Diamant après la ligne de feu du carrefour afin d'augmenter la capacité d'insertion du trafic automobile sur l'avenue du Diamant ;

120. Considérant la station Villo! qui existait sous le viaduc ; que les caractéristiques de l'offre en stationnement n'ont pas intégré des propositions en matière de stations de vélo ; qu'il y a lieu d'intégrer cette problématique ;
121. Aménagements automobiles
122. Vu le plan Good Move et ses cartes de spécialisation modale de la voirie, que le bd Reyers est repris en axe auto plus, que cela signifie qu'il doit garder une fonction prioritaire à la circulation automobile ;
123. Considérant que la demande n'est pas claire sur les volontés derrière l'absence de marquage du tourne-à-droite vers l'avenue des Cerisiers et Roodebeek depuis Vergote, si ces rues sont toujours accessibles depuis le boulevard ou non, surtout au vu des rayons de girations et des bermes mises en place ; qu'il y a lieu de préciser certains marquages absents sur les plans (tourne à droite vers avenue de Roodebeek/Cerisiers depuis Vergote
124. Considérant que la demande modifie les carrefour entre la latérale Reyers les rues perpendiculaires jusqu'à l'Avenue du Diamant, que l'assiette de la voirie n'est plus assez large pour le passage de deux voitures sur ces carrefours (distances de trottoir à trottoir inférieures à 6m), qu'il y a lieu de contrôler que les capacités d'insertion et les rayons de giration de ces aménagements fonctionnent, que ces aménagements doivent également respecter les cahiers d'accessibilité piétonne édités par Bruxelles Mobilité ;
125. Considérant que l'études d'incidences recommande de réaliser un carrefour multimodal au niveau de l'avenue Emile Max, afin d'anticiper la création d'une entrée vers le futur PAD Mediapark, et de permettre notamment de relier le quartier Plasky à ce nouveau quartier ;
126. Considérant que le projet amendé prévoit la réalisation d'une nouvelle traversée cyclo-piétonne en surface à ce niveau, ainsi que la possibilité pour les véhicules sortant du futur site Mediapark de rejoindre les bandes centrales du boulevard en direction de la place Meiser ;
127. Considérant qu'une traversée motorisée vers l'avenue Emile Max n'est pas envisagée au projet ;
128. Considérant que l'étude d'incidences met en avant que les flux entre le futur site Mediapark et l'avenue E. Max devraient être limités (45 EVP en HPM), et que l'ouverture de ce carrefour créerait un risque de voir se former une circulation de transit dans le quartier Plasky.
129. Considérant par ailleurs que le PAD n'a pas encore été approuvé, et qu'une voirie à double sens permettant d'entrer vers le futur quartier nécessiterait de réaliser des aménagements situés en dehors du périmètre d'intervention du boulevard, impliquant de supprimer ou déplacer l'actuelle rampe d'accès au parking souterrain du bâtiment Silver Building;
130. Considérant que Bruxelles Mobilité précise que « en cas d'évolution allant dans ce sens (indépendante du projet d'aménagement du boulevard Reyers), le projet amendé propose des zones modulaires pouvant être adaptées en fonction des choix d'aménagement qui seront faits dans le cadre du PAD »
131. Considérant que la fermeture du by-pass entre la latérale est et l'avenue des Cerisiers empêcheraient certains riverains d'accéder à leurs garages ; que la circulation sur cette latérale n'est autorisée qu'à la circulation locale ; Stationnement automobile
132. Vu la recommandation Mob6 de l'EI qui recommande de permettre le maintien d'une offre en stationnement à destination des riverains de la zone en offrant du stationnement en voirie sur les latérales ouest et en profitant d'une mutualisation de l'offre hors voirie coté est ;
133. Considérant que la note de présentation en page 38 présente un bilan de stationnement avec une perte de 55 emplacements de stationnement ;
134. Considérant toutefois que ce bilan est fait en comparant la situation transitoire en place mais pas la situation existante (post démolition viaduc), que la perte de stationnement est plus élevée, qu'il y a lieu que parking.brussels se prononce sur les chiffres et la situation présentée ;
135. Considérant que l'étude d'incidence en sa page 109 mentionne 187 emplacements de stationnement ;
136. Considérant selon les données se trouvant sur l'application map viewer de parking.brussels que du côté Est se trouvent 120 emplacements de parkings réduits à 6 places de parkings suivant la page 38 de la note explicative et de 63 places côté ouest à 16 places, soit une réduction totale de (183-24=)159 places ; que ce chiffre de 183 places a également été calculé par l'étude d'incidences ;
137. Vu les objectifs du plan Good Move et l'arrêté du 18 juillet 2013 sur la politique de stationnement qui demande de compenser la perte de stationnement en voirie par du stationnement hors voirie ;
138. Considérant qu'aucun projet de mutualisation de l'offre n'est défini actuellement, qu'il convient dès lors d'étudier si l'offre en stationnement existante en voirie et hors voirie est suffisante pour répondre aux besoins des riverains du côté Est du boulevard ; et qu'il sera nécessaire le cas échéant que le demandeur s'accorde avec parking.brussels afin de trouver des solutions de compensation hors-voirie ou de prévoir du stationnement sur la latérale ;

139. Considérant que les accès aux garages des immeubles n°153,155,159 sont condamnés suite aux aménagements projetés, que c'est inacceptable ; qu'il y a lieu de revoir cette portion du carrefour Diamant et du début de la latérale ;
140. Considérant la station Cambio qui existaient sous le viaduc ;
141. Considérant que les caractéristiques de l'offre en stationnement n'ont pas intégré des propositions en matière de stations d'auto partagées ou d'emplacements livraison ou taxis ; qu'il y a lieu d'intégrer cette problématique ;
- Conclusions
142. Considérant que, pour les raisons qui précèdent, lors de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme, il faudra veiller à :
- En terme de mobilité :*
- Compléter le guidage podotactile de certaines traversées afin d'assurer leur conformité aux recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
 - Equiper au moins 25% des bancs d'un dossier et d'accoudoirs ;
 - Opter pour un modèle d'arceau vélo conforme aux recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
 - Aménager les emplacements de stationnement pour personnes handicapées conformément aux recommandations du Cahier de l'accessibilité piétonne ;
 - Préciser certains marquages absents sur les plans (tourne à droite vers avenue de Roodebeek/Cerisiers depuis Vergote) ;
 - Prévoir une signalisation claire et mutualiser au maximum les panneaux afin d'éviter l'encombrement de l'espace public ;
- En terme de végétalisation :*
- Proposer un plan d'aménagement paysagé détaillé, maximisant le nombre d'arbres plantés essentiellement d'essence indigène et proposant des aménagements de gestion intégrée des eaux de pluie de manière à faire de cet espace public un îlot de fraîcheur en tenant compte de la fonction structurante du boulevard ;
 - Intégrer un concept d'alignement des arbres cohérent tout au long du bd si possible sur 4 rangées ;
 - Favoriser les plantations issues du sud de l'Europe et éviter ceux en provenance d'autres continents tel que le Quercus shumardii (sud des Etats Unis – voir Annexe A) ;
 - Ne pas planter de Ginkgo biloba (femelle ou mâle) ;
 - Ne pas planter de multitruncs sur la berme centrale et de privilégier des formes fastigiées ;
 - Renseigner les essences pour les arbres de 2ème grandeur et sciaphiles ne sont pas renseignées ;
 - Renseigner et localiser les essences de graminées ;
 - Privilégier pour les plantes hautes des mélanges de 70% plantes indigènes et de 30% de plantes horticoles, que les plantes mellifères/nectarifères, favorables aux pollinisateurs sauvages et aux oiseaux sont à privilégier ;
 - Situer les luminaires hors des couronnes des arbres ou à proximité immédiate des fosses d'arbre afin d'éviter tout élagage drastique de ces derniers si la couronne « gêne » l'éclairage ;
 - Ne pas poser le câblage reliant les luminaires en dessous des arbres ou à proximité des racines ;
143. Considérant que la demande va dans le bon sens et que de nombreuses améliorations apportées depuis les plans initiaux tirent le projet vers le haut ;
144. Considérant pour rappel qu'il s'agit de la première tranche de rénovation de la moyenne ceinture Est, qu'à ce titre la demande servira de modèle à suivre pour les autres réaménagements de la moyenne ceinture et qu'à ce titre elle se doit d'être irréprochable dans son projet et son exécution sachant que les principes seront copiés et les pistes cyclables prolongées sur le reste de la moyenne ceinture ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE :

Aménagements paysagers :

- Fournir un plan des zones plantables (là où les sous-sol permettent de planter un arbre à haute-tige) sur l'ensemble du périmètre du projet ;

- Élaborer des concepts d'aménagements paysagers et ambiances d'espaces publics particuliers aux endroits stratégiques (notamment le balcon E40, entrée Parkway, placette Diamant, Square Vergote) en adéquation avec la prescription 24. du PRAS relative aux espaces structurants, et tenir compte de l'aspect patrimonial et des espaces verts existants au niveau du square Vergote ;
- Verdurer les abords des trémies de tunnels ;
- Privilégier un revêtement trottoir en raccord avec les voiries communales rénovées et le plan trottoir communal ;
- Replacer le canisite dans le triangle verdurisé face n°199 à 211 de l'avenue du Diamant ;
- Fournir les informations nécessaires sur les arbres abattus (étude phytosanitaire, essence des arbres, raisons des abattages, ...)

Aménagements piétons :

- Etudier la possibilité de supprimer une bande de présélection (tourne à droite) à l'approche du carrefour Meiser afin d'augmenter la largeur du trottoir et de la piste cyclable, en vue d'avoir une largeur de trottoir de minimum 2m et une piste cyclable de 4m ;
- Aménager un trottoir plus large dans les limites de ce qui est possible entre la place Meiser et l'avenue de l'Émeraude ;
- Etudier et régler la question des accès PMR à la station Diamant (côté est et ouest) ;
- Prolonger le revêtement de trottoir de la placette Diamant triangulaire jusqu'à la façade, au débouché de la latérale ouest sur l'avenue du Diamant ;

Aménagements cyclables :

- De manière générale, pour les rues cyclables :
 - Marquer les entrées et sorties aux rues cyclables sans prolonger la zone ocre de aux embouchures des voiries perpendiculaires, par exemple en utilisant le principe du trottoir traversant présent à la rue du Saphir sur les carrefours avec l'avenue de l'Émeraude, l'avenue Emile Max, l'avenue de l'Opale, l'avenue Adolphe Lacomblé, la petite rue longeant l'entrée de métro Diamant, la rue du Général Gratry et les rues longeant le square Vergote ;
 - revoir les logos vélos afin que les cyclistes aient autant de largeur dans les deux sens pour rouler, notamment afin de minimiser le risque de conflit avec les voitures stationnées dans les zones de stationnement implantées le long des rues cyclables ;
- Revoir les aménagements cyclistes et les ilots directionnels côté est au niveau du carrefour Diamant afin de fluidifier et de sécuriser le cheminement naturel des cyclistes ;
- Prévoir de l'asphalte ocre également dans les petits tronçons perpendiculaires à l'axe de la voirie lors des traversées (notamment au niveau du square Vergote, du carrefour Diamant, et de l'avenue Emile Max) ;
- Protéger la piste cyclable bidirectionnelle côté Est des voies de circulation par une zone tampon ou une bordure ;
- Garder un profil de piste cyclable bidirectionnelle mais y prévoir un marquage et une signalisation provisoire unidirectionnel sur le tronçon situé au sud de la traversée cyclopiétonne du square Vergote en attendant la mise en place de la continuation des trajets cyclables ;
- Etudier la possibilité de déplacer l'ascenseur Metro Diamant, ou, le cas échéant, clarifier la position de l'ascenseur en plans et coupes en fonction de la station de métro Diamant ;
- Apporter des informations quant aux stations Villo! présentes avant la démolition du viaduc ;
- Reprendre en plan les aménagements entre la place Meiser et le début de la latérale ouest et réfléchir à une sécurisation des modes actifs, notamment les usagers de la piste cyclable entre Meiser et l'avenue de l'Émeraude, par exemple par l'aménagement d'une rue cyclable, le marquage de cette piste en asphalte ocre, ... ;
- Réfléchir à un dispositif de contrôle de la circulation automobile sur les rues cyclables longeant le square Vergote ;

Aménagements automobiles :

- Revoir l'aménagement de l'entrée de la latérale ouest à la hauteur du n°155 afin de réduire la vitesse des automobilistes et de sécuriser le cheminement naturel des cyclistes (par ex. en réduisant la largeur, en avançant le plateau en asphalte ocre plus près des voies centrales, en maintenant l'axe cyclable à contresens rectiligne et en marquant la priorité pour le cycliste, ...)
- Revoir l'aménagement de la berme côté est à hauteur du square Vergote afin de renforcer la symétrie et permettre de prolonger l'alignement d'arbre ;

- Élargir l'îlot directionnel au carrefour Opale/latérale ouest jusqu'à la traversée piétonne pour éviter que les voitures puissent continuer sur la latérale ;
- Revoir le carrefour Diamant et le début d'accès à la latérale afin de permettre aux immeubles n°153,155,157 de pouvoir accéder à leur garage ;
- Apporter des précisions quant au stationnement des voitures partagées, des zones de livraisons et du stationnement réservé aux taxis ;
- Fournir une étude de l'offre en stationnement hors voirie existante pour répondre aux besoins des riverains et étudier la nécessité de maintenir du stationnement en voirie ;
- Préciser les rayons de giration des différents carrefours ;

Par ailleurs, les Communes attirent l'attention sur les points suivants :

- *Avoir des phases de feux permettant les traversées en une fois du boulevard afin que les cyclistes et piétons ne se retrouvent pas coincés sur un espace restreint et donc pour vérifier cette condition, annexer au projet une étude sur les phases de feu projetées ;*
- *Avoir des phases de feux permettant les traversées en une fois du boulevard afin que les cyclistes et piétons ne se retrouvent pas coincés sur l'îlot central ;*
- *Latérale Reyers côté est : la commune se demande comment la rue à circulation locale prévue sera respectée ;*
- *Clarifier les cheminements bus des lignes 21 et 79 futurs autour du carrefour venant de Colonel Bourg en coordination avec la STIB ;*

Et concernant les projets connexes, les Communes demandent :

- *Inviter le demandeur à intégrer les projets connexes demandés par le gouvernement (l'accroche Emeraude et le balcon Parkway) dans la demande de permis subséquente;*
- *Inviter le gouvernement régional et le demandeur à s'engager dans un réaménagement similaire au reste de la demande pour le tronçon Meiser/Emile Max à l'issue de la décision du GRBC sur le médiatram ;*
- *Inviter le gouvernement régional à prolonger le dispositif cyclable sur le tronçon Vergote - Montgomery, dans un délai raisonnable ;*

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

(s) M. Frédéric NIMAL, président; (s) Mme Emilie VAN HOESTENBERGHE et MM Eric DE LEEUW, William CHISHOLM, Frédéric DENYS et Martial RESIBOIS, (s) Guy VAN REEPINGEN

Pour copie conforme:

Le Secrétaire,

Guy VAN REEPINGEN

Le Président,

Frédéric NIMAL
Echevin

Frédéric NIMAL, Président,

Eric DE LEEUW, Représentant de la Commune de Schaerbeek,

William CHISHOLM, Représentant de la Commune de Schaerbeek,

Frédéric DENYS, Représentant de la Commune de Woluwe-St-Lambert,

Martial RESIBOIS, Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme,

Emilie VAN HOESTENBERGHE, Représentante de BUP-Direction de l'Urbanisme,

Guy VAN REEPINGEN, Secrétaire,