

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 04/11/2021 - REEXAMEN**DEMANDEUR :****LIEU :**

Chaussée de Haecht, de 132 à 199

OBJET :

Réaménager l'espace public de façade à façade, en ce compris le renouvellement des voies de tram, la mise aux normes d'accessibilité et de sécurité de l'arrêt "Robiano" (chaussée de Haecht), l'abattage de 6 arbres à haute-tige et la modification des revêtements, sens de circulation.

SITUATION : AU PRAS :

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

AUTRE(S) :

dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « ILOT 233 ENTRE CHAUSSEE DE HAECHT ET LES RUES ROGIER, SEUTIN ET JOSAPHAT. », ayant fait l'objet d'un arrêté de type « Loi 62 - Arrêté PPAS » en date du 09/09/1993.

ENQUETE :

du 07/09/2021 au 06/10/2021

REACTIONS :

10

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

1. Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant, en Zone d'Intérêt Culturel, Historique, Esthétique ou d'Embellissement (ZICHEE) et partiellement en liseré de noyau commercial, au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;
2. Considérant que, à la carte 1 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative à l'« Armature spatiale et vision pour Bruxelles », le périmètre projeté se situe :
 - en « Accessibilité multimodale: grande voirie urbaine »,
 - en « Espace socio économiquement faible » ;
3. Considérant que, à la carte 3 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative au « maillage vert et bleu », le périmètre projeté se situe :
 - en « Zone prioritaire de verdoisement » ;
4. Considérant que, aux cartes 4 et 8 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relatives à l'« Espace public et rénovation urbaine », le périmètre projeté se situe :
 - en « Noyau d'identité locale existant » ;
 - en « Zone prioritaire de verdoisement »
5. Considérant que, à la carte 5 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative au « Développement économique », le périmètre projeté se situe :
 - partiellement en « Structure commerçante : Liseré de noyau commercial » ;
6. Considérant que, aux cartes 6 et 8 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relatives « aux réseaux structurants de mobilité », le périmètre projeté se situe :
 - en « Réseau de transport en commun de haute capacité : ligne de TC de haute capacité existante » ;
7. Considérant que le périmètre du projet se situe en bordure des biens classés suivants :
 - dénommé "place de la Reine et des abords de l'église Sainte-Marie", par arrêté du Gouvernement du 03/10/1983 ;
 - dénommé "Eglise Royale Sainte-Marie", par arrêté du Gouvernement du 09/11/1976 ;
 - dénommé "Maison des Arts - ancien château Eenes-Terlinden - et son jardin", par arrêté du Gouvernement du 09/11/1993 ;
8. Considérant que le projet du plan régional « Good Move », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 05/03/2020 précise pour le projet la "spécialisation multimodale des voiries" suivante (où quartier < plus < confort) :

- piétons : en réseau “plus”,
 - vélos : en réseau “confort”,
 - transport public : en réseau “confort”,
 - auto : en réseau “quartier”,
 - poids-lourd : en réseau “quartier” ;
9. Considérant que la chaussée de Haecht et la place Royale-Saint-Marie - comprises dans le périmètre du projet - sont des voiries régionales ;
10. Considérant que les voiries débouchants sur la chaussée de Haecht sont des voiries communales (avenue et rue Rogier, rue Seutin, la rue de l’Olivier) ;
11. Considérant que l’aire d’intervention projetée concerne les lignes de transport public suivantes :
- Chaussée de Haecht (arrêt “Rogier”),
 - la ligne du tram 92 de la STIB,
 - les lignes de bus 65 et 66 de la STIB,
 - Rue et avenue Rogier (arrêt “Rogier”)
 - la ligne du tram 25 de la STIB,
 - les lignes de bus 62 et 65 de la STIB ;
12. Considérant que la présente demande s’inscrit dans une succession d’interventions au sein du quartier, incluant les renouvellements urgents des rails de trams existants ; que la présente demande comprend le tronçon de la chaussée de Haecht pour lequel cette rénovation de rails est la plus urgente ;
13. Considérant que le projet s’inscrit dans une zone de rénovation urbaine incluant le Contrat de Rénovation Urbaine “CRU 2 - Brabant-Nord -Saint Lazare” ; que, dans ce contexte, une étude de mobilité a démarré depuis le mois d’août 2019 : le Contrat Local de Mobilité Lambermont-Botanique ;
14. Considérant que le périmètre de la présente demande de permis se situe à proximité des projets de réaménagement suivants :
- tronçon de l’avenue Rogier compris entre les n° 50 à 143, autorisé par le permis d’urbanisme référencé 15/PFD/1711021, délivré par le fonctionnaire délégué régional le 10/03/2020, chantier actuellement en cours de réalisation,
 - Places Pogge et d’Houffalize – rue de Jérusalem, permis d’urbanisme référencé 15/PFD/1746947, en cours d’instruction,
 - Avenue Louis Bertrand, permis d’urbanisme référencé 15/PFU/1750216, en cours d’instruction ;

OBJET

15. Considérant que la demande porte sur le réaménagement de la chaussée de Haecht, de façade à façade entre la place de la Reine et le carrefour avec la rue et l’avenue Rogier ;

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

16. Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivant :
- en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l’aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun,
 - en application de l’article 175/20 §1^{er} du CoBAT, mesures particulières de publicité (30 jours) requises en ce que la demande est soumise à rapport d’incidence ;
17. Considérant que la demande est soumise à rapport d’incidence pour le motif suivant :
- en application 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 » ;
18. Considérant que la demande est soumise à l’avis des administrations ou instances des suivantes :
- Collège des Bourgmestres et Echevins de la commune de Schaerbeek,
 - STIB,
 - Conseil des Gestionnaires du Réseau Bruxellois – CGRB c/o Vivaqua,
 - le SIAMU ;
19. Considérant la demande d’avis d’instance envoyée le 28/06/2021 au Conseil des Gestionnaires des Réseaux de Bruxelles (CGRB-Vivaqua) par le Fonctionnaire Délégué ; qu’il n’a pas reçu son avis dans les trente jours impartis ; que, dès lors, la procédure est poursuivie sans devoir tenir compte d’avis transmis au-delà du délai imparti, conformément à l’art. 176 al.7 du CoBAT ;

ENQUETE 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 01/09/2021 et le 30/09/2021 ; que les 11 réclamations qui ont été formulées portent sur les aspects suivants :

- Généralités :
 - demande de respecter le code civil en ce qui concerne la distance de 2m minimum à respecter entre les frondaisons végétales et les saillies émanant des façades riveraines ;
 - Principe et objectifs d'aménagement
 - déclare être globalement favorable au projet en ce qu'il permet d'améliorer les déplacements à pied et à vélo en ce qu'il :
 - propose un revêtement de chaussée en asphalte uniforme et confortable ;
 - supprime une bande de trafic motorisé, permettant de réduire le pression sur les cyclistes situés entre les rails de tram ;
 - la suppression des bande de présélection au niveau du carrefour avec l'avenue Rogier ;
 - la simplification du carrefour précité ;
 - l'ajout de stationnements vélos ;
 - plusieurs soutiens au projet de mise à sens unique de la chaussée, car permet :
 - d'améliorer le mobilité douce dans le quartier ;
 - de faciliter le passage des transports publics,
 - améliorer le conditions de circulation des piétons,
 - améliorer la sécurité routière ;
 - Environnement
 - Biodiversité et végétation
 - demande de figurer les arbres abattus en plan (clarifier) ;
 - ne comprend pas pourquoi le projet abat des arbres sains ;
 - demande de davantage planter d'arbres la chaussée et d'assurer que les plantations basses soient suffisamment protégées ;
- Eaux de surface :
 - demande d'assurer des revêtements perméables ;
- Mobilité :
 - Généralités :
 - demande de réaliser une étude de mobilité permettant d'empêcher le report du trafic routier de transit dans la rue Royale Sainte-Marie ;
 - demande de considérer le présence de nombreux rodéo urbain dans la chaussée de Haecht ;
 - Piétons
 - Demande de mieux assurer la traversée des personnes malvoyantes au niveau des traversées piétonnes ;
 - Cyclistes :
 - demande de garantir que le report du trafic motorisé ne se reporte pas vers la rue Royale Sainte-Marie, au détriment des cyclistes (axe vélo « PLUS » au PRM « Good move ») ;
 - demande de ne pas prévoir de trottoir traversants avec des bordures afin de permettre la réinsertion plus aisée des cyclistes en chaussée ;
 - plusieurs demandes d'empêcher que les « usager des deux roues » (cyclistes) ne montent sur les trottoirs car cela insécurise grandement les piétons, entre le n°169 et 134 ;
 - demande de créer des pistes cyclables séparées car les stationnements -provisoire et illégal- en chaussée sont légions et obligent les cyclistes à devoir traverser les rails de tram en totale insécurité ;
 - Circulation routière :
 - critique le choix du sens unique pour la circulation car craint que le trafic de transit ne se reporte dans la rue Seutin ou via la rue Royale Sainte-Marie et complexifie l'accès routier par des riverains ;
 - déplore le fait que la circulation doit traverser le contre sens tram/vélo pour rejoindre la rue de la Constitution ;

- Stationnement :
 - demande de sécuriser les trottoirs du stationnement sauvage ;
- Mobilier et décorations :
 - demande de prévoir le modèle d'arceaux vélo proposé par le vademécum « stationnement vélo, publié par Bruxelles Mobilité, tel que le respect des aspects suivants :
 - la présence de deux barres latérales supérieures distantes d'une vingtaine de centimètres,
 - l'utilisation d'une section carrée/rectangulaire et pleine, plutôt que des tubes qui sont très facilement, et régulièrement, coupés à l'aide de simples outils de plombier,
 - l'ajout d'une barre latérale à 30 cm de hauteur pour les arceaux situés aux extrémités d'une série, afin d'en garantir la détection à la canne pour les personnes malvoyantes (dans le projet actuel, cela s'avère nécessaire devant la maison des arts) ;

SITUATION EXISTANTE

21. Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier du 19^{ème} siècle (1850-1880), densément construit et habité ; qu'il comprend des bâtisses établies en R+2 à R+5, dont de nombreuses sont reprises à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois et de type néo-classique ;
22. Considérant que de nombreuses maisons unifamiliales ont été progressivement reconditionnées en appartements, favorisant le dynamisme et la forte densité de population du quartier ;
23. Considérant que le tronçon de la chaussée de Haecht concerné par le projet comprend des devantures commerciales et dessert des institutions scolaires et communautaires qui participent activement à la convivialité et à l'animation de l'espace public ;
24. Considérant que l'avenue Rogier est large de 14 m et régie en zone 30 et en double sens de circulation ; que le carrefour avec la rue et l'avenue Rogier constitue un « point noir de circulation », repris par Bruxelles Mobilité comme « Zone à Concentration d'Accident » (ZACA) ;
25. Considérant que, hormis la rue Royale-Sainte-Marie (en double sens), les rues débouchant sur la chaussée de Haecht sont toutes régies en sens unique de circulation ;
26. Considérant que la configuration actuelle de la voirie est la suivante :
 - les trottoirs sont réalisés en dalles de bétons beige 20x20 (chaussée de Haecht) et en pierre bleue (place de la Reine) ; entre les zones de stationnement et les façades, leur largeur varie entre 1,50 m à 1,93 m,
 - les zones de stationnement, d'une capacité de 24 places, sont larges de 1,83 m, sont réalisées en pavés de pierre naturelle de récupération (grès 20x20) et se situent entre le trottoir et la chaussée carrossable asphaltée,
 - 2 zones de livraisons sont d'une longueur cumulée de 15 m et sont situées au droit des n° 181 et 163,
 - la chaussée carrossable est réalisée en asphalte d'imitation dalles de béton 10x20cm de type 'Gluestone' ; au niveau du carrefour avec la place de la Reine, elle est en asphalte et sa largeur moyenne est de 6,70 m ; au carrefour avec la rue/avenue Rogier, sa largeur est doublée par des bandes de pré-sélection,
 - les quais de tram et de bus de l'arrêt dénommé « Rogier » (Haecht) ont une largeur variant entre 3,5 m et 3,73 m et ils incluent du mobilier urbain spécifique à l'exploitation de lignes de transport en commun (abris bus, poubelle,...),
 - le site propre franchissable de tram de la STIB est situé au centre de la voirie et est surélevé de 7 cm par rapport à la chaussée carrossable ; la circulation des tram est régie en double sens et le revêtement du site propre est réalisé en pavés de béton gris foncé,
 - les alignements (alternés) d'arbres à haute-tige sont composés d'érables argenté (*Acer saccharinum*) ; ils sont implantés de part et d'autre de la chaussée et dans la continuité des zones de stationnement ;
27. Considérant que, malgré le caractère globalement minéral (au sol) de la voirie, la canopée arborescente existante est imposante ; que les systèmes racinaires endommagent également les surfaces de trottoirs existantes ; que l'entretien des arbres existants est complexe pour le service de gestion des espaces verts de Bruxelles Mobilité ;
28. Considérant que la circulation actuelle des trams 62, 92 (et 25) et des bus 65 et 66 de la STIB est maintenue ;
29. Considérant que l'espace public est fortement sollicité par les piétons et les véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité de la population locale, à la présence de nombreux commerces et à la proximité d'arrêts de transport public hautement fréquentés ;

30. Considérant que la largeur globale des trottoirs est nettement insuffisante au regard de la forte fréquentation de l'espace public par les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
 31. Considérant que certaines traversées piétonnes ne sont pas conformes à l'article 5 du titre VII du RRU en ce qu'elles ne comportent pas de dalles podotactiles ;
 32. Considérant que la traversée piétonne existante à l'intersection entre la chaussée de Haecht et la place de la Reine impose une double traversée longue et non sécurisée pour les piétons et les PMR ;
 33. Considérant que la présence de cyclistes sur cet axe est relativement faible mais en légère augmentation ; que le nombre de cyclistes dans la chaussée de Haecht n'évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise ; que cette faible évolution est expliquée par un trafic motorisé trop important et en saturation durant les heures de pointes et du fait de la présence de rails de tram ;
 34. Considérant que le trafic routier existant est intense ; que de nombreux véhicules stationnent en double file sur la chaussée carrossable, forçant les autres véhicules motorisés à effectuer des manœuvres insécurisantes pour tous ; que cette situation impacte également la fluidité du trafic en chaussée et, en particulier, la vitesse commerciale des véhicules de la STIB (nombreux trams et bus) ;
 35. Considérant en outre que la vitesse du trafic motorisé est régulièrement excessive et particulièrement en soirée et la nuit ; qu'elle nuit tant à la sécurité des modes actifs qu'à la convivialité ou à la quiétude du quartier ;
 36. Considérant que les arrêts STIB « Rogier » (chaussée de Haecht) ne répondent pas aux normes d'accessibilité minimales ; qu'ils ne sont pas établis à la hauteur nécessaire pour permettre une accessibilité optimale des voyageurs entre le quai et les véhicules ; que, en conséquence, ils ne garantissent pas l'accès confortable et sécurisé de tous les usagers ;
 37. Considérant que l'abri pour voyageurs situé sur le trottoir pair intègre un dispositif publicitaire ;
 38. Considérant que ces quais s'établissent devant des entrées de garage régulièrement empruntées (Union Turque de Belgique, n°173 et l'Institut Saint Marie de la Sagesse, n°164) ;
 39. Considérant que les débouchés des rues Seutin et Constitution sont établis en traversées piétonnes surélevées (avec rampes de plateaux) ;
 40. Considérant que la demande locale en emplacements de stationnement à usage privé est importante ;
 41. Considérant que la fréquence moyenne du transport public actuel est la suivante :
 - bus 65 : 7 bus/h, ,
 - bus 66 : 7 bus/h,
 - tram 25 : 9 tram/h,
 - tram 62 : 4,5 tram/h,
 - tram 92 : 9 tram/h ;
 42. Considérant que les bordures sailliantes des trottoirs sont en pierre bleue ; que les filets d'eau sont réalisés en béton gris ;
 43. Considérant que l'éclairage public est ancré aux façades tout comme les lignes aériennes (portant les caténaires du tram) ;
 44. Considérant que l'état des rails actuels ne permet pas à la STIB d'atteindre ses objectifs en termes de performance des transports publics en ville ;
 45. Considérant qu'il y a dès lors lieu de revoir l'aménagement de l'espace public et de prévoir sa mise aux normes urbanistiques ;
 46. Considérant que la rénovation/adaptation sécuritaire des rails de trams en ville est prioritaire et d'intérêt public ; que sa rénovation participe à la réduction du bruit et des vibrations dans une voirie relativement étroite et fortement sollicitée ;
 47. Considérant que, en raison de l'ensemble des éléments précités (vétusté, ralentissement du transport public, insécurité, inesthétisme, ...), il y a lieu de rénover prioritairement ce tronçon de la chaussée de Haecht) ;
- OBJECTIFS DU PROJET**
48. Considérant que le projet vise à résoudre la situation non sécuritaire et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ; que, à cet effet, il doit prioriser :
 - l'amélioration de la convivialité de l'espace public par :
 - le renforcement de l'identité locale de la chaussée, reprise au PRDD,
 - la qualité esthétique et fonctionnelle de l'aménagement et de son raccord harmonieux avec les voiries limitrophes,

- l'apaisement (vitesse et bruit) du trafic motorisé,
- l'amélioration du verdoisement de la voirie ;
- l'accessibilité et la sécurité des modes actifs et plus particulièrement des piétons et des PMR ;
- l'amélioration des transports en commun par :
 - l'augmentation de l'offre en transport en commun (assurer la fréquence et le confort des véhicules...),
 - l'accessibilité des voyageurs au matériel roulant de la STIB,
 - l'assurance de la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun,
 - le remplacement des rails de tram et, au besoin, des portes caténaies,
 - la réduction du bruit et des vibrations au sein du quartier par la mise en place d'une gaine antivibratoire rénovée et plus performante ;

SITUATION PROJETEE

49. Considérant que le réaménagement est proposé en lien avec les conclusions tirées de l'étude de mobilité (Contrat local de Mobilité) initiée dans le cadre du CRU 2 et conduite par Bruxelles Mobilité ; que la mise en sens unique de ce tronçon de la chaussée de Haecht (depuis la place de la Reine vers l'avenue Rogier) est le scénario (dénommé "variante 2") retenu par l'ensemble des instances participantes ;
50. Considérant dès lors que le projet prévoit cette mise en sens unique et d'établir un contre-sens uniquement emprunté par les véhicules de transport public (trams et bus) et les cyclistes ;
51. Considérant en effet que les comptages réalisés en 2019 dans le cadre de l'élaboration de l'étude de mobilité précitée concluent à un flux de transit très important d'environ 390 véhicules vers le centre-ville et de 200 véhicules vers les faubourgs ;
52. Considérant que le réaménagement projeté comprend les éléments suivants :
- les trottoirs sont rénovés en pavés béton beige à joints étroits 20x20x8 ; ils sont globalement élargis à 3,7 m (l'espace libre entre les façades riveraines et les fosses de plantations prévues est de 2,14 m), et sont proposés, aux endroits suivants, de différente manière :
 - à partir du n° 169 de la chaussée de Haecht (fin des quais de la STIB) jusqu'au n° 142, les trottoirs sont mis de plain-pied avec la chaussée carrossable,
 - les trottoirs situés sur la place de la Reine sont prévus en pavés de pierre bleue de récupération de format 20x20 et bouchardés ;
 - les quais de transport public sont portés à 45 m de long afin de permettre l'arrêt des modèles de tram T4000 ; ils sont rééquipés (abris pour voyageurs, bords fusibles et dalles d'accès PMR, poubelle, panneau d'affichage des horaires en temps réel, ...) et les publicités sont dissociées des abris ; les quais sont établis sur les deux niveaux suivants :
 - à 31 cm par rapport à la chaussée carrossable, afin de permettre l'accessibilité au tram, la largeur du trottoir est de 3,7 m,
 - à 18 cm par rapport à la chaussée carrossable, afin de permettre l'accessibilité au bus, la largeur du trottoir est de 3,7 m et la publicité est dissociée de l'abris ;
 - la chaussée carrossable est globalement portée à une largeur de 6,35 m, filets d'eau compris, et de la manière suivante :
 - du côté pair de la voirie, la bande de circulation est réalisée en asphalte noir avec marquage d'une piste cyclable suggérée au centre de la bande, entre les rails,
 - du côté impair de la voirie, la bande de contre-sens tram-bus-vélo est prévue en asphalte et distinguée par une autre couleur qui reste à déterminer ; elle comprend le marquage d'une piste cyclable suggérée au centre de la bande, entre les rails ;
 - les rails de tram sont entièrement renouvelés et sont enchâssés dans un tapis antivibratoire ;
 - le site propre de tram situé au débouché de la place de la Reine sur la chaussée de Haecht, est prévu en asphalte de type « Gluestone à imitation pierre bleue » ;
 - les 24 places de stationnement existantes sont supprimées et la place PMR est déplacée au niveau du n° 55 de la rue de la Constitution ;
 - les zones de livraisons sont déplacées à la hauteur des n° 138 et 142 et ont une longueur cumulée de 17 m (au lieu de 15 m en situation existante) ;

- les 6 arbres à haute-tige existants sont supprimés et remplacés par 11 nouveaux sujets, à haute-tige également, de 3^{ème} grandeur (soit de 20 à 25 m de haut) et à port fastigié. Les essences prévues sont les suivantes :
 - 6 Amélanchiers arborea 'Robin Hill',
 - 5 Koelreuteria Paniculata 'Fastigiata',
 - 1 Sophora Japonica est implanté sur l'îlot central situé au centre du croisement entre la chaussée de Haecht et la place de la Reine ;
 - les fosses de plantations sont de forme rectangulaires et de dimension 1,5 m x 4 m et comprennent un substrat spécifique « tree-friendly » de type mélange terre-pierre ; elles comprennent les arbres à haute-tige précités et des plantations composées d'essences robustes de type haie semi-libre d'environ 2 m de hauteur et de 1,5 m de large (type : Hedera Helix 'Arborescent', Spiraea Arguta et Sephanandra Incisa 'Crispa') ; la fondation de la voirie (chaussée et trottoirs) est composé d'un mélange terre-pierre ;
53. Considérant que les trottoirs comprennent des pentes transversales moyenne de +/- 2% et dirigent les eaux pluviales prioritairement vers les bandes plantées ;
54. Considérant que le projet prévoit, au centre de la chaussée, un écartement entre les deux voies de tram de 10 cm afin de permettre l'accessibilité des modèles de tram T3000 et T4000 (plus récents) et le croisement simultané entre deux poids-lourds ou entre un poids-lourd et un tram ;
55. Considérant que l'éclairage public existant est maintenu à l'identique ; que les caténaies sont fixées aux murs des bâtiments riverains ;
56. Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé et adapté aux usages actuels de la voirie (bancs, poubelles, arceaux vélos en acier Corten & bois, barrière de sécurité, ...) ;
57. Considérant que le demandeur prévoit d'implanter des potelets anti-stationnement le long des bordures de trottoirs et en dehors des accès aux garages riverains ;
58. Considérant que les bordures enterrées et les filets d'eau sont prévus en béton ;
59. Considérant que, en sous-sol, des panneaux spécifiques empêchent le développement racinaire autour du réseau d'impétrants limitrophe ;

MOTIVATION

Cadre réglementaire et stratégique

60. Considérant que le projet s'inscrit dans le cadre de l'axe 4 du PRDD « Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal – l'organisation de la mobilité et de la ville polycentrique » en ce qu'il répond aux objectifs de :
- réduction pertinente du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics,
 - augmenter l'attractivité des transports publics urbains,
 - améliorer les déplacements -confortable et sécurisé- des modes actifs ;
61. Considérant, en outre, qu'en application du PRDD, le projet améliore :
- le verdoisement de l'espace public par la mise en place de 12 arbres à haute-tige (maillage vert) ;
 - la perméabilité généralisée des revêtements de l'espace public, permettant de contribuer à la stratégie de maillage bleu promue par Bruxelles Environnement ;

Aménagement

Conception :

62. Considérant que la configuration de l'espace public prévue correspond à la fois au principe d'aménagement d'une zone 30 et d'une zone 20, en ce qu'il mélange les composantes de ces deux principes d'aménagement ;
63. Considérant en effet qu'une zone 30 répond aux principes d'aménagement suivant :
- la chaussée et le trottoir sont conçus avec une différence (sensible) de niveau par la mise en place de bordures sailliantes, tout le long de la chaussée,
 - les circulations et les zones de stationnement sont distingués par des revêtements différents,
 - les traversées piétonnes sont équipées et marquées au niveau de la chaussée carrossable ;
64. Considérant que le demandeur motive la mise de plain-pied partielle de la voirie en ce qu'il souhaite que les cyclistes puissent s'arrêter sur les trottoirs lorsqu'ils se sentent opprimés par le trafic motorisé de la chaussée ;

65. Considérant néanmoins que cet aménagement mixte (zone 20 et 30) ne participe pas à la bonne compréhension du régime de la circulation par l'ensemble des usagers ; que, à cet effet, y a lieu de concevoir les zones 20 ou 30 par logique de tronçon (entre deux carrefours majeurs) ;
66. Considérant en effet que cette ambiguïté peut parfois conduire à des conflits (accidents ou incivilités) alors que le projet vise justement à apporter plus de lisibilité, de cohérence et d'apaisement au sein de ce quartier densément habité ;
67. Considérant en effet que :
- la chaussée de Haecht est définie comme un espace structurant au PRAS,
 - cet espace public est très fortement sollicité par les piétons et les PMR (lié à la très forte densité de population du quartier),
 - la volonté de diminuer le sentiment d'oppression des cyclistes par le trafic motorisé en chaussée ne peut être réalisée au détriment de la dégradation du sentiment de sécurité des nombreux piétons et PMR en trottoirs,
 - la mise de plain-pied invite insécuritairement les nombreux piétons et PMR à traverser la chaussée (à plus de 20 m d'une traversée piétonne) alors que le flux du trafic (bus et trams compris) restera soutenu (plus de 200 véhicules/h/sens),
 - sans bordures surelevées et au regard de la pression importante sur le stationnement en voirie, les parterres plantés risquent d'être - à plus long terme - rapidement empiétés par du stationnement sauvage (malgré le choix judicieux opéré au niveau des essences végétales) ;
68. Considérant en effet que les fosses de plantations existantes sont régulièrement sujettes à des dépôts clandestins ; que, en soirée, de nombreux tronçons de trottoir sont régulièrement empiétés par du stationnement sauvage ;
69. Considérant dès lors et suivant les objectifs poursuivis, qu'il y a lieu de concevoir l'ensemble de la chaussée de Haecht en zone 30, en surélevant l'ensemble des trottoirs la chaussée, excepté au niveau des traversées piétonnes ;
70. Considérant que la perte de stationnement permet un meilleur niveau d'embellissement, d'apaisement et de qualité de circulation en voirie pour les modes actifs et les riverains ; que cette mesure participe également à l'attractivité tant des commerces que des habitations riveraines ;

Matériaux :

71. Considérant que le revêtement des trottoirs, proposé en béton beige, entre en contradiction avec le « plan trottoirs » de la commune de Schaerbeek de 2019 publié et mis à jour le 13/04/2020, sur le site internet communal (https://www.1030.be/sites/default/files/files/Cadre-vie-Environnement/Mobilite-Voirie/18_05_18_trottoirs_materiaux_carte_pave_a0.pdf) ;
72. Considérant que ce plan stratégique est étudié en fonction du contexte patrimonial et esthétique de chaque quartier identifié à Schaerbeek ; que, outre la garantie d'une plus grande cohérence paysagère, il permet également aux autorités communale et régionale d'anticiper plus durablement l'entretien et la rénovation des trottoirs sur une base économiquement prévisible ;
73. Considérant en outre que l'usage de la pierre naturelle en trottoir n'entre pas automatiquement en contradiction avec la volonté de rendre les circulations piétonnes et PMR plus confortables et accessibles en Région de Bruxelles-Capitale (axe piéton "PLUS" au plan SMV pour la chaussée de Haecht) ;
74. Considérant que ce "plan trottoir" préconise en effet des trottoirs constitués en pavés de pierre naturelle tout le long de la chaussée de Haecht ;
75. Considérant en effet que, en plus de la caractéristique du matériau, la qualité et la planéité des revêtements en pierre naturelle sont grandement assurées durant la phase de chantier (sélection des lots de matériaux, mise en œuvre, qualité des joints, ...) ;
76. Considérant que les tronçons de la chaussée de Haecht actuellement sujets à demande de permis d'urbanisme prévoient également l'usage de la pierre naturelle de type pavés platines (parvis Saint-Servais, place Pogge, ...) ; qu'il y a donc lieu de concevoir la chaussée comme un ensemble cohérent à l'échelle du quartier ;
77. Considérant qu'il y a dès lors lieu de prévoir les trottoirs en pavés de pierre naturelle de type pavés platines à tonalité gris-brun-clair ;

78. Considérant que la sélection des lots de pavés mis en œuvre durant les différentes phases de chantier doit permettre de rencontrer les objectifs de confort et de sécurité de circulation dévolus aux piétons et PMR en trottoir (tel que l'indique le PRM-SMV classant la voirie en piétons "PLUS") ;
79. Considérant que, au niveau de la place de la Reine, le choix de revêtement pour le site propre du tram en 'Gluestone imitation pierre bleue' apparaît peu qualitatif vis à vis du contexte architectural environnant ; que, en effet, il s'accorde peu avec le caractère patrimonial du lieu ; qu'il constitue en outre un matériau qui se détériore assez rapidement dans le temps et renforce le caractère routier de l'espace public ;
80. Considérant de plus que le réaménagement projeté pour la place de la Reine (site classé au patrimoine) est en cours d'étude ; que le choix des matériaux - dont le type de revêtement pour le site propre du tram - doit être dès lors mûrement réfléchi au regard des objectifs poursuivis par cette étude et de l'échelle de l'ensemble de la place ;
81. Considérant donc qu'il y a raisonnablement lieu de ne pas statuer prématurément sur le choix de matériaux au niveau du site propre de tram ;

Equipement et mobilier urbains :

82. 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 au premier bénéfice des usagers (riverains, voyageurs de la STIB, modes actifs, ...) ;
83. Considérant que le demandeur doit justifier la dissociation des dispositifs publicitaires des abris attenants, le long des quais et à moins de 50 m de ceux-ci ;
84. Considérant que, si cette dissociation se justifie, il y a lieu de disposer les dispositifs publicitaires éloignés des fosses d'arbres (1,2 m minimum) et d'orienter la surface des écrans perpendiculairement à l'axe de la chaussée contigue afin de préserver le caractère structurant de chaussée de Haecht fixé au PRAS ;

Environnement

Plantations :

85. Considérant que l'implantation des arbres et des fosses plantées tient compte des éléments suivants :
- l'implantation du réseau d'impétrants en sous-sol,
 - les accès aux garages,
 - les baies vitrées des habitations riveraines ;
86. Considérant que le choix des essences plantées projetées est compatible avec la forte densité de la population locale ;
87. Considérant que ces essences buissonnantes et robustes, majorée à des protections complémentaires visant au bon développement des essences lors de leur plantation, suffiraient à dissuader le stationnement sauvage de s'établir au niveau des fosses sous réserve de mesures complémentaires à adopter ;
88. Considérant que ces protections complémentaires à prévoir sont les suivantes :
- surélever l'ensemble des trottoirs (y compris ceux longeant les fosses plantées),
 - protéger – provisoirement - les fosses prévues par l'installation de barrières de type "ganivelle" ou par un autre élément similaire ;
89. Considérant que, au regard de l'échelle du projet et sous réserve du respect de l'élément précité, il apparaît que le verdoisement de la voirie est bien assuré ;
90. Considérant que le positionnement des arbres à haute-tige projeté assure le niveau d'ensoleillement suffisant des baies des habitations riveraines ; qu'il privilégie en effet leur implantation à la hauteur des mitoyennetés riveraines et choisit des tailles et des ports arborescents adaptés ;
91. Considérant que le soulèvement des revêtements de trottoirs et les implantations des arbres existants, peu compatible avec le réaménagement proposé, justifie que des arbres soient abattus ;
92. Considérant que le projet prévoit de compenser la perte de ces arbres par la plantation d'essences (arborescentes et buissonnantes) plus résistantes et plus nombreuses en voirie ;

Gestion des eaux :

93. Considérant que la perméabilité des revêtements de l'espace public est améliorée par l'aménagement des fosses de plantations et la qualité plus perméable du revêtement de trottoir prévus ;
94. Considérant en effet que, au niveau des revêtements imperméables, l'eau pluviale est soit infiltrée par le revêtement de trottoir prévu à joints ouverts, soit récupérée via de faibles pentes, qui la redirigent vers des

gouttières discrètes ou des filets d'eau ; que, au possible, ces pentes redirigent cette eau vers les fosses plantées proposées ;

95. Considérant toutefois qu'il y a lieu de généraliser la pente transversale des trottoirs (et des quais) à 2%, permettant de mieux contenir les risques d'inondation des caves riveraines ainsi que de rendre les circulations piétonnes plus sèches lorsque la pluie cesse ;
96. Considérant que, à cet effet et au besoin, il y a lieu d'envisager les quais de transport public avec une double pente permettant de mieux canaliser et évacuer les eaux pluviales ;
97. Considérant toutefois que, en complémentarité des pentes, le demandeur doit vérifier que le nombre d'avaloirs prévus est suffisant afin de minimiser au possible ces risques d'inondation ;

Bruit et pollution :

98. Considérant que la suppression des places de stationnement (24 places) participe à réduire le bruit en voirie relativement étroite (niveau de réverbération du son plus important) ;
99. Considérant par ailleurs que le tapis antivibratoire prévu au niveau de la chaussée et des rails participe à minimiser la propagation de ces vibrations ; que la présence de ce tapis, spécifiquement étudié par les services de la STIB, est d'autant plus pertinent que le nombre de passages des trams est important ;

Mobilité

Généralités – rapport sur la mobilité :

100. Considérant que, d'après les comptages de flux de la ligne de tram 92 de la STIB, repris par le chapitre « Mobilité » du Rapport d'incidence, joint au dossier de la présente demande de permis, il est démontré que :
 - « *l'inter-arrêt Sainte-Marie – Robiano est le plus lent de la ligne avec une vitesse moyenne de 5,24 km/h (cela signifie que les trams prennent en moyenne 2'20" entre Sainte-Marie et Robiano [...]) et de seulement 11km/h en fin de soirée et début de nuit* »,
 - « *la vitesse moyenne entre l'arrêt Eglise Saint-Servais et Robiano est de 8,66 km/h. Dans cette direction, ce n'est pas le point le plus difficile de la ligne (le pire est Louise – Poelaert). La période la plus difficile sur l'inter-arrêt Saint-Servais – Robiano est la pointe du matin (entre 8h et 9h : la vitesse moyenne tombe à 7,16 km/h)* »,
 - dans le tronçon-ci étudié de la chaussée de Haecht, le flux du trafic durant les heures de pointes du matin vers :
 - le centre-ville (Botanique) est d'environ 390 véhicules,
 - les faubourgs (Eugène Verboekhoven) est d'environ 200 véhicules ;
 - le carrefour avenue/rue Rogier formé avec la chaussée de Haecht est repris en « Zone à Concentration d'Accident » (ZACA) de catégorie 3 (sur 3) ; que « *11 accidents en lien avec le tram ont été relevés dans la zone avec des causes principales liées au stationnement et à l'arrêt du tram sur Robiano* » ;
101. Considérant que la vitesse d'exploitation commerciale des lignes de la STIB est nettement inférieure à la moyenne régionale ; qu'elle ne permet pas de desservir efficacement le quartier en transport public et de constituer une alternative suffisamment concurrentielle vis à vis de l'usage de la voiture en ville ;
102. Considérant que la mise en contre-sens précitée et la mise en place de traversées piétonne plus visibles, voire l'ajout de caméras de contrôle de vitesse, permettraient de réduire significativement les prises de vitesse excessives, d'apaiser le quartier et d'augmenter sensiblement la sécurité de l'espace public ;

Piétons et PMR :

103. Considérant qu'il est prévu de mettre aux normes les circulations piétonnes, conformément aux articles 4 et 5 du Titre VII du RRU ;
104. Considérant que, afin de garantir la circulation plus confortable des piétons, il y a lieu de généraliser la mise en place de bordures chanfreinées à la hauteur de chaque accès de garage riverain, de telle manière à préserver la pente transversale des trottoirs, sans constituer d'abaissement (effets de vagues en trottoir) ;
105. Considérant enfin que les trottoirs traversants prévus doivent être conçus avec des rampes de plateaux sans comprendre d'abaissement de trottoir vers la chaussée ;
106. Considérant que l'aménagement de nouvelles traversées piétonnes permet une meilleure sécurisation et accessibilité des piétons et des PMR vis-à-vis du trafic ;
107. Considérant toutefois que le projet doit élargir, au possible, les marquages des traversées piétonnes en chaussée afin d'augmenter la visibilité et la sécurité piétonne et PMR en voirie, essentiellement par la réduction plus intuitive des prises de vitesse du trafic ;

108. Considérant que le projet permet une plus grande sécurisation et confort des piétons et des PMR car il prévoit l'élargissement des trottoirs ;
109. Considérant que, au niveau de la chaussée carrossable, les traversées piétonnes sont nivellées (plain-pied) afin de faciliter la traversée des piétons et des PMR ;

Transport public :

110. Considérant que, dans le cadre de la rénovation urgente et prioritaire des rails de tram projetée, il y a donc lieu de maintenir une vitesse moyenne de tram performante ; que le réaménagement de cette zone 30 et la mise en place du contre-sens (destiné au transport public et aux cyclistes) permet de garantir et d'améliorer sensiblement la vitesse moyenne des trams et des bus ;
111. Considérant en effet que la performance et la régularité des lignes de tram et de bus en Région de Bruxelles-Capitale participent à l'attractivité globale des transports publics ; que cette attractivité permet de constituer une alternative plus crédible vis-à-vis de l'usage excessif de la voiture en milieu urbain ;
112. Considérant que, au niveau des quais projetés, les différences de niveau prévues entre les différentes circulations permettent pour l'ensemble des usagers, et plus spécifiquement pour les PMR, de pouvoir accéder aux véhicules de la STIB en toute autonomie, confort et sécurité et de tendre vers une meilleure régularité du transport public ;
113. Considérant en effet que cette mesure permet de répondre aux exigences réglementaires suivantes :
- la résolution du parlement bruxellois du 08/07/2016 qui dénonçait que « *les moyens mis en œuvre pour garantir l'accessibilité du réseau de la STIB aux personnes à mobilité réduite (PMR) étaient insuffisants* »,
 - l'ordonnance du 05/11/2017 de la Région de Bruxelles-Capitale tendant à lutter contre certaines formes de discrimination et précisant que le point 6° de l'art. 7 entend que « *le refus de mettre en place des aménagements raisonnables en faveur des personnes handicapées* » est une discrimination interdite ; que l'ordonnance définit les « aménagements raisonnables » au point 11° de l'art. 5 de cette même ordonnance,
 - la prescription réglementaire 7 requérant « *une accessibilité totale aux PMR des transports en commun* » ;
114. Considérant que, en ce sens, la proposition du demandeur de placer des bords-fusibles sur la bordure du quai (côté chaussée carrossable) permet de considérablement réduire la lacune horizontale entre le bord des quais et les véhicules de tram lorsque ces véhicules sont à l'arrêt ; que cette mesure est directement favorable à l'accès des PMR et plus particulièrement des personnes en chaise roulante et/ou malvoyantes ;
115. Considérant que l'élargissement de la longueur des quais prévus à min. 45 m permet à la STIB de pouvoir compléter l'équipement des quais destiné à la sécurité et au confort des voyageurs (bords fusible d'accessibilité PMR, panneau d'affichage d'horaire en temps réel, poubelles, abris pour voyageurs, ...) ;
116. Considérant que la rénovation/amélioration technique des rails de trams en ville est prioritaire et directement d'intérêt public ; qu'elle permet, à plus long terme, la circulation des modèles de trams plus récents (types T3000 et T4000) ;
117. Considérant que le léger écartement de rail en chaussée vise à permettre le croisement simultané de deux poids-lourds en chaussée (par exemple, entre un tram et un camion ou entre deux camions) ;
118. Considérant toutefois que le projet généralise l'élargissement de la chaussée carrossable à 6,35 m ; que le croisement de deux poids-lourds peut se dérouler avec une largeur suffisante de 6,20 m ; qu'il y a lieu de prioriser la largeur des circulations dévolues aux modes actifs plus lents (piétons et PMR), aux bandes de plantations, ... en voirie ;
119. Considérant cependant qu'afin de permettre la mise en place de bords-fusibles au niveau des quais de tram situés quasiment en face l'un de l'autre-, il peut être accepté que la chaussée carrossable soit portée ponctuellement à 6,35 m, au niveau des quais et du carrefour avec les avenue/rue Rogier/chaussée de Haecht ;
120. Considérant que le projet prévoit en outre la mise en place d'un tapis antivibratoire plus performant visant à davantage atténuer la propagation des vibrations dans la chaussée ;
121. Considérant que cette mesure est également proposée en accord avec le « plan bruit » de Bruxelles Environnement visant à l'application des normes européennes en matière de nuisances environnementales en espace extérieur ;
122. Considérant que le maintien de rails de trams en chaussée ne permet pas de prévoir des plateaux ralentisseurs de vitesse à hauteur des différents carrefours ;
123. Considérant que le positionnement des arrêts de transport public tient compte, dans la mesure du possible, des baies de commerces et des accès de garages ; qu'il garantit l'accès des garages par les riverains ;

Cyclistes :

124. Considérant que le projet tient compte, autant que possible, de l'accès des cyclistes à l'espace public en ce qu'il :

- prévoit du marquage vélos plus visibles en chaussée carrossable,
 - prévoit un contre sens accessible aux cyclistes (et plus au trafic motorisé) dans le sens Robiano-Botanique,
 - prévoit l'installation d'arceaux vélos;
 - vise à réduire la pression et les manoeuvres des véhicules motorisés en chaussée par la suppression des 24 places de stationnement,
125. Considérant toutefois que les passages très réguliers des tram (présence de rails) et des bus dans la chaussée de Haecht limite le niveau de confort et de sécurité des cyclistes en chaussée ;
126. Considérant que la circulation des cyclistes doit être privilégiée dans l'axes voisin et parallèle à la chaussée de Haecht, là où l'ICR se situe : la rue Royale Sainte-Marie ; qu'il est à l'initiative de la commune de Schaerbeek, de Bruxelles Mobilité et de *Beliris* (projet de réaménagement envisagé) de pouvoir améliorer le niveau de confort des cyclistes et sa signalétique le long de cet itinéraire cyclable spécifique ;
127. Considérant que la chaussée carrossable réaménagée comportera toutefois un marquage au sol significatif (chevron et logo vélo) invitant les cyclistes à rouler entre les rails de tram, au centre de la bande de circulation ;

Circulation motorisée :

128. Considérant que l'enregistrement des faibles vitesses commerciales (moyennes) des trams 92 conclut, pour le tronçon étudié, qu'il est traversé par un trafic de transit significatif, et en particulier dans le sens Botanique-Robiano ; que la mise en place du contre-sens en chaussée dédié uniquement au transport public et aux cyclistes se justifie donc ;
129. Considérant en outre qu'il apparait que, malgré l'existence de plusieurs traversées piétonnes, d'écoles, de nombreux piétons et de carrefours avec ou sans feux, que les prise de vitesse sont régulièrement excessives ;
130. Considérant de plus que le quartier est très régulièrement sujet à des « rodéos urbains » motorisés en début de soirée et s'étalant jusqu'à parfois tard dans la nuit ; que ces pratiques totalement inciviques et hautement dangereuses pénalisent un très grand nombre d'habitants et de commerçants ; que l'attractivité socio-économique de ce quartier s'en retrouve également déforcée ;
131. Considérant que la réduction effective des prises de vitesse du trafic motorisé - à toute heure du jour ou de la nuit - peut s'envisager par l'installation de caméras radars ou de type ANPR dite « intelligentes » ; que l'installation de ce type de caméra doit être réalisée en coordination avec Bruxelles Mobilité et la Commune de Schaerbeek ; que le demandeur doit l'envisager et démontrer une vision stratégique (au regard du CLM) sur la mise en place de tels dispositifs ;

Stationnement :

132. Considérant que les options prises par le présent projet (contre-sens pour le transport public et les cyclistes et suppression du stationnement) permettent d'atteindre les objectifs règlementaires et stratégiques régionaux en matière de mobilité (avec élargissement de trottoirs plus confortables, verdoyants et sûrs) ;
133. Considérant que, pour rappel, en application des principes de Good Move (PRM), la circulation sécurisée et plus confortable des nombreux modes actifs en trottoir (piétons et PMR) est prioritaire au stationnement de véhicules privés ;
134. Considérant que ce plan recommande en effet des largeurs de trottoir respectives dans les cas suivants :
 - 2 m pour un trottoir le long d'une bande de stationnement,
 - 2,50 m pour un trottoir en contact direct avec une chaussée,
 - 1,50 m/1000 piétons pour un trottoir d'une voirie relevant du réseau « PLUS » ;
135. Considérant en outre que le titre 7 du RRU exige en effet des trottoirs de minimum 1,5 m de large ; que cette largeur constitue un strict minimum réglementaire (nécessaire et sécuritaire) pour la circulation des modes actifs en trottoir ;
136. Considérant ce pendant que le respect de cette norme ne signifie pas automatiquement que le projet est optimal ; qu'il y a lieu de l'observer au regard du nombre de piétons et de PMR présents, dans une logique proportionnelle liée à différentes paramètres (largeur de la voirie, composition paysagère, présence de commerces et/ou de devantures débordant en trottoir, ...) ;
137. Considérant que, outre le respect de cette réglementation, il doit en effet être tenu compte du contexte urbain et du principe de réaménagement souhaité (zone 30) et viser à appliquer la hiérarchisation définie dans le Plan Régional de Mobilité « Good Move » ;
138. Considérant que le maintien des 24 places de stationnement induit différentes manoeuvres pouvant ralentir (parfois considérablement) la fluidification du trafic routier, cycliste ou du transport public en chaussée relativement étroite ;
139. Considérant que la pression sur les places de stationnements dans le quartier est très importante ;

140. Considérant toutefois que, dans le cadre du dossier de la présente demande de permis, il y a lieu de compléter le dossier en reprenant, si tel est le cas, l'existence de potentielles alternatives de parking hors voirie et à destination des riverains ;
141. Considérant que cette suppression de stationnement en surface va pousser une série d'automobilistes à davantage stationner dans des parkings hors-voirie ; que cette disposition permet de rencontrer le principe de transfert du stationnement de voirie vers les parkings en intérieur d'îlot, tel que formulé par le PRM précité ;
142. Considérant que ce principe permet de limiter plus significativement la congestion routière, les nuisances sonores, l'insécurité et l'encombrement spatial de l'espace public au sein du quartier au profit d'aménagement plus adéquats pour les usagers ;
143. Considérant en effet que le stationnement de quelques-uns ne peut être prioritaire à la circulation d'un plus grand nombre d'usagers et, en particulier, s'il se maintient au détriment de la circulation des transports publics (impact sur la fiabilité et la régularité des correspondances au niveau du pôle intermodal STIB) ;
144. Considérant que, faute d'espace suffisant et pour les motivations précitées, il n'est pas possible d'augmenter ou de maintenir l'offre actuelle en stationnement au niveau de ce tronçon de la chaussée de Haecht ;
145. Considérant que le stationnement à usage privatif est admis en voirie ; qu'il ne constitue pas une prérogative pour les usagers motorisés lorsque de telles voiries sont réaménagées ; que cette offre doit être évaluée, au cas par cas, en fonction du contexte urbain et des objectifs publics fixés ; que ces objectifs visent prioritairement à améliorer la qualité de vie des Bruxellois (sécurité, accessibilité, santé et convivialité) ;
146. 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 ;
147. 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 ;
148. 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) « Good Move » (approuvé le 02/03/2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale) ;
149. Considérant en effet que la politique régionale de mobilité applique prioritairement le principe "STOP" visant à assurer des conditions de déplacements des usagers dans l'ordre de priorité suivant : la marche, puis le vélo, le transport public et ensuite le déplacement motorisé ;
150. Considérant que, malgré la forte pression sur le stationnement, le projet ne prévoit pas de protéger les circulations dévolues aux modes actifs et aux PMR du stationnement sauvage, en application de l'art. 13 du titre VII du RRU, relatif au placement de dispositifs anti-stationnement le long des trottoirs ;
151. Considérant que, outre la surélévation attendue des trottoirs (vis-à-vis de la chaussée), il y a lieu d'implanter des bornes anti-stationnement afin de garantir l'intégrité, de jour comme de nuit, des espaces réservés aux piétons, PMR et aux plantations ;
152. Considérant que ces potelets sont implantés lorsqu'un autre type de mobilier ne peut s'y substituer ; en effet, que tout projet d'aménagement doit viser à renvoyer à un espace plus épuré, lisible et désencombré ; que la mutualisation du mobilier urbain (bancs, poubelles, potelets, ...) contribue à la réalisation de cet objectif ;

Commerces

Livraisons et dépose-minute :

153. Considérant que de nombreux commerces existent dans et aux abords immédiats de la chaussée de Haecht ; que l'attractivité commerciale participe à l'aménité et à la dynamique urbaine ; que le projet doit dès lors en tenir compte ;
154. Considérant que, à cet effet, le projet prévoit de déplacer et élargir la zone dévolue aux véhicules de livraisons au niveau des n° 138 et 142 de la chaussée de Haecht ;
155. Considérant, en outre, que l'étude du réaménagement de la place Royale-Sainte-Marie peut conclure - en toute pertinence - à la création d'autres zones de livraisons à proximité directe de la chaussée de Haecht ;

Chantier

156. 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...) ; que, afin de garantir un service de qualité, il est directement dans l'intérêt de la STIB de les exécuter le plus promptement possible et pour autant qu'ils soient réalisés dans les règles de l'art, en application de l'ordonnance chantier du 18/05/2018 ;

157. Considérant que, durant la phase de chantier, le demandeur est tenu d'informer régulièrement les commerces, riverains et usagers de l'espace public de l'organisation et du déroulement du chantier (accessibilité, modification provisoire de la circulation, délais d'exécution, état d'avancement, ...);
158. Considérant que le gestionnaire de la voirie et la STIB prévoient 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 y liées ;

CONCLUSIONS

159. Considérant que le projet propose une structuration plus lisible dans l'espace urbain ; qu'elle vise autant que possible à éviter les conflits, l'insécurité et la segmentation structurelle d'un espace public exigü et commercial ;
160. Considérant que l'accessibilité – plus confortable et sécurisée - de l'ensemble des usagers est nettement améliorée par le projet en ce qu'il :
- place les quais de transport en commun au niveau des trottoirs significativement élargis et prévoit leur mise aux normes sécuritaires et d'accessibilité,
 - supprime objectivement du stationnement de véhicules motorisés,
 - concrétise une modification du régime de la circulation (contre sens uniquement empruntable par le transport public et les cyclistes), en accord avec les premières conclusions validées dans le cadre du Contrat Local de Mobilité « Botanique -Lambermont » (CRU 2) ;
161. Considérant que, sous réserve de quelques modifications, le projet tend à encourager l'utilisation plus raisonnée de la voiture au profit des modes actifs, des PMR et du transport public bruxellois ; qu'il est proposé en accord avec les prescriptions du PRDD et du Plan Régional de Mobilité (PRM) ;
162. Considérant que, en vertu de l'ensemble des éléments précités et à raison de quelques modifications, le projet permet de rééquilibrer l'usage de la voirie entre les différents modes de déplacement au bénéfice de la convivialité de l'espace public ; que, dès lors, le projet améliore sensiblement la qualité de vie des habitants ;
163. Considérant que le projet permet d'améliorer sensiblement la vitesse commerciale des trams et des bus et d'améliorer la qualité d'accès des habitants et visiteurs aux réseaux de transport public à Schaerbeek ;
164. Considérant que, à raison du respect des conditions sous-mentionnées, le projet respecte le bon aménagement des lieux ; qu'il constitue un exemple en termes de structuration qualitative d'une rue fortement sollicitée par l'ensemble des usagers ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE :

Généralités :

- inclure l'ensemble de la chaussée de Haecht en aménagement de zone 30, sans abaissement des bordures de trottoirs vis-à-vis de la chaussée (excepté au niveau des traversées piétonnes) ;
- indiquer, en plan, la taille mature (réelle) des couronnes d'arbres à haute-tige et indiquer les formes végétales prévues pour les fosses de plantation (buissons, tapissantes, ...);

Concernant les trottoirs :

- prévoir l'ensemble des trottoirs en pavés de pierre naturelle de type pavés platines à tonalité gris-brun-beige ;
- assurer la qualité perméable des revêtements de trottoir prévus ;
- généraliser la pente transversale des trottoirs (et des quais) à 2% et, au besoin, envisager les quais de transport public avec une double pente permettant de mieux canaliser et évacuer les eaux pluviales ;
- généraliser la mise en place de bordure chanfreinées à la hauteur de chaque accès de garage riverain, de telle manière à préserver la pente transversale des trottoirs sans constituer d'abaissements (effets de vagues en trottoir) ;
- concevoir les trottoirs traversants avec des rampes de plateaux, sans prévoir d'abaissements de trottoir vers la chaussée, et plus particulièrement au niveau du débouché de la rue de la Constitution sur la chaussée de Haecht ;
- protéger les circulations dévolues aux modes actifs et aux PMR du stationnement sauvage, en application de l'art. 13 du titre VII du RRU, relatif au placement de dispositifs anti-stationnement le long des bordures de trottoirs ;

Concernant le transport public :

- au niveau du site propre de tram situé en dehors de la chaussée de Haecht, modifier le choix de revêtement et plus en accord avec le caractère patrimonial du lieu ;
- excepté au niveau des quais équipés de bords-fusibles et du débouché de la chaussée de Haecht sur le carrefour "Robiano" : généraliser largeur de la chaussée à 6,20 m ;

- prévoir l'ensemble de la chaussée dans un asphalte noir (classique) uni et matérialiser le contre-sens prévu par la multiplication - régulière - des marquages au sol indiquant l'accès aux vélo-tram-bus ;
- justifier la dissociation des dispositifs publicitaires attenants aux abris pour voyageurs et, si elle se justifie, disposer les dispositifs publicitaires de la manière suivante:
 - les éloigner des fosses d'arbres (1,2 m minimum),
 - orienter la surface d'affichage perpendiculairement à l'axe de la chaussée contiguë afin de préserver le caractère structurant de chaussée de Haecht fixé au PRAS ;
 - les planter le long des quais et à moins de 50 m de ceux-ci, en application de l'art. 25 du Titre VI du RRU ;

Autres :

- protéger - provisoirement - les fosses plantées (du stationnement sauvage et des dépôts clandestins) par la mise en place de barrières de type "ganivelle" ou par le recours à tout autre élément similaire de protection et justifier le caractère des plantations prévues ;
- supprimer les essences exotiques et privilégier des essences locales à haute valeur écologique ;
- vérifier que le nombre d'avaloirs prévus est suffisant, ceci afin de minimiser au possible les risques d'inondation ;
- élargir, autant que possible, les marquages des traversées piétonnes en chaussée ;
- compléter le dossier en reprenant, si tel est le cas, l'existence de potentielles alternatives de parking hors voirie et à destination des riverains ;
- justifier que le modèle d'arceau vélos proposé est suffisamment résistant (stationnement sauvage,...) et en accord avec le *Vademécum Vélo* publié par Bruxelles Mobilité ;
- se coordonner avec la Commune de Schaerbeek sur l'installation de caméras radars ou de type ANPR dites « intelligentes » (démontrer une vision stratégique (au regard de CLM) sur la mise en place de tels dispositifs à l'échelle du quartier (maille CLM)).

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,*

Valérie PIERRE, *Représentante de la Commune,*

Seden TIELEMANS, *Représentante de la Commune,*

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

Catherine DE GREEF, *Représentante de BUP-Direction du Patrimoine culturel,*

Marie FOSSET, *Représentante de Bruxelles Environnement,*

Michel WEYNANTS, *Secrétaire,*