

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

Avenue Princesse Elisabeth 1-175, Place Princesse Elisabeth 1-20
& Place Eugène Verboekhoven 1-15

OBJET :

Réaménager les espaces publics de façade à façade de l'avenue Princesse Elisabeth à Schaerbeek et remplacer les infrastructures de lignes aériennes sur l'avenue Princesse Elisabeth, la place Verboekhoven et la place de la Gare/place Princesse Elisabeth.

SITUATION : AU PRAS :

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

AUTRE(S) :

dans le périmètre de protection de biens classés :

- Hôtel Communal de Schaerbeek, Place Colignon - Classement comme Monument par Arrêté du 13/4/1995
- Gare de Schaerbeek, Place Princesse Elisabeth - Classement comme Monument par Arrêté du 10/11/1994

ENQUETE :

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

REACTIONS :

67 (Schaerbeek) + 1 (Bruxelles-Ville)

La Commission entend : -

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que, lors de l'enquête publique, les remarques suivantes ont été émises :

- Une pétition comprenant 839 signatures et réclamant :
 - le respect des besoins et des intérêts exprimés par les personnes localement concernées ;
 - le maintien du double sens de circulation ;
 - le maintien des deux rangées de stationnements le long des trottoirs ;
 - l'aménagement en « rue cyclable » de l'avenue ;
 - le maintien de la largeur des trottoirs et de l'écartement entre les voies de tram ;
 - le choix d'un revêtement pour que le site propre tram permette aux bus d'y rouler sans générer de vibrations ;
 - de concevoir le projet et gérer le chantier de manière à en limiter la durée, à savoir un an maximum, en autorisant des travaux 6 jours par semaine, de 7h à 22h ;
 - de tenir les riverains systématiquement informés de l'évolution du projet.
- S'agissant des autres réactions reçues, qu'elles s'opposent à la présente demande, la soutiennent, ou visent à attirer l'attention sur certains aspects particuliers/complémentaires :

De façon générale

- Ce projet est positif, car il permet d'améliorer les conditions de circulation du transport public, de mettre aux normes et sécuriser les arrêts STIB et de repenser les aménagements dédiés aux modes actifs, en accord avec le « principe STOP ».
- L'avenue sera plus verte et plus belle, l'infiltration des eaux sera possible, les îlots de chaleur et la pollution de l'air seront atténués et la valeur des immeubles augmentera ;
- En prenant en compte des aspects tels que la santé publique et la vitalité de l'activité commerciale locale, le fait d'investir dans les infrastructures et les modes de déplacement actifs générera des retombées économiques positives pour la Commune ;
- Le projet insiste sur le confort des piétons et des cyclistes, mais celui des riverains est complètement négligé ;

- Les habitants ne peuvent pas avoir les désavantages d'une rue piétonne, n'ayant plus accès chez eux en voiture, tout en ayant le bruit de la circulation des bus, des trams et du trafic routier, particulièrement dense en matinée ;
- Au vu du chantier et de l'utilisation des ressources qu'il implique, le coût environnemental de ce projet paraît exorbitant juste pour maquiller en vert quelques dizaines de mètres de voirie et planter dans un sol rendu stérile quelques pauvres arbres qui feront de leur mieux pour survivre ;

Information, consultation, enquête publique et procédure :

- Il est regrettable que l'administration communale de Schaerbeek n'ait endossé qu'un rôle secondaire dans la définition de ce plan de réaménagement alors que la voirie concernée relève de sa compétence ;
- Il n'y a pas eu d'ouverture à la participation citoyenne en amont du dépôt de la demande de permis, en contradiction avec la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 et l'Accord de Majorité 2018-2024 de la Commune de Schaerbeek ;
- Il y a eu des insuffisances notables en matière de communication vis-à-vis du public (une seule séance d'information, organisée par la STIB, en vidéoconférence et sans rédaction d'un procès-verbal) et les modalités de consultation du dossier à l'administration communale ont été très, voire trop restrictives, ce qui entache la validité de l'enquête publique ;
- La STIB agit en dehors de ses compétences légales, n'ayant pas la légitimité pour mener des projets de réaménagement d'espace public de façade à façade ou de redynamisation de quartier ;
- Le plan *Good Move* est largement invoqué, sur la forme, pour commenter certains choix, mais les transgressions et les détournements sont multiples quand il s'agit de l'appliquer sur le fond ;
- Le rapport d'incidences et ses compléments sont sujets à caution, quant à leur auteur (le promoteur du projet) et à leur contenu (données obsolètes ou erronées, à peine 7 pages consacrées à l'évaluation des incidences...) ;
- Seule les vibrations engendrées par les trams sont étudiées dans l'étude d'incidences alors que celles provoquées par les autres véhicules, et en particulier les bus et les camions, devraient également être prises en compte. Ne faudrait-il d'ailleurs pas interdire les poids-lourds, sauf lorsqu'ils ont une livraison à effectuer dans la rue ? Et quid des limitations de vitesse, dont le non-respect par ces véhicules participe à ce type de nuisances ;
- Les dates de comptage des véhicules automobiles ont été, au mieux, choisies très maladroitement et le taux d'occupation du tram 92 ainsi que les fréquences des trams et bus annoncés ne correspondent pas à ceux constatés par les habitants ;
- De nombreux éléments ont été négligés, tels que le comptage des piétons, la recharge des véhicules électriques, les inconvénients pour les commerçants, les risques d'allergie au vu des essences retenues pour les plantations, les risques de prolifération des rats... ;
- Quels éléments concrets démontrent l'exhaustivité et la pertinence de la réflexion effectuée en matière de suppression de places de parking, par ailleurs bien supérieure aux objectifs du plan *Good Move* ?
- Aucun avis n'a été demandé au SIAMU ou à Bruxelles Propreté, préalable pourtant incontournable à une réflexion qualitative. Il devrait également en être de même avec les services de police ;
- Il doit être procédé, dans les plus brefs délais, au retrait de la demande de permis d'urbanisme ou à la suspension de son examen afin d'aboutir à un projet très largement amendé, voire refondu ;

Mobilité

- Le Plan Communal de Mobilité n'existant pas encore, comment assurer que les travaux envisagés seront en phase avec les conclusions qui émaneront de ce plan ?
- La place Eugène Verboekhoven est et restera le goulot d'étranglement pour la circulation dans le quartier et, là où les trams échappent actuellement aux embouteillages grâce à leur site propre, ils rejoindront demain les files créées par les autres véhicules, sans même parler des jours de ramassage des ordures ;
- Si l'on comprend correctement les plans, les voitures devront rouler sur les bandes bus et tram, ce qui va totalement à l'encontre de l'idée de site propre et représente une situation encore moins favorable qu'actuellement ;

Piétons

- Des trottoirs plus larges seront synonymes de circulation plus agréable pour les piétons ;
- La coexistence entre trottoirs et piste cyclables représente un inconfort et une dangerosité accrues pour les piétons et ne permet pas de respecter la classification « Piéton PLUS » tel que définie dans le plan *Good Move* ;
- Le projet prévoit des pavés pour les personnes se déplaçant à pied alors qu'elles doivent bénéficier d'un revêtement de sol aussi confortable que celui prévu pour les cyclistes, faute de quoi elles empièteront sur l'espace dédié aux seconds.

Vélos

- Des pistes cyclables séparées signifieront des déplacements à vélo plus agréables et sécurisés, comparativement à une situation actuelle déplorable pour les cyclistes ;
- De par sa localisation, à proximité de 2 itinéraires cyclables régionaux (ICR SZ et MM), de la gare de Schaerbeek et de la Promenade Verte, cette artère a un haut potentiel cyclable, largement sous-exploité actuellement, et n'est pas du tout aménagée adéquatement en regard de sa catégorisation au plan *Good Move* ;
- L'étroitesse des aménagements cyclables distincts (1,5 m bordures comprises et avec un trottoir contigu et au même niveau) est à déplorer vu les conflits potentiels avec les piétons que cela induit ainsi que l'impossibilité pour les vélos de rouler côte à côte ou de se dépasser sans empiéter sur le trottoir. Afin de remédier à cela, une largeur d'au moins 1,80 m est requise ;
- Conformément au *Vade-mecum Vélo* régional, une zone tampon de 80 cm entre la piste cyclable et le stationnement automobile longitudinal est requis afin de protéger les cyclistes du risque « d'emportierage » ;
- La distinction visuelle entre les deux cheminements prévus sur le trottoir devrait être matérialisée par le recours à la couleur ocre, désormais adoptée en Région de Bruxelles-Capitale pour identifier les pistes cyclables séparées ;
- Une erreur de signalisation réside dans le recours au panneau D7+M6 en lieu et place du panneau D7+M7 ;
- Un problème de sécurité, lié à une traversée devant se faire en deux temps pour les cyclistes tournant à gauche, découle du marquage prévu au niveau du boulevard Lambermont. Ce carrefour doit être revu afin de clarifier et sécuriser les différents mouvements cyclistes, et ce sans attendre le projet de réaménagement du boulevard ;
- Le parcours à emprunter pour accéder à la piste cyclable, côté impair de l'avenue, depuis la station Villo! de la place Princesse Elisabeth ou depuis l'avenue Huart Hamoir est à revoir complètement, car, en l'état, les seules options seraient un sens interdit ou un passage pour piétons ;
- Il est regrettable que le nombre de boxes vélos ait été revu à la baisse par rapport aux premières esquisses et que le tronçon « Verboekhoven-Lambermont » n'en accueille aucun ;
- Les 65 arceaux vélos prévus sont une bonne chose, mais leur implantation doit être mûrement réfléchie pour éviter une sous-utilisation, comme l'exemple actuel du parc Lacroix ;
- Le risque d'accident impliquant un cycliste est plus élevé sur un trottoir partagé que sur une chaussée ou une piste cyclable séparée ;
- L'avenue est reprise en catégorie « Vélo CONFORT » dans le plan *Good Move*, ce qui n'implique pas de piste cyclable séparée du trafic automobile ;

Transports en commun

- Quelle est la logique, alors que l'objectif du réaménagement est d'améliorer la vitesse des transports en commun, de ramener toute la circulation sur une seule bande ?
- On peut se poser la question de la pertinence de multiplier les arrêts de trams et de bus (5 contre 2 actuellement) et de leur localisation alors que les arrêts *Verboekhoven* sont très proches. Il serait plus logique de maintenir des arrêts concentrés en un endroit, à savoir à l'intersection avec le boulevard Lambermont, et ce tant en termes de distances inter-arrêts sur une même ligne (56, 58, 59, 92) que de correspondance avec le tram 7 ;
- Les nouveaux arrêts auront un impact négatif en termes de nuisances et de valeur pour les habitations concernées et leurs occupants ;

- Un des arrêts est prévu devant un garage (n° 41) et l'accès à celui-ci ne semble pas garanti vu la surélévation prévue pour le premier ;
- Le projet permettra d'avoir des arrêts accessibles et sécurisés ;

Circulation automobile :

- Un sens unique ne garantissant en rien le respect des limitations de vitesse, des aménagements ad hoc, compatibles avec la circulation des bus et des trams, doivent être envisagés ;
- La suppression du double-sens de circulation n'est pas justifiée et ses effets n'ont pas été suffisamment étudiés ;
- Les reports attendus en matière de trafic de transit et de recherche de places de stationnement dans les rues voisines (Max Roos, Iwan Gilkin, Eugène Demolder, Emile Verhaeren, Sleeckx, ...) ne sont pas encadrés, risquent de ne pas pouvoir être absorbés et vont à l'encontre des intentions affichées/aménagements réalisés ces dernières années par la Commune en vue de les rendre plus agréables ;
- Afin de la prémunir de tout report de trafic préjudiciable, l'avenue Demolder devrait également être mise en sens unique sur le tronçon « Lambermont-Verboekhoven » ;
- Le passage au sens unique de circulation permet une répartition plus équitable de l'occupation de la voirie entre tous les usagers, sans en exclure aucun ;
- Moins de trafic automobile sera, après une période d'adaptation a priori assez courte, également positif pour les automobilistes restants ;

Stationnement :

- La suppression de 85 places de parking, soit plus de la moitié du nombre existant (dont l'occupation est proche de la saturation), sera synonyme de paralysie pour le quartier, en ce compris pour les trams et les bus de la STIB ;
- Les mesures de compensation pour les places supprimées en voirie sont incertaines/indéterminées (localisation, tarifs pratiqués), ce qui est d'autant plus problématique que la demande en la matière émane principalement des riverains ;
- Une partie des places compensatoires annoncées n'en sont pas vu qu'elles existent déjà ;
- Les tarifs pratiqués pour les futures places de parking hors voirie devront être significativement moins élevés que ceux normalement pratiqués par le privé et devront être attribués en priorité absolue aux habitants du tronçon « Lambermont-Verboekhoven », sur base d'une procédure transparente ;
- Une véritable solution serait que 100% des places supprimées soient compensées et, afin de tenir compte de l'avenir et de justifier du fait qu'elles soient payantes, elles devraient toutes offrir une solution de rechargement pour les véhicules électriques ;
- Si seule une compensation partielle est envisageable ou souhaitée (encouragement au shift modal), les nouvelles places devraient être prioritairement réservées aux familles nombreuses ;
- Quid de la possibilité de réserver un emplacement pour y installer temporairement un container en cas de travaux, de déménager dans de bonnes conditions (lift), des se faire livrer de la marchandise ou de simplement décharger ses courses ? Il est essentiel que des places de stationnement temporaire pour charger/décharger des objets lourds soient prévues à l'écart des voies de tram ;
- Une place de stationnement, réservée à l'activité médicale, est indispensable devant le cabinet situé au n° 143 de l'avenue ;
- Serait-il possible de préciser le sens de la phrase « les entrées de garage des riverains sont 'potentiellement' utilisables pour les riverains, car ne sont pas alignées à la voirie » ? (cf. note explicative - pt. 2.4 « Stationnement ») ;
- Du fait de l'élargissement des trottoirs, le stationnement serait reporté à 4,65 m des façades (contre 1 m actuellement), ce qui augmente fortement le risque d'ignorer la présence d'un garage devant lequel on se garerait. Un marquage au sol explicite quant à cette interdiction de stationnement ne devrait-il dès lors pas être prévu ?
- Moins de stationnement automobile signifie plus de place pour les gens et, comme le prouvent les artères devenues piétonnes, un avantage économique pour les commerçants ;

PMR :

- Les personnes à mobilité réduite se déplacent principalement en voiture et ce projet limiterait fortement l'accès de ce public à un véhicule, qu'il en soit propriétaire ou simple usager (taxi par exemple) ;

- L'offre existante de 6 places de parking pour les PMR ne rencontre déjà pas la demande actuelle et le projet n'en maintient que 2, ce qui n'est pas respectueux vis-à-vis des personnes concernées ;

Services publics et d'urgence :

- En l'état, le projet constituerait une entrave à l'accessibilité des services tels que les pompiers, la police ou la collecte des déchets, ne permettant donc plus de répondre aux besoins essentiels de la population ;

Commerces :

- Les nouvelles zones de déchargement proposées de donnent aucunement satisfaction ;
- Le peu de places de stationnement maintenues en voirie inquiète les commerçants de l'avenue ;
- Les bancs prévus devant certains commerces, de par les regroupements qu'ils engendreront, risquent de créer un sentiment d'insécurité chez les clients des commerces existants et, dès lors, de les faire fuir définitivement ;
- La mise en sens unique et la réduction du trafic qui en découlera signifiera une moindre visibilité pour les commerces vis-à-vis de nouveaux clients potentiels ;
- Le projet permettra sans doute de donner un nouveau souffle à de nombreux commerces locaux ;

Mobilier urbain :

- Les bancs envisagés le long de l'avenue entraîneront des rassemblements synonymes, plus encore qu'actuellement, de nuisances sonores, de problèmes en matière de propreté publique et de conflits potentiels avec les riverains ;
- Cette volonté fait fi de la sociologie du quartier et de l'utilisation très genrée de l'espace public, comme le montre déjà l'occupation des bancs/blocs de l'avenue Emile Verhaeren et du parc Lacroix. Il ne faudrait dès lors pas que la voirie se transforme en zone « men only », renforçant ainsi la problématique de la perception de la sécurité par les femmes ;
- La pertinence de cet aménagement doit également être questionnée au vu de la sous-utilisation des bancs de la Place Princesse Elisabeth qui, eux, offrent une vue dégagée sur la gare de Schaerbeek ;
- Les bancs prévus devraient être remplacés par des places de stationnement exclusivement réservées aux clients/à l'usage de certains commerces (salon de toilettage, auto-école) et/ou aux PMR (des demandes en ce sens ne sont actuellement pas rencontrées) ;

Plantations :

- Quelles garanties sont prises pour assurer la qualité esthétique des noues paysagères ?
- Le projet est présenté comme voulant, entre autres, participer à la verdurisation de l'avenue, mais le nombre d'arbres qui sera planté dans le tronçon situé entre Lambermont et Verboekhoven est relativement limité ;
- Les abattages d'arbre doivent être réduits au strict minimum et les spécimens qui ne pourront être maintenus devront être répertoriés, transplantés ou, à défaut, remplacés en totalité par des individus de même ampleur ;
- Toute la végétation retirée devra être envoyée au centre de compostage régional et, idéalement, les arbres abattus devront être vendus au profit des finances communales ;
- Des essences à racines pivotantes et non traçantes doivent être privilégiées et associées à des dispositifs ad hoc afin de pérenniser les revêtements contigus (trottoirs, pistes cyclables, voirie...) ;
- Telles que prévue, la configuration des futures plantations empêchera d'adapter ultérieurement les pistes cyclables à un flux croissant d'usagers ;
- Les futurs arbres mettront à mal la qualité de l'éclairage public ainsi que, de jour, l'apport en lumière naturelle au sein des habitations ;

Pollution de l'air :

- Les détours engendrés, la surcharge de trafic créée et les difficultés de stationnement auront pour effet d'augmenter le temps de circulation des véhicules à moteur et entraîneront, dès lors, une dégradation de la qualité de l'air ;
- L'effet bénéfique annoncé par les nouvelles plantations d'arbres n'est pas démontré, voire même infirmé, selon les circonstances/études scientifiques ;

Autres :

- Les aménagements proposés en matière de revalorisation patrimoniale mèneront, sans mesures d'accompagnement adéquates, à un risque élevé de gentrification ce qui, en plus des considérations socio-

économiques qui en découlent, entrainerait une désaffiliation des populations impactées quant aux indispensables objectifs environnementaux défendus par le projet ;

- Aucune obligation d'entretien ne semblant prévue une fois les travaux réalisés, un plan détaillé en la matière (arrêts STIB, noues paysagères, mobilier urbain, ...) et impliquant toutes les parties prenantes est demandé ;
- L'absence d'emplacements spécifiques destinés à accueillir les sacs poubelle les jours de collecte est de nature à induire des conflits entre usagers actifs, ceux-ci voyant leur cheminement interrompu par des dépôts d'immondices malvenus ;
- Quels seront la durée et les horaires du chantier et, pendant celui-ci, quels seront les risques pour la stabilité des bâtiments et la circulation locale sera-t-elle toujours possible (accès aux garages privés) ?

Avis de la Commune et de Bruxelles Environnement

- 1) Considérant que la demande vise à réorganiser l'espace public, de façade à façade, de l'avenue Princesse Elisabeth en :
 - aménageant les voiries, trottoirs, cheminements piétons, itinéraires cyclables et espaces verts,
 - renouvelant les infrastructures de tram (voies terrestres et lignes aériennes, également au niveau des places Princesse Elisabeth et Eugène Verboekhoven)),
 - visant la mise aux normes d'accessibilité et de sécurité des arrêts,
 - abattant 3 arbres à haute-tiges,
 - replantant 29 arbres à haute-tige et en créant des noues paysagères,
 - installant du mobilier urbain ;
- 2) Vu la décision du Collège des Bourgmestres et Echevins du 6 octobre 2020, approuvant le profil proposé par la STIB avec le double sens unique de part et d'autre du boulevard Lambermont, sous réserve de propositions concrètes de compensation de stationnement hors voirie ;
- 3) Vu la décision du Collège des Bourgmestres et Echevins du 22 décembre 2020, approuvant l'analyse en matière de stationnement compensatoire hors voirie réalisée par l'agence régionale parking.brussels;
- 4) Vu les solutions de compensations proposées, à savoir que :
 - sur la partie Sud, le promoteur ION s'engage à mutualiser, sur le « site Capronnier », 27 places de parking (jour et nuit) auxquelles pourront s'ajouter 57 autres emplacements en soirée (soit un total de 84 emplacements) ;
 - sur la partie Nord, la SNCB s'engage à mutualiser, au niveau de son parking de la gare de Schaerbeek, 20 places de parking (jour et nuit) qui s'ajoutent aux 40 disponibles en soirée (soit un total de 60 emplacements) ;

GÉNÉRALITÉS

- 5) Considérant que le réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth, prévu de façade à façade du n°1 au n° 173, concerne toute l'avenue ;
- 6) Considérant néanmoins que le projet de réaménagement des lignes aériennes s'étend également aux places Eugène Verboekhoven et Princesse Elisabeth ;
- 7) Considérant que l'on constate une usure critique des voies de tram et que leur rénovation offre l'opportunité d'améliorer l'espace public ;
- 8) Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier densément urbanisé et peuplé ; qu'il est fréquenté par de nombreux utilisateurs ; que l'on constate une forte sollicitation de l'espace public par les véhicules motorisés, les transports en commun, les piétons et les cyclistes ;
- 9) Considérant que la rénovation de l'avenue Princesse Elisabeth doit profiter à tous les usagers ;
- 10) Vu l'exiguïté de l'espace public et le nombre de modes de transport à accueillir ;
- 11) Considérant que cette avenue est très dense en trafic, bruyante et très peu végétalisée ; que cela lui confère un statut peu convivial ;
- 12) Considérant que le projet vise à ramener la chaussée à une voie par sens de circulation (selon les tronçons, 2 voies mixtes où une voie mixte et un contresens tram et bus), en renouvelant les voies de tram, en effectuant

une mise aux normes des arrêts, en créant des pistes cyclables séparées, un double alignement d'arbres et des zones multifonctionnelles ;

STATUT DES VOIRIES ET AMÉNAGEMENTS PROJETES

- 13) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie communale à double sens de circulation, accueillant sur toute sa longueur des voies de tram, en site propre central, et des voies latérales dévolues la circulation des automobiles, des bus et des vélos ;
- 14) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie classée en zone « CONFORT » dans le plan régional Good Move en ce qui concerne les transports en commun et qu'elle doit donc permettre des déplacements de bonne régularité entre les quartiers ;
- 15) Considérant que l'arrêt STIB « Princesse Elisabeth » (situé sur le tronçon Sud de l'avenue) est desservi par les lignes 56, 58, 59 (bus) et 92 (tram) ; qu'un autre arrêt, homonyme, se situe sur le boulevard Lambermont et est desservi par la ligne de tram 7 ;
- 16) Considérant que les extrémités de l'avenue accueillent, au Sud, l'arrêt « Verboekhoven » (trams et bus) et, au Nord, l'arrêt « Schaerbeek Gare » (tram et bus) ainsi que la Gare SNCB (trains S - suburbains) ; que, dans le futur, les environs de la place Verboekhoven ont vocation à accueillir une nouvelle station de métro (future ligne 3) ;
- 17) Considérant, par conséquent, que le périmètre du projet dispose d'un réseau de transport en commun très dense et que de nombreux voyageurs y transitent quotidiennement ;
- 18) Considérant que les infrastructures liées aux arrêts situés sur l'avenue Princesse Elisabeth sont inadaptées et incompatibles avec les normes de sécurité et d'accessibilité en vigueur ; que la demande prévoit donc de remédier à cela ;
- 19) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie classée en zone « QUARTIER » dans le plan Good Move en ce qui concerne les automobiles et qu'elle doit donc permettre une desserte locale dans le quartier ;
- 20) Considérant que la modification du sens de la circulation automobile (sens unique en tête bêche depuis le boulevard Lambermont vers, d'une part, la place Eugène Verboekhoven et, dans le sens opposé, vers l'intersection avec l'avenue Émile Verhaeren) permet l'élargissement des trottoirs avec aménagement de pistes cyclables, la création d'espaces verts avec plantations variées et le réaménagement d'arrêts de bus et de tram offrant plus de confort ;
- 21) Considérant que la mise à sens unique de la voirie et l'élargissement du site propre sont de nature à améliorer la vitesse commerciale des TC, mais que la non-différenciation entre le revêtement du site propre des transports en communs et la partie accessible aux voitures va créer une incompréhension des usagers et risque d'impacter négativement cette vitesse commerciale ;
- 22) Considérant qu'il y a lieu de mettre en place les sens uniques dans les meilleurs délais en vue d'étudier les effets de reports (quartiers Verhaeren, Roos, ...) afin de mettre en place des mesures d'accompagnement et d'apaisement ;
- 23) Considérant que deux zones de livraison sont mises en place (sur le tronçon sud et le tronçon nord) alors qu'il n'en existe pas en situation existante ;
- 24) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie classée en zone « CONFORT » dans le plan Good Move en ce qui concerne les vélos, qu'elle doit donc permettre des déplacements de bonne régularité entre les quartiers et qu'il y a dès lors lieu de séparer le flux de celui du tram ;
- 25) Considérant que le RER vélo est prévu à proximité (sa trajectoire précise est en cours d'étude par Beliris) et qu'il proposera une offre supplémentaire dans le quartier ;
- 26) Considérant que la piste cyclable projetée est prévue en site propre, matérialisée par un revêtement uniforme, séparée de l'espace piéton par une bordure de vigilance et ayant une largeur de 1,50 m (largeur minimale exigée par le RRU) ;
- 27) Considérant que cette piste se situe à 80 cm du stationnement automobile, ceci afin d'éviter les risques d'emportierage ;
- 28) Considérant que les plans comportent une erreur au niveau de la signalisation ; que la piste doit être signalée à l'aide d'un panneau D7+M7 (cyclos B interdits) et non pas D7+M6 (obligatoire pour les cyclos B) ;
- 29) Considérant que le projet prévoit une continuité du revêtement de la piste cyclable au droit des traversées, mais que le marquage doit cependant officialiser cette priorité à l'aide de traits discontinus ;

- 30) Considérant que l'accès à la piste cyclable, depuis la place Princesse Elisabeth vers le boulevard Lambermont côté impair, n'est pas des plus aisés et des plus sécuritaires ; qu'il y a donc lieu de revoir la trajectoire de la piste cyclable ;

STATIONNEMENT

- 31) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth comptabilise actuellement 143 emplacements de parking (50 places au sud et 93 places au nord) ;
- 32) Considérant que, en situation projetée, l'avenue Princesse Elisabeth comptabilisera 64 emplacements de parking (13 places au sud et 51 places au nord) ;
- 33) Considérant que le stationnement est prévu entre les espaces dédiés aux espaces verts avec un revêtement en pierre naturelle à joints drainants ;
- 34) Considérant que cette perte de stationnement se fait au profit des espaces verts, des piétons et des cyclistes ;
- 35) Considérant que la réduction drastique (55%) du nombre d'emplacements de parking risque d'engendrer des problèmes d'accessibilité pour les riverains lors d'évènement ponctuel (déménagement, livraison...), en particulier sur des longues zones sans stationnement ni possibilité d'occupation temporaire de la voirie ;
- 36) Considérant dès lors qu'une augmentation ponctuelle des emplacements de stationnement pour arriver à une diminution de l'ordre de 25% permettrait d'améliorer l'habitabilité pour les riverains ;
- 37) Considérant que l'étude réalisée par l'agence régionale parking.brussels de compensation présente les solutions suivantes (en date du 10 décembre 2020 et du 7 décembre 2020) :
- sur la partie Sud, le promoteur ION s'engage à mutualiser, sur le « site Capronnier », 27 places de parking (jour et nuit) auxquelles pourront s'ajouter 57 autres emplacements en soirée (soit un total de 84 emplacements) ;
 - sur la partie Nord, la SNCB s'engage à mutualiser, au niveau de son parking de la gare de Schaerbeek, 20 places de parking (jour et nuit) qui s'ajoutent aux 40 disponibles en soirée (soit un total de 60 emplacements) ;
- 38) Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il y a lieu de tendre vers une compensation de maximum 28 places de parking en voirie, côté pair axe sud et impair axe nord, sans toucher aux arbres ;
- 39) Considérant qu'il y a également lieu de s'assurer d'un nombre suffisant de places pour les personnes à mobilité réduite ;

BRUIT

- 40) Considérant que l'étude de D2S indique en situation existante des niveaux de bruit fort élevé, Ld jusqu'à 73.5dB(A) et Ln jusqu'à 66dB(A) et confirmé par la carte du bruit du trafic routier de Bruxelles Environnement ;
- 41) Considérant que les niveaux sonores dépassent largement les objectifs du plan Quiet.Brussels ;
- 42) Considérant que le Projet est de nature à réduire le bruit et les vibrations par le resserrement de la partie carrossable et donc de la vitesse en voirie ;
- 43) Considérant néanmoins que le trafic restera important malgré la mise à sens unique, car la voirie longue et rectiligne rend le respect du 30 km/h compliqué ;
- 44) Considérant que le revêtement de voirie en pavés porphyre sciés renforcera de manière significative le caractère bruyant de la voirie et détériorera la qualité de vie des riverains ;
- 45) Considérant que l'utilisation de pavés sciés pour les trottoirs, les emplacements de parking et la partie réservée aux transports en commun permettra de renforcer le caractère historique de l'avenue princesse Elisabeth, mais que la partie mixte (voitures et transports en commun) doit être maintenue en asphalté pour diminuer les nuisances sonores dues au trafic ;

NATURE

- 46) Considérant la politique régionale qui vise à renforcer le maillage vert, protéger et restaurer la biodiversité ;
- 47) Considérant que la zone du projet se trouve dans une zone de verdoisement prioritaire au PRDD et que dans cette zone centrale et dense de Bruxelles, il existe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité d'habitants est forte, ce qui rend le besoin social et environnemental d'espaces verts particulièrement prégnants et qu'il faut autant que possible, créer de nouveaux espaces verts, notamment par la mise en valeur des espaces résiduels ;

- 48) Considérant que L'article 68, alinéa 7 de l'Ordonnance du 1er mars 2012 relative à l'environnement indique « Il est interdit de procéder à des travaux d'élagage d'arbres avec des outils motorisés et d'abattage d'arbres entre le 1er avril et le 15 août » ;
- 49) Considérant que pour se préparer aux effets du changement climatique, il est fortement recommandé de planter des espèces différenciées. Cela permet de contribuer à la biodiversité et à la résilience de l'ensemble, tout en augmentant les services écosystémiques rendus par ces plantations ;
- 50) Considérant qu'il y a lieu d'intégrer davantage de plantes indigènes et d'assurer une fraction de fabacées (ex : genêt à balais) ;
- 51) Considérant que les plantes exotiques invasives reprises dans l'annexe 4 de l'ordonnance nature devront être remplacées ;

MOBILIER URBAIN

- 52) Considérant que l'ensemble du mobilier de l'avenue est revu afin de favoriser le confort des usagers et l'esthétique de l'avenue ;
- 53) Considérant que 4 bancs sont prévus sur le côté nord de l'avenue, mais que leur présence pourrait occasionner de la gêne pour les habitants (bruit, odeur de cigarette, ...) et qu'il est préférable de revoir leur emplacement ou de les supprimer afin de générer le moins de nuisances possibles ;
- 54) Considérant cependant que la localisation du banc situé sur la placette, à l'intersection entre l'avenue Princesse Elisabeth, le boulevard Lambermont et l'avenue Albert Giraud, ne porte pas préjudice aux habitants ;
- 55) Considérant que 4 boxes vélos sont prévus et que ce nombre pourra être réévalué à la hausse en fonction de l'évolution la demande dans le quartier ;
- 56) Considérant que 65 arceaux pour vélos seront installés, en lieu et place de 14 en situation actuelle ;

PLANTATIONS

- 57) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth se situe dans un quartier fortement minéralisé ; que les seuls espaces végétalisés sont le parc Lacroix, visible depuis le trottoir de l'avenue, et les 3 platanes (taillés en tête de chat) situés sur la placette d'intersection entre l'avenue Princesse Elisabeth, le boulevard Lambermont et l'avenue Albert Giraud ;
- 58) Considérant que le projet prévoit l'abattage de ces 3 arbres et la mise en place de noues paysagères, avec plantation de 23 espèces de végétation différentes (dont la plantation de 29 arbres), réparties sur plusieurs strates sur l'ensemble de l'avenue ;
- 59) Considérant que sur les 3 strates prévues, la première aura une hauteur de 30 cm à 1 m et sera composée de 12 espèces de plantes vivaces (caduques à semi-persistantes) et de 2 espèces de graminées ; que ces plantations seront faciles d'entretien et amélioreront qualitativement l'espace public ;
- 60) Considérant également que les graminées sont très résistantes aux mauvaises conditions climatiques (gel en hiver et sécheresse en été) ;
- 61) Considérant que leur culture en masse, d'une même espèce et sur des surfaces importantes augmente le risque d'allergie, mais que ce celui-ci est faible lors d'une diversification des plantations, tel que cela est prévu dans le projet ;
- 62) Considérant que la deuxième strate, d'une hauteur de 1 m à 1,5 m, sera composée d'arbustes (5 essences) et la troisième, quant à elle, d'arbres (4 essences) ;
- 63) Considérant que ces plantations apporteront un réel bénéfice, tant en termes de biodiversité que d'embellissement, de sécurisation par rapport au trafic routier ou encore de récupération des eaux de pluie ;

GESTION DES EAUX

- 64) Considérant que le principe de collecte des eaux de pluie et de ruissellement proposé est mixte ;
- 65) Considérant que les noues paysagères y sont intégrées ; qu'elles récolteront les eaux provenant des trottoirs et des pistes cyclables ;
- 66) Considérant que les dalles des zones de stationnement permettront à l'eau de s'infiltrer directement sur place ;
- 67) Considérant que les eaux en voirie seront redirigées vers les caniveaux et des avaloirs connectés au réseau d'égout (collecteur principal) ;
- 68) Considérant que l'égout existant sera conservé et partiellement remis à neuf ;
- 69) Considérant que les différents systèmes proposés permettront de garantir une meilleure gestion des eaux de pluie et de ruissellement ;

CONCLUSION

- 70) Considérant que, au vu de ce qui précède, la demande permet de redistribuer l'espace public plus équitablement entre ses différents usagers, de répondre aux objectifs du plan Good Move, d'améliorer la fluidité des transports en commun, d'organiser les livraisons sans entraver la circulation, d'élargir les trottoirs, de garantir la sécurité des piétons et des cyclistes, d'enrichir la biodiversité et de mieux gérer les eaux pluviales ;
- 71) Considérant que les conditions reprises ci-après dans l'avis minoritaire de URBAN.brussels (directions Urbanisme et Patrimoine culturel) sont justifiées ;

AVIS FAVORABLE à la majorité À CONDITION DE :

- mettre en place les sens uniques dans les meilleurs délais en vue d'étudier les effets de reports (quartiers Verhaeren, Max Roos, ...) pour mettre en place des mesures d'accompagnement et d'apaisement et la mise en œuvre d'un plan de circulation à l'échelle du quartier adapté aux reports de trafic observés ;
- revoir et, le cas échéant, supprimer la localisation des bancs et compenser la perte des grands bancs majestueux par des bancs classiques à proximité des carrefours sur le tronçon Nord ;
- ajouter un maximum de 28 emplacements de parking pour améliorer l'habitabilité des riverains en veillant à ne pas diminuer le nombre d'arbres ;
- s'assurer d'un nombre suffisant de places pour personnes à mobilité réduite ;
- revoir les « tourne à gauche » pour les cyclistes au carrefour Lambermont avec, notamment, des marquages au droit des traversées piétonnes ;
- adapter le plan de signalisation et remplacer le panneau « D7/M6 » par un « D7/M7 » ;
- revoir la trajectoire des cyclistes venant de la place Princesse Elisabeth vers le boulevard Lambermont côté impair ;
- mettre la piste cyclable prioritaire, au même titre que les piétons, aux carrefours Verhaeren, Gilkin et Max Roos en traçant les traits discontinus à hauteur des passages piétons ;
- prévoir de l'asphalte sur la zone mixte de circulation voiture et STIB pour limiter les nuisances sonores de la circulation routière et marquer une différence entre cette zone et la zone de site propre ;
- veiller à orienter les pentes des différentes surfaces imperméables en direction des zones d'infiltration des eaux de pluie ;
- respecter les conditions reprises ci-après dans l'avis minoritaire de URBAN.brussels ;

Avis de Urban.brussels (Direction Urbanisme et Direction Patrimoine culturel)**Historique de la demande**

- 1) Considérant qu'une demande de permis d'urbanisme a été introduite le 04/03/2021 par la STIB - Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles auprès du Fonctionnaire Délégué.

Situation

- 2) Considérant qu'au PRAS, la demande se situe en réseau des voiries, en zone de chemin de fer, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), et le long d'un espace structurant ;
- 3) Considérant qu'au niveau de patrimoine, le bien est compris dans le périmètre de protection d'un site/bien classé : Gare de Schaerbeek, place Princesse Elisabeth, classé comme Monument, AG du 10/11/1994 ;

Contexte

- 4) Considérant que le réaménagement de l'avenue Princesse Elisabeth de façade à façade est compris du numéro 1 au numéro 173 et concerne donc toute l'avenue ;
- 5) Considérant cependant que le projet de réaménagement des voies aériennes s'étend également sur la place Eugène Verboekhoven et sur la place Princesse Elisabeth ;
- 6) Considérant que l'on constate une usure critique des voies de tram, que leurs rénovations donnent l'opportunité d'améliorer l'espace public ;

- 7) Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier densément urbanisé et peuplé, qu'il est fréquenté par de nombreux utilisateurs, que l'on constate une forte sollicitation de l'espace public par les véhicules motorisés, les transports en commun, les piétons et les cyclistes ;
- 8) Considérant que la rénovation de l'avenue Princesse Elisabeth doit profiter à tous les usagers et qu'au vu de l'exiguïté de l'espace public, et du nombre de modes de transport à accueillir, cela entraîne par conséquent la concession de l'espace de certains modes au profit d'autres modes ;
- 9) Considérant que cette avenue est très dense en trafic, bruyante et très peu végétalisée, que cela lui confère un statut peu convivial ;
- 10) Considérant que le projet vise à ramener la chaussée à une voie par sens de circulation (selon les tronçons, 2 voies mixtes ou une voie mixte + contresens tram et bus), en renouvelant les voies de tram, en effectuant une mise aux normes des arrêts, en créant des pistes cyclables séparées, un double alignement d'arbres et des zones multifonctionnelles ;
- 11) Considérant que le périmètre du projet ne comporte pas de ZACA (zone à concentration d'accidents) ;

Statut des Voiries et Accessibilité

- 12) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie communale à double sens, qu'elle accueille sur toute sa longueur des voies de tram en site propre central, et des voies latérales pour la circulation automobile, bus et cycliste ;
- 13) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie classée par « Good Move » en zone 'confort' en ce qui concerne les transports en commun et qu'elle doit donc permettre des déplacements de bonne régularité entre les quartiers ;
- 14) Considérant que l'arrêt Princesse Elisabeth (situé sur le tronçon sud de l'avenue Princesse Elisabeth) est desservi par les lignes de tram 92, et les bus 56, 58, 59 et qu'un autre arrêt du même nom se situe sur le boulevard Lambermont et qu'il est desservi par le tram 7 ;
- 15) Considérant que les extrémités de l'avenue sont desservies par l'arrêt Schaerbeek gare, l'arrêt Verboekhoven et la gare de Schaerbeek (trains suburbains) et dans le futur par l'arrêt de métro ;
- 16) Considérant que le périmètre du projet dispose par conséquent d'un réseau de transport en commun très dense et que de nombreux voyageurs transitent dans ce secteur quotidiennement ;
- 17) Considérant que les infrastructures liées aux arrêts situés sur l'avenue Princesse Elisabeth sont inadaptées et incompatibles avec les normes en vigueur, que la demande prévoit donc la mise aux normes et l'amélioration des arrêts ;
- 18) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie classée par « Good Move » en zone 'quartier' en ce qui concerne la voiture et qu'elle doit donc permettre une desserte locale dans le quartier ;
- 19) Considérant que la modification du sens de la circulation automobile (sens unique en tête bêche depuis le boulevard Lambermont vers la place Eugène Verboekhoven et vers l'intersection avec l'avenue Émile Verhaeren) permet l'élargissement des trottoirs avec aménagement de pistes cyclables, le placement d'espaces verts avec des plantations variées, le réaménagement des arrêts de bus et tram confortables ;
- 20) Considérant que la mise à sens unique ne permet pas l'organisation de places de stationnement pour une question de sécurité routière,
- 21) Considérant que durant le chantier une observation des impacts de la circulation en sens unique sera réalisée, notamment sur l'avenue Emile Verhaeren, et que le plan de circulation pourra être adapté en conséquence à l'issue du chantier, par la mise de sens uniques ou toute autre mesure visant à réduire le trafic de transit dans des voiries de quartier;
- 22) Considérant que deux zones de livraison sont mises en place (sur le tronçon sud et le tronçon nord) et qu'il n'en existe pas en situation existante ;
- 23) Considérant que le Plan régional de Mobilité Good Move classe cette voirie communale dans les réseaux suivants: piéton Plus, vélo Confort, TC Confort, auto Quartier, poids lourd Quartier ;
- 24) Considérant que le carrefour avec le boulevard Lambermont, voirie régionale, n'est pas inclus dans le périmètre du projet, à l'exception de la sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes ;

Situation existante

- 25) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est actuellement une voirie à double sens pour tous les modes de circulation ;
- 26) Considérant que l'actuel profil de la voirie est la suivante : trottoirs, places de stationnement, bande de circulation pour trafic motorisé (incluant les bus) et cycliste, site propre tram ;
- 27) Considérant qu'au niveau des revêtements la situation est la suivante :
 - trottoirs principalement en pavés pierres naturelles, avec également des tronçons en klinkers béton et en dalles de ciment 30x30 ;
 - zones de stationnements en pavés pierres naturelles à joints fermés ;
 - des bordures de trottoir en pierre bleue ;
 - une bande de stationnements par zone de circulation, de part et d'autre du site propre tram, en asphalte ;
 - un site propre tram bidirectionnel en pavés pierre naturelles au centre de la chaussée carrossable ;
- 28) Considérant que le site propre tram, tout comme les trottoirs, ne sont pas homogènes au niveau des revêtements ;
- 29) Considérant que certains tronçons pavés du site propre ont connus un réasphaltage ;
- 30) Considérant qu'outre les 3 platanes sur l'oreille de trottoir formant une placette entre l'avenue Princesse Elisabeth et l'avenue Albert Giraud, l'avenue n'est pas bordée par des arbres à haute tige ;
- 31) Considérant que l'avenue, outre ces 3 arbres et quelques plantes grimpantes sur quelques façades, est dépourvue de toute végétation ;
- 32) Considérant qu'il n'y a pas d'alignement d'arbres ;
- 33) Considérant que l'avenue connaît un aspect très minéral ;

Situation projetée

- 34) Considérant que le projet prévoit la mise en sens unique pour trafic motorisé de l'avenue Princesse Elisabeth, à l'exception du tronçon entre l'avenue Emile Verhaeren et la place Princesse Elisabeth ;
- 35) Considérant que la mise en sens unique se fera en tête bêche ;
- 36) Considérant que ceci empêche voitures et poids lourds de traverser en une traite l'avenue Princesse Elisabeth d'une extrémité à l'autre ;
- 37) Considérant que le profil de la voirie est revu ;
- 38) Considérant que la chaussée carrossable est réduite, que les bandes de circulation asphaltées disparaissent ;
- 39) Considérant que le site propre tram en double sur toute la longueur de l'avenue disparaît également ;
- 40) Considérant que le site propre tram est néanmoins maintenue en grande partie ;
- 41) Considérant que toute l'avenue sera réaménagée de façade à façade ;
- 42) Considérant que des pistes cyclables séparées seront créées de part et d'autre de la chaussée carrossable, entre les zones de stationnement, les zones plantées ou de repos et le trottoir ;
- 43) Considérant que les pistes cyclables sont unidirectionnelles ;
- 44) Considérant que les trottoirs et les pistes cyclables seront au même niveau ;
- 45) Considérant qu'une séparation entre les parties cyclistes et piétonnes est néanmoins prévue ;
- 46) Considérant que les pistes cyclables sont prévues en béton lavé ;
- 47) Considérant que la chaussée carrossable sera réalisée en modules préfabriqués incluant des pavés porphyre de type sciés ;
- 48) Considérant que 3 arbres à haute tige seront abattus ;
- 49) Considérant qu'un alignement d'arbres est prévu sur toute l'avenue de part et d'autre de la chaussée carrossable ;
- 50) Considérant que des noues de plantation larges sont prévues ;
- 51) Considérant que ces noues plantées seront infiltrantes et évapo-transpirantes ;
- 52) Considérant que différentes strates de plantation sont prévues ;
- 53) Considérant que 55% des places de stationnement en voirie sont supprimées ;
- 54) Considérant que la perte de places de stationnement en voirie sera compensée par une mutualisation de stationnement hors voirie ;

Description des travaux

- 55) Considérant que le projet vise à, réorganiser l'espace public de façade à façade de l'avenue Princesse Elisabeth ;

- 56) Considérant que les travaux suivants sont prévus :
- aménager les voiries, les trottoirs, les cheminements piétons, les itinéraires cyclables, et les espaces verts ;
 - supprimer des places de parking ;
 - renouveler les voies de tram (terrestres et aériennes) ;
 - mettre aux normes et sécuriser les arrêts ;
 - abattre 3 arbres à haute-tige ;
 - replanter 29 arbres à haute-tige et créer des noues paysagères ;
 - installer du mobilier urbain ;

Procédure

- 57) Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :
- application de l'art. 142 du COBAT : projet soumis à RI au vu de l'Annexe B ;
 - application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidences (tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et (ou) du réseau environnant pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A, à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes) ;
 - application de l'art. 175/20 du COBAT : rapport d'incidences - MPP - Enquête de 30 jours ;
 - application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun) ;
- 58) Considérant que la demande est soumise à l'avis de la Commission de concertation pour le motif suivant :
- application de l'art. 237 du COBAT : zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci) ;
- 59) Considérant que durant l'enquête publique, 67 réactions écrites ou verbales, dont une pétition de 839 signatures, ont été formulées ;
- 60) Considérant que la Commission de concertation programmée le 21/10/2021 ;
- 61) Vu la décision du Collège des Bourgmestres et Echevins de et à Schaerbeek du 6 octobre 2020 approuvant le profil proposé par la STIB, avec le double sens unique de part et d'autre du boulevard Lambermont sous réserve de propositions concrètes de compensation de stationnement hors voirie ;
- 62) Vu la décision du Collège des Bourgmestres et Echevins du 22 décembre 2020 approuvant l'analyse compensatoire hors voirie réalisée par Parking.brussels concernant le stationnement ;
- 63) Considérant que ceci est proposé en termes de compensation de stationnement :
- sur la partie sud, le promoteur ION s'engage à mutualiser sur le site Capronnier 27 places de parking (jour et nuit) auxquelles pourront s'ajouter 57 autres emplacements en soirée (27+57) ;
 - sur la partie nord, la SNCB s'engage à mutualiser au niveau de son parking de la gare de Schaerbeek 20 emplacements de parking (jour et nuit) qui s'ajoutent aux 40 disponibles en soirée (20+40) ;

Avis :

- 64) Considérant que les instances suivantes ont été invitées à remettre un avis :
- Collège des Bourgmestres et Echevins de et à Schaerbeek
 - Collège des Bourgmestres et Echevins de et à Bruxelles
 - DPC
 - VIVAQUA
 - AccessAndGo
 - SIAMU
 - Bruxelles Mobilité
- 65) Considérant qu'à ce jour, les instances suivantes ont remis un avis :
- VIVAQUA
 - AccessAndGo
 - SIAMU
 - Bruxelles Mobilité
 - IEB
 - GRACQ

- 66) Considérant que les avis GRACQ et IEB ont été remis dans le cadre de l'enquête publique ;
- 67) Considérant que ces avis ont été intégrés dans la synthèse des réclamations issue de l'enquête publique ;
- 68) Considérant qu'un avis CRMS sera demandé concernant le réaménagement des voies aériennes sur la place Princesse Elisabeth si celles-ci touchent la façade du bien classé qu'est la Gare de Schaerbeek ;

Analyse Avis d'instances

- 69) Vu l'avis favorable sous conditions d'AccessAndGo du 07/08/2021 ;
- 70) Considérant que cet avis confirme que les voies de circulation piétonne sont conformes au RRU, à condition que les éléments non communiqués sur plans soient intégrés dans le cahier spécial des charges ;
- 71) Considérant que ces éléments à intégrer et à respecter sont les suivants :
 - Le revêtement doit être dur, antidérapant et sans obstacle au pied ou à la roue ;
 - Il doit y avoir un contraste visuel et tactile par rapport à l'environnement permettant une bonne orientation des personnes malvoyantes et non voyantes ;
 - Pour les traversées piétonnes :
 - Le revêtement doit être dur, antidérapant et sans obstacle au pied ou à la roue ;
 - Il doit y avoir un contraste visuel et tactile par rapport à l'environnement permettant une bonne orientation des personnes malvoyantes et non voyantes ;
- 72) Vu l'avis favorable sous conditions de BM du 19/07/2021 ;
- 73) Considérant qu'une différenciation visuelle des potelets jouxtant les traversées piétonnes et cyclistes n'est pas nécessaire ;
- 74) Vu l'avis favorable sous conditions du SIAMU du 17/08/2021 ;

Enquête publique

- 75) Considérant que l'enquête publique s'est tenue entre le 07/09/2021 et le 06/10/2021 sur le territoire de la Commune de Schaerbeek ;
- 76) Considérant que l'Enquête publique s'est tenue entre le 07/09/2021 et le 06/10/2021 sur le territoire de la Ville de Bruxelles ;
- 77) Considérant que 34 demandes visant à assister à la Commission de concertation ont été adressées pour la Commune de Schaerbeek ;
- 78) Considérant qu'une demande visant à assister à la Commission de concertation a été adressée pour la Ville de Bruxelles ;
- 79) Considérant que, durant l'enquête publique, 68 réactions écrites ou verbales ont été formulées ;
- 80) Considérant que, durant l'enquête publique, 67 réactions écrites ou verbales (ayant fait l'objet d'une retranscription par l'administration communale) ont été formulées pour la Commune de Schaerbeek, dont une pétition comprenant 839 signatures et réclamant :
 - le respect des besoins et des intérêts exprimés par les personnes localement concernées ;
 - le maintien du double sens de circulation ;
 - le maintien des deux rangées de stationnements le long des trottoirs ;
 - l'aménagement en « rue cyclable » de l'avenue ;
 - le maintien de la largeur des trottoirs et de l'écartement entre les voies de tram ;
 - le choix d'un revêtement pour que le site propre tram permette aux bus d'y rouler sans générer de vibrations ;
 - de concevoir le projet et gérer le chantier de manière à en limiter la durée, à savoir un an maximum, en autorisant des travaux 6 jours par semaine, de 7h à 22h ;
 - de tenir les riverains systématiquement informés de l'évolution du projet.
- 81) Considérant que les autres réactions reçues, qu'elles s'opposent à la présente demande, la soutiennent, ou visent à attirer l'attention sur certains aspects particuliers/complémentaires soulignent principalement:

De façon générale

- Que ce projet est positif, car il permet d'améliorer les conditions de circulation du transport public, de mettre aux normes et sécuriser les arrêts STIB et de repenser les aménagements dédiés aux modes actifs, en accord avec le « principe STOP » ;
- Que l'avenue sera plus verte et plus belle, que l'infiltration des eaux sera possible, que les îlots de chaleur et la pollution de l'air seront atténués et que la valeur des immeubles jouxtant le réaménagement augmentera ;
- Qu'en prenant en compte des aspects tels que la santé publique et la vitalité de l'activité commerciale locale, le fait d'investir dans les infrastructures et les modes de déplacement actifs générera des retombées économiques positives pour la Commune ;
- Que le projet insiste sur le confort des piétons et des cyclistes, mais que celui des riverains est complètement négligé ;
- Que les habitants ne peuvent pas avoir les désavantages d'une rue piétonne, n'ayant plus accès chez eux en voiture, tout en ayant le bruit de la circulation des bus, des trams et du trafic routier, particulièrement dense en matinée ;
- Qu'au vu du chantier et de l'utilisation des ressources qu'il implique, le coût environnemental de ce projet paraît exorbitant juste pour maquiller en vert quelques dizaines de mètres de voirie et planter dans un sol rendu stérile quelques pauvres arbres qui feront de leur mieux pour survivre ;

Concernant l'information, la consultation, l'enquête publique et la procédure

- Qu'il est regrettable que l'administration communale de Schaerbeek n'ait endossé qu'un rôle secondaire dans la définition de ce plan de réaménagement alors que la voirie concernée relève de sa compétence ;
- Qu'il n'y a pas eu d'ouverture à la participation citoyenne en amont du dépôt de la demande de permis, en contradiction avec la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 et l'Accord de Majorité 2018-2024 de la Commune de Schaerbeek ;
- Qu'il y a eu des insuffisances notables en matière de communication vis-à-vis du public (une seule séance d'information, organisée par la STIB, en vidéoconférence et sans rédaction d'un procès-verbal) et que les modalités de consultation du dossier à l'administration communale ont été très, voire trop restrictives, ce qui entache la validité de l'enquête publique ;
- Que la STIB agit en dehors de ses compétences légales, n'ayant pas la légitimité pour mener des projets de réaménagement d'espace public de façade à façade ou de redynamisation de quartier ;
- Que le plan Good Move est largement invoqué, sur la forme, pour commenter certains choix, mais que les transgressions et les détournements sont multiples quand il s'agit de l'appliquer sur le fond ;
- Que le rapport d'incidences et ses compléments sont sujets à caution, quant à leur auteur (le promoteur du projet) et à leur contenu (données obsolètes ou erronées, à peine 7 pages consacrées à l'évaluation des incidences...) ;
- Que seules les vibrations engendrées par les trams sont étudiées dans l'étude d'incidences alors que celles provoquées par les autres véhicules, et en particulier les bus et les camions, devraient également être prises en compte ;
- Qu'interdire les poids-lourds, sauf lorsqu'ils ont une livraison à effectuer dans la rue, pourrait aussi être envisagé ;
- Que limitations de vitesse vaut également pour le transport public et les camions ;
- Que le non-respect par ces véhicules participe à ce type de nuisances ;
- Que les dates de comptage des véhicules automobiles ont été, au mieux, choisies très maladroitement et que le taux d'occupation du tram 92 ainsi que les fréquences des trams et des bus annoncés ne correspondent pas à ceux constatés par les habitants ;
- Que de nombreux éléments ont été négligés, tels que le comptage des piétons, la recharge des véhicules électriques, les inconvénients pour les commerçants, les risques d'allergie au vu des essences retenues pour les plantations, les risques de prolifération des rats... ;

- Que des éléments concrets démontrant l'exhaustivité et la pertinence de la réflexion effectuée en matière de suppression de places de parking manquent ;
- Que la suppression de places de parking est par ailleurs bien supérieure aux objectifs du plan Good Move ;
- Qu'aucun avis n'aurait été demandé, ni au SIAMU, ni à Bruxelles Propreté ;
- Que ces avis sont un préalable pourtant incontournable à une réflexion qualitative ;
- Qu'il devrait également en être de même avec les services de police ;
- Qu'il doit être procédé, dans les plus brefs délais, au retrait de la demande de permis d'urbanisme ou à la suspension de son examen afin d'aboutir à un projet très largement amendé, voire refondu ;

Concernant la Mobilité

- Que le Plan Communal de Mobilité n'existant pas encore ;
- Qu'il y a lieu de s'assurer que les travaux envisagés seront en phase avec les conclusions qui émaneront de ce plan ;
- Que la place Eugène Verboekhoven est et restera le goulot d'étranglement pour la circulation dans le quartier et, là où les trams échappent actuellement aux embouteillages grâce à leur site propre, ils rejoindront demain les files créées par les autres véhicules, sans même parler des jours de ramassage des ordures ;
- Que si l'on comprend correctement les plans, les voitures devront rouler sur les bandes bus et tram, ce qui va totalement à l'encontre de l'idée de site propre et représente une situation encore moins favorable qu'actuellement ;

Concernant les Piétons

- Que des trottoirs plus larges seront synonymes de circulation plus agréable pour les piétons ;
- Que la coexistence entre trottoirs et piste cyclables représente un inconfort et une dangerosité accrue pour les piétons et qu'elle ne permet pas de respecter la classification « Piéton PLUS » telle que définie dans le plan Good Move ;
- Que le projet prévoit des pavés pour les personnes se déplaçant à pied alors qu'elles doivent bénéficier d'un revêtement de sol aussi confortable que celui prévu pour les cyclistes, faute de quoi elles empièteront sur l'espace dédié aux seconds ;

Concernant les Vélos

- Que des pistes cyclables séparées signifieront des déplacements à vélo plus agréables et plus sécurisés, comparativement à une situation actuelle déplorable pour les cyclistes ;
- Que de par sa localisation, à proximité de 2 itinéraires cyclables régionaux (ICR SZ et MM), de la gare de Schaerbeek et de la Promenade Verte, cette artère a un haut potentiel cyclable ;
- Que ce potentiel est largement sous-exploité actuellement ;
- Que l'avenue n'est pas du tout aménagée adéquatement en regard de sa catégorisation au plan Good Move ;
- Que l'étroitesse des aménagements cyclables distincts (1,5 m bordures comprises et avec un trottoir contigu et au même niveau) est à déplorer vu les conflits potentiels avec les piétons ;
- Que cela induit ainsi l'impossibilité pour les vélos de rouler côte à côte ou de se dépasser sans empiéter sur le trottoir ;
- Qu'afin de remédier à cela, une largeur d'au moins 1,80 m est requise ;
- Que conformément au Vade-mecum Vélo régional, une zone tampon de 80 cm entre la piste cyclable et le stationnement automobile longitudinal est requise afin de protéger les cyclistes du risque de se prendre une portière ;
- Que la distinction visuelle entre les deux cheminements prévus sur le trottoir devrait être matérialisée par le recours à la couleur ocre ;

- Que cette couleur désormais adoptée en Région de Bruxelles-Capitale pour identifier les pistes cyclables séparées;
- Qu'une erreur de signalisation réside dans le recours au panneau D7+M6 en lieu et en place du panneau D7+M7;
- Qu'un problème de sécurité, lié à une traversée devant se faire en deux temps pour les cyclistes tournant à gauche, découle du marquage prévu au niveau du boulevard Lambermont ;
- Que ce carrefour doit être revu afin de clarifier et de sécuriser les différents mouvements cyclistes, et ce sans attendre le projet de réaménagement du boulevard ;
- Que le parcours à emprunter pour accéder à la piste cyclable, côté impair de l'avenue, depuis la station Villo! de la place Princesse Elisabeth ou depuis l'avenue Huart Hamoir est à revoir complètement, car, en l'état, les seules options seraient un sens interdit ou un passage pour piétons ;
- Qu'il est regrettable que le nombre de boxes vélos ait été revu à la baisse par rapport aux premières esquisses et que le tronçon « Verboekhoven-Lambermont » n'en accueille aucun ;
- Que les 65 arceaux vélos prévus sont une bonne chose, mais que leur implantation doit être mûrement réfléchie pour éviter une sous-utilisation, comme l'exemple actuel des arceaux devant le parc Lacroix ;
- Que le risque d'accident impliquant un cycliste est plus élevé sur un trottoir partagé que sur une chaussée ou que sur une piste cyclable séparée ;
- Que l'avenue est reprise en catégorie « Vélo CONFORT » dans le plan Good Move, ce qui n'implique pas de piste cyclable séparée du trafic automobile ;

Concernant les Transports en commun

- Que ramener toute la circulation sur une seule bande semble incompatible avec l'objectif d'amélioration de la vitesse des transports en commun ;
- Que la pertinence de multiplier les arrêts de trams et de bus (5 contre 2 actuellement) et de leur localisation alors que les arrêts Verboekhoven sont très proches, pose question ;
- Qu'il serait plus logique de maintenir des arrêts concentrés en un endroit, à savoir à l'intersection avec le boulevard Lambermont et ce tant en termes de distances inter-arrêts sur une même ligne (56, 58, 59, 92) que de correspondance avec le tram 7 ;
- Que les nouveaux arrêts auront un impact négatif en termes de nuisances et en termes de valeur immobilière pour les habitations concernées et leurs occupants ;
- Qu'un des arrêts est prévu devant un garage (n° 41) et que l'accès à celui-ci ne semble pas garanti vu la surélévation prévue pour le quai ;
- Que le projet permettra d'avoir des arrêts accessibles et sécurisés ;

Concernant la Circulation automobile

- Qu'un sens unique ne garantissant en rien le respect des limitations de vitesse ;
- Que des aménagements ad hoc, compatibles avec la circulation des bus et des trams, doivent être envisagés ;
- Que la suppression du double-sens de circulation n'est pas justifiée et que ses effets n'ont pas été suffisamment étudiés ;
- Que les reports attendus en matière de trafic de transit et de recherche de places de stationnement dans les rues voisines (Max Roos, Iwan Gilkin, Eugène Demolder, Emile Verhaeren, Sleenckx, ...) ne sont pas encadrés ;
- Que ces reports risquent de ne pas pouvoir être absorbés et vont à l'encontre des intentions affichées ainsi que des aménagements réalisés ces dernières années par la Commune en vue de rendre ces rues plus agréables ;
- Qu'afin de la prémunir de tout report de trafic préjudiciable, l'avenue Demolder devrait également être mise en sens unique sur le tronçon « Lambermont-Verboekhoven » ;

- Que le passage au sens unique de circulation permet une répartition plus équitable de l'occupation de la voirie entre tous les usagers, sans en exclure aucun ;
- Que moins de trafic automobile sera, après une période d'adaptation a priori assez courte, également positif pour les automobilistes restants ;
- Qu'une mise en sens unique entre la rue Emile Verhaeren et la Place Princess Elisabeth serait plus cohérent que le double sens prévu actuellement ;
- Qu'une inversion du sens de circulation de la rue Max Roos devrait être étudiée ;

Concernant le stationnement

- Que la suppression de 85 places de parking, soit plus de la moitié du nombre existant (dont l'occupation est proche de la saturation), sera synonyme de paralysie pour le quartier, en ce compris pour les trams et les bus de la STIB ;
- Que les mesures de compensation pour les places supprimées en voirie sont incertaines/indéterminées (localisation, tarifs pratiqués) ;
- Que ce qui est d'autant plus problématique vu que la demande en la matière émane principalement des riverains ;
- Qu'une partie des places compensatoires annoncées n'en sont pas vu qu'elles existent déjà ;
- Que les tarifs pratiqués pour les futures places de parking hors voirie devront être significativement moins élevés que ceux normalement pratiqués par le privé et devront être attribués en priorité absolue aux habitants du tronçon « Lambermont-Verboekhoven » ;
- Que cette attribution devra se faire sur base d'une procédure transparente ;
- Qu'une véritable solution serait que 100% des places supprimées soient compensées et, qu'afin de tenir compte de l'avenir et de justifier du fait qu'elles soient payantes ;
- Qu'elles devraient toutes offrir une solution de rechargement pour les véhicules électriques ;
- Que si seule une compensation partielle est envisageable ou souhaitée (encouragement au shift modal), les nouvelles places devraient être prioritairement réservées aux familles nombreuses ;
- Que la possibilité de réserver un emplacement pour y installer temporairement un container en cas de travaux, de déménager dans de bonnes conditions (lift), des se faire livrer de la marchandise ou de simplement décharger ses courses, doit être pris en compte ;
- Qu'il est essentiel que des places de stationnement temporaire pour charger/décharger des objets lourds soient prévues à l'écart des voies de tram ;
- Qu'une place de stationnement, réservée à l'activité médicale, est indispensable devant le cabinet situé au n° 143 de l'avenue ;
- Que le sens de la phrase « les entrées de garage des riverains sont 'potentiellement' utilisables pour les riverains, car ne sont pas alignées à la voirie » ? (cf. note explicative - pt. 2.4 « Stationnement ») devrait être précisé ;
- Que du fait de l'élargissement des trottoirs, le stationnement serait reporté à 4,65 m des façades (contre 1 m actuellement) ;
- Que cette configuration augmente fortement le risque d'ignorer la présence d'un garage devant lequel on se garerait ;
- Qu'un marquage au sol explicite quant à cette interdiction de stationnement peut être prévu ;
- Que moins de stationnement automobile signifie plus de place pour les gens et, comme le prouvent les artères devenues piétonnes, un avantage économique pour les commerçants ;

Concernant les PMR

- Que les personnes à mobilité réduite se déplacent principalement en voiture ;
- Que ce projet limiterait fortement l'accès de ce public à un véhicule, qu'il en soit propriétaire ou simple usager (taxi par exemple) ;

- Que l'offre existante de 6 places de parking pour les PMR ne rencontre déjà pas la demande actuelle et que le projet n'en maintient que 2 ;
- Que ceci n'est pas respectueux vis-à-vis des personnes concernées ;

Concernant les Services publics et d'urgence

- Qu'en l'état, le projet constituerait une entrave à l'accessibilité des services tels que les pompiers, la police ou la collecte des déchets ;
- Que le projet ne permettant donc plus de répondre aux besoins essentiels de la population ;

Concernant les Commerces

- Que les nouvelles zones de déchargement proposées ne donnent aucunement satisfaction ;
- Que le nombre limité de places de stationnement maintenues en voirie inquiètent les commerçants de l'avenue ;
- Que les bancs prévus devant certains commerces, de par les regroupements qu'ils engendreront, risquent de créer un sentiment d'insécurité chez les clients des commerces existants et, dès lors, de les faire fuir définitivement ;
- Que la mise en sens unique et la réduction du trafic qui en découlera signifiera une moindre visibilité pour les commerces vis-à-vis de nouveaux clients potentiels ;
- Que le projet permettra sans doute de donner un nouveau souffle à de nombreux commerces locaux ;

Concernant les mobiliers urbain

- Que les bancs envisagés le long de l'avenue entraîneront des rassemblements synonymes, plus encore qu'actuellement, de nuisances sonores, de problèmes en matière de propreté publique et de conflits potentiels avec les riverains ;
- Que cette volonté fait fi de la sociologie du quartier et de l'utilisation très genrée de l'espace public, comme le montre déjà l'occupation des bancs/blocs de l'avenue Emile Verhaeren et du parc Lacroix ;
- Qu'il ne faudrait dès lors pas que la voirie se transforme en zone « men only », renforçant ainsi la problématique de la perception de la sécurité par les femmes ;
- Que la pertinence de cet aménagement doit également être questionnée au vu de la sous-utilisation des bancs de la Place Princesse Elisabeth qui, eux, offrent une vue dégagée sur la gare de Schaerbeek ;
- Que les bancs prévus devraient être remplacés par des places de stationnement exclusivement réservées aux clients/à l'usage de certains commerces (salon de toilettage, auto-école) et/ou aux PMR (des demandes en ce sens ne sont actuellement pas rencontrées) ;

Concernant les Plantations

- Que des garanties sont nécessaires pour assurer la qualité esthétique des noues paysagères ;
- Que le nombre d'arbres qui sera planté dans le tronçon situé entre Lambermont et Verboekhoven est relativement limité en vue de l'objectif de verdurisation de l'avenue ;
- Que les abattages d'arbre doivent être réduits au strict minimum et que les spécimens qui ne pourront être maintenus devront être répertoriés, transplantés ou, à défaut, remplacé en totalité par des individus de même ampleur ;
- Que toute la végétation retirée devra être envoyée au centre de compostage régional et, idéalement, les arbres abattus devront être vendus au profit des finances communales ;
- Que des essences à racines pivotantes et non traçantes doivent être privilégiées et associées à des dispositifs ad hoc afin de pérenniser les revêtements contigus (trottoirs, pistes cyclables, voirie...) ;
- Que, telles que prévue, la configuration des futures plantations empêchera d'adapter ultérieurement les pistes cyclables à un flux croissant d'usagers ;

- Que les futurs arbres mettront à mal la qualité de l'éclairage public ainsi que, de jour, l'apport en lumière naturelle au sein des habitations ;

Concernant la Pollution de l'air

- Que les détours engendrés, la surcharge de trafic créée et les difficultés de stationnement auront pour effet d'augmenter le temps de circulation des véhicules à moteur et entraîneront, dès lors, une dégradation de la qualité de l'air;
- Que l'effet bénéfique annoncé par les nouvelles plantations d'arbres n'est pas démontré, voire même infirmé, selon les circonstances/études scientifiques ;

Concernant les autres aspects

- Que l'effet bénéfique annoncé par les nouvelles plantations d'arbres n'est pas démontré, voire même infirmé, selon les circonstances/études scientifiques ;
- Que les aménagements proposés en matière de revalorisation patrimoniale mèneront, sans mesures d'accompagnement adéquates, à un risque élevé de gentrification ce qui, en plus des considérations socio-économiques qui en découlent, entraînerait une désaffiliation des populations impactées quant aux indispensables objectifs environnementaux défendus par le projet ;
- Qu'aucune obligation d'entretien ne semblant prévue une fois les travaux réalisés, un plan détaillé en la matière (arrêts STIB, noues paysagères, mobilier urbain, ...) et impliquant toutes les parties prenantes est demandé ;
- Que l'absence d'emplacements spécifiques destinés à accueillir les sacs poubelle les jours de collecte est de nature à induire des conflits entre usagers actifs, ceux-ci voyant leur cheminement interrompu par des dépôts d'immondices malvenus ;
- Que des craintes existent concernant la durée et les horaires du chantier, ainsi que concernant les risques pour la stabilité des bâtiments et concernant le maintien de la circulation locale durant les travaux (accès aux garages privés) ;

Motivation :

Mobilité, piétons, trottoirs

- 82) Considérant que certaines portions de trottoir sont élargies et d'autres étrécies ;
- 83) Considérant que leur largeur reste néanmoins toujours supérieure à 2 m ;
- 84) Considérant que le dévers maximal de 2% est respecté sauf au niveau de l'espace végétalisé au croisement avec l'avenue Albert Giraud (coupe FF') ;
- 85) Considérant que le revêtement choisi pour les trottoirs est le pavé en porphyre de finition flammée;
- 86) Considérant que les traversées piétonnes sont en pavés de marbre de Carrare ;
- 87) Considérant que le statut piéton Plus de la voirie implique une mise en œuvre de ces matériaux telle que leur niveau de confort atteigne un minimum de 8/10 (voir la charte sur les revêtements piétons en RBC) ;
- 88) Considérant que le projet prévoit une bordure de vigilance striée et de couleur contrastée de part et d'autre des pistes cyclables afin de signaler aux personnes malvoyantes le franchissement de la zone réservée aux piétons ;
- 89) Considérant que l'accès aux garages se fait via des bordures chanfreinées, que des rampes sont aménagées au droit des garages situés le long des arrêts de transport public ;
- 90) Considérant que ces rampes doivent être limitées à la largeur du quai ;
- 91) Considérant que la piste cyclable et le trottoir doivent rester à niveau, sans inflexion ;

Traversées

- 92) Considérant que le projet prévoit la sécurisation et la mise en accessibilité des traversées piétonnes (guidage podotactile, bordures à niveau zéro, marquage au sol de la traversée des pistes cyclables) ;

- 93) Considérant que la plupart des traversées sont raccourcies ; que la traversée du boulevard Lambermont bénéficie d'un élargissement du marquage avec asphalté rouge, de l'adaptation des feux de circulation, de l'allongement du trottoir afin de garantir l'absence de stationnement dans les 20 m précédant les feux ;
- 94) Considérant que le guidage podotactile entre l'avenue Albert Giraud et l'avenue Princesse Elisabeth ne permet pas aux personnes malvoyantes d'identifier clairement l'axe de la traversée de la piste cyclable ;
- 95) Considérant qu'une solution pourrait consister à décaler légèrement la traversée de l'avenue Albert Giraud vers l'est ;

Cyclistes

- 96) Considérant qu'en raison de la présence de rails de tram et du statut vélo Confort ;
- 97) Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclable séparée en trottoir de part et d'autre de la voirie ;
- 98) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est une voirie classée par « Good Move » en zone 'confort' pour le vélo, qu'elle doit donc permettre des déplacements de bonne régularité entre les quartiers et qu'il y a dès lors lieu de séparer le flux cycliste du flux de trams ;
- 99) Considérant que celle-ci est aménagée en béton lavé et d'une largeur d'1,50 m avec une zone tampon de 0,8 m du côté du stationnement ;
- 100) Considérant que les pistes cyclables séparées sont généralement prévues en asphalté ocre et non en béton ;
- 101) Considérant que la norme pour les pistes unidirectionnelles est d'1,80 m (+ zone tampon) ;
- 102) Considérant que la largeur minimale d'1,50 m n'est à réserver qu'à des situations exceptionnelles et sur des tronçons limités (vade-mecum aménagements cyclables séparés de la chaussée, partie 1, p. 35) ;
- 103) Considérant qu'il convient dès lors de tendre vers une largeur d'1,80 m là où cela est possible (à savoir partout sauf le long des arrêts de transport public et du stationnement) afin d'éviter le dépassement de cyclistes sur le trottoir ;
- 104) Considérant que le marquage traitillé des traversées cyclistes doit être réservé à l'axe prioritaire (Vade-mecum aménagements cyclables en carrefour, p. 36) ;
- 105) Considérant que les traitillés prévus en traversée du boulevard Lambermont donnent une impression erronée de priorité ;
- 106) Considérant que ce marquage doit être réservé à la piste située dans l'axe du boulevard ;
- 107) Considérant qu'il convient toutefois de maintenir l'asphalté rouge et les logos (fréquents) sur toutes les traversées de ce carrefour en conflit avec les conducteurs, et de maintenir les logos sur les branches non conflictuelles ;
- 108) Considérant que des feux spécifiques sont prévus pour les traversées cyclables du boulevard ;
- 109) Considérant la nécessité de permettre aux cyclistes venant de l'avenue Émile Verhaeren et de la rue Nicolas Defrêcheux d'emprunter la piste cyclable de l'avenue Princesse Elisabeth en direction du sud ;
- 110) Considérant qu'il convient dès lors d'ajouter un panneau additionnel d'exception pour les cyclistes sous les panneaux C31a et C31b et de permettre leur insertion sur la piste cyclable au niveau de la berme séparant les rues N. Defrêcheux et G. Garnir (avec abaissement de bordure) ;
- 111) Considérant qu'il y a une erreur au niveau de la signalisation, que la piste doit être signalée à l'aide d'un panneau D7+M7 (cyclos B interdits) et non pas D7+M6 (obligatoire pour les cyclos B) ;
- 112) Considérant que la sortie de piste cyclable au niveau de la place Princesse Elisabeth peut être source de conflits entre cyclistes et automobilistes ;
- 113) Considérant qu'il convient de créer une petite avancée de trottoir sécurisant la réinsertion des cyclistes et de compléter le dispositif soit par la mise en évidence de cette réinsertion en chaussée (schlamm rouge), soit par le marquage d'une piste cyclable (avec zone tampon) sur la place ;
- 114) Considérant que, d'après la carte Mobigis, le tracé du RER vélo emprunte cet axe ;
- 115) Considérant que la station Villo ! implantée le long du parc Lacroix est déplacée vers le sud (n°18) afin de permettre l'aménagement des arrêts de transport public ;
- 116) Considérant que le projet prévoit l'aménagement de plusieurs zones de stationnement vélo (73 arceaux) ;
- 117) Considérant qu'il convient d'opter pour un modèle d'arceau équipé d'une double barre horizontale (conformément aux recommandations du vade-mecum régional stationnement vélo) ;

- 118) Considérant qu'en outre, les premier et dernier arceaux d'une série continue doivent être équipés d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes (cahier de l'accessibilité piétonne) ;
- 119) Considérant les arceaux à section ronde étant moins résistants au vandalisme ;
- 120) Considérant qu'il convient de privilégier un modèle à section rectangulaire,
- 121) Considérant que les arceaux prévus au début des rues Georges Garnir et Nicolas Defrêcheux ne permettent pas le maintien d'un cheminement piéton libre de 2 m de large lorsque des vélos y sont stationnés ;
- 122) Considérant que ces arceaux doivent être repositionnés ailleurs ;
- 123) Considérant que le projet prévoit l'installation de 4 boxes vélos répartis en 3 endroits le long de l'axe ;
- 124) Considérant que le projet prévoit une continuité du revêtement de la piste cyclable au droit des traversées, mais que le marquage doit cependant officialiser cette priorité à l'aide de traits discontinus ;
- 125) Considérant que l'accès à la piste cyclable depuis la place Princesse Elisabeth vers le boulevard Lambermont côté impair n'est pas des plus aisé et des plus sécuritaire, qu'il y a donc lieu de revoir la trajectoire de la piste cyclable ;

Usagers des transports publics

- 126) Considérant que le projet prévoit la mise en accessibilité des arrêts pour les personnes à mobilité réduite, conformément au vade-mecum des arrêts de surface ;
- 127) Considérant que les bordures sont de 31 cm pour un alignement des portes de tram avec les quais aux portes PMR et ponctuellement de 12/15 cm au niveau des entrées de garage ;
- 128) Considérant que les bordures sont de 18 cm pour un alignement des portes de bus avec les quais ;
- 129) Considérant que le site propre tram en double sur toute la longueur de l'avenue disparaît également ;
- 130) Considérant que le site propre tram est mis en sens unique ;
- 131) Considérant que sur une partie importante de la chaussée carrossable le trafic des trams est mélangé avec celui des bus et d'autres véhicules motorisés ;
- 132) Considérant que ceci peut impacter la vitesse commerciale du tram ;
- 133) Considérant que ceci est particulièrement le cas dans le tronçon entre la rue Émile Verhaeren et la place Princesse Elisabeth, tronçon qui ne connaît pas de contresens tram ;
- 134) Considérant que la largeur de l'espace public est limitée ;
- 135) Considérant que mélanger le trafic tram avec les transports motorisés sur certains tronçons est un compromis fait par le demandeur afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de circulation et afin de garantir un aménagement qualitatif de l'espace public sur une large donnée ;
- 136) Considérant que l'allègement de la pression automobile sur l'avenue, induit par le réaménagement, est susceptible de compenser cette hypothétique perte de fluidité ;
- 137) Considérant que de nouveaux aménagements, tels que les 2 zones de livraisons, inexistantes aujourd'hui, en fluidifiant le trafic, compenseront également la suppression partielle du site propre tram ;

Automobilistes et livraisons

- 138) Considérant que le projet prévoit la mise à sens unique tête-bêche de deux tronçons de l'avenue (du bd Lambermont vers la place Verboeckhoven, et du bd Lambermont vers le carrefour avec la rue Nicolas Defrêcheux) ;
- 139) Considérant que le tronçon nord jusqu'à la place Princesse Elisabeth est à double sens ;
- 140) Considérant que cette modification vise à matérialiser le statut de la voirie en réduisant le transit automobile au profit des autres modes de déplacement ;
- 141) Considérant que le projet maintient toutefois une accessibilité automobile locale pour la voirie ;
- 142) Considérant que la voirie est composée de modules préfabriqués en béton avec inclusion d'un revêtement de pavés rectangulaires en porphyre, finition sciée ;
- 143) Considérant que le projet prévoit la suppression de 55% des places de stationnement (passant de 143 à 64) ;
- 144) Considérant que cette suppression est faite au profit d'arrêts de transport public en avancée de trottoir et de zones végétalisées ;
- 145) Considérant qu'une compensation hors voirie est prévue via des partenariats public/privé conclus pas la commune ;

- 146) Considérant que les places maintenues sont dotées d'un revêtement en pierre naturelle à joints ouverts ensablés ;
- 147) Considérant que 3 places de stationnement sont réservées aux personnes avec handicap ;
- 148) Considérant que ces places sont dotées d'une rampe d'accès au trottoir en béton préfabriqué ;
- 149) Considérant qu'elles sont mal dimensionnées au regard des recommandations du cahier de l'accessibilité piétonne (voir p. 64) pour du stationnement longitudinal en voirie, à savoir 6 m de longueur et minimum 2 m de largeur hors marquage ;
- 150) Considérant que le projet prévoit deux zones de livraison de 15 m aménagées à proximité du carrefour avec le boulevard Lambermont ;

Feux de circulation

- 151) Considérant que le carrefour entre le boulevard Lambermont et l'avenue Princesse Elisabeth n'est modifié que partiellement ;
- 152) Considérant que ce projet ne permettra donc pas de renouveler complètement l'installation tricolore du carrefour et qu'il s'agira uniquement d'adaptations sur l'installation existante ;

Stationnement :

- 153) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth comptabilise actuellement 143 emplacements de parking (50 places au sud et 93 places au nord) ;
- 154) Considérant qu'en situation projetée, l'avenue Princesse Elisabeth comptabilisera 64 emplacements de parking (13 places au sud et 51 places au nord) ;
- 155) Considérant que le stationnement est prévu entre les espaces dédiés aux espaces verts, que le revêtement sera en pierre naturelle à joints drainants ;
- 156) Considérant que cette perte d'emplacements se fait au profit des espaces verts, des piétons et des cyclistes ;
- 157) Considérant cependant que certains habitants se voient privés d'emplacements de parking devant chez eux sur des portions d'avenue assez longues, que cela est peu pratique (déchargement des courses, personnes à mobilité réduite, déménagement ...) et qu'il y a lieu d'optimiser le nombre de places en voirie en lieu et place de certains espaces verts ;
- 158) Considérant qu'une étude de compensation présente les solutions suivantes :
- sur la partie sud, le promoteur ION s'engage à mutualiser sur le site Capronnier 27 places de parking (jour et nuit) auxquelles pourront s'ajouter 57 autres emplacements en soirée (27+57) ;
 - sur la partie nord, la SNCB s'engage à mutualiser au niveau de son parking de la gare de Schaerbeek 20 emplacements de parking (jour et nuit) qui s'ajoutent aux 40 disponibles en soirée (20+40) ;

Nature

- 159) Considérant la politique régionale qui vise à renforcer le maillage vert, protéger et restaurer la biodiversité ;
- 160) Considérant que la zone du projet se trouve dans une zone de verdoisement prioritaire au PRDD et que dans cette zone centrale et dense de Bruxelles, il existe un déficit important d'espaces verts publics et privés alors que la densité d'habitants est forte, ce qui rend le besoin social et environnemental d'espaces verts particulièrement prégnants et qu'il faut autant que possible, créer de nouveaux espaces verts, notamment par la mise en valeur des espaces résiduels ;
- 161) Considérant que L'article 68, alinéa 7 de l'Ordonnance du 1er mars 2012 relative à l'environnement indique « Il est interdit de procéder à des travaux d'égavage d'arbres avec des outils motorisés et d'abattage d'arbres entre le 1er avril et le 15 août » ;
- 162) Considérant que pour se préparer aux effets du changement climatique, il est fortement recommandé de planter des espèces différenciées. Cela permet de contribuer à la biodiversité et à la résilience de l'ensemble, tout en augmentant les services écosystémiques rendus par ces plantations ;

- 163) Considérant qu'il y a lieu d'intégrer davantage de plantes indigènes et d'assurer une fraction de fabacées (ex : genêt à balais) ;
- 164) Considérant que les plantes exotiques invasives reprises dans l'annexe 4 de l'ordonnance nature ne peuvent pas être intégrées au projet ;

Plantations

- 165) Considérant que le projet intègre une verdurisation de l'axe, ce qui améliore la qualité de l'espace public et sécurise les déplacements des modes actifs vis-à-vis des flux motorisés ;
- 166) Considérant que des zones multifonctionnelles sont aménagées en pavé porphyre de finition flammée, à joints enherbés ;
- 167) Considérant que les arbres ne peuvent constituer un masque de visibilité réciproque entre piétons et automobilistes à l'approche des traversées piétonnes ; que certains arbres risquent de constituer un tel masque ;
- 168) Considérant qu'il convient dès lors d'opter pour des espèces dont le développement n'entraîne pas de masque important, avec une couronne haute et un entretien régulier ;
- 169) Considérant que le projet prévoit un revêtement de pavés enherbés sans délimitation stricte de la fosse d'arbre au carrefour avec la rue Nicolas Defrêcheux et l'avenue Émile Verhaeren ;
- 170) Considérant que ce type d'aménagement impacte négativement l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- 171) Considérant qu'un cheminement de pavés continus avec joints fermés doit être garanti le long des façades ;
- 172) Considérant que l'avenue Princesse Élisabeth se situe dans un quartier à connotation plutôt « minéral », que les seuls espaces végétalisés sont le parc Lacroix visible depuis le trottoir de l'avenue Princesse Elisabeth et 3 platanes (taillés en tête de chat) sur la placette d'intersection entre l'avenue princesse Élisabeth, le boulevard Lambermont et l'avenue Albert Giraud ;
- 173) Considérant que le projet prévoit l'abattage de ces 3 arbres et la mise en place de noues paysagères avec plantation de 23 espèces de végétation différentes (dont la plantation de 29 arbres) réparties sur plusieurs strates sur l'ensemble de l'avenue ;
- 174) Considérant que 3 strates sont prévues, la première d'une hauteur de 30 cm à 1 m sera composée de 12 espèces de plantes vivaces (caduques à semi-persistantes) et de 2 espèces de graminées, que ces plantations seront faciles d'entretien et amélioreront qualitativement l'espace public ;
- 175) Considérant également que les graminées sont très résistantes aux mauvaises conditions climatiques (gel en hiver été et sécheresse en été), que leur culture en masse sur des surfaces importantes d'une même espèce augmente le risque d'allergie, mais que ce risque est faible lors d'une diversification des plantations tel que prévu dans le projet ;
- 176) Considérant qu'une deuxième strate d'une hauteur de 1 m à 1,5 m sera composée d'arbustes (5 essences) et enfin une troisième strate sera composée d'arbres (4 essences) ;
- 177) Considérant que ces plantations apporteront un réel bénéfice tant au point de vue de la biodiversité, que de l'embellissement de l'avenue, que de la sécurisation par rapport au trafic routier et enfin qu'en termes de récupération des eaux de pluie ;
- 178) Considérant que l'avenue comprend le long des nombreuses façades riveraines, une série de fosses de plantations permettant le verdoisement significatif des habitations ;
- 179) Considérant que ce type d'initiative riveraine, coordonné avec les services communaux compétents, participe activement au verdoisement et l'embellissement de l'espace public ;
- 180) Considérant que ce verdoisement est complémentaire et cohérent d'un point de vue paysagé avec l'ensemble des fosses de plantation prévues ;
- 181) Considérant dès lors qu'il y a lieu de viser à la préservation de l'ensemble de ces fosses de plantation, en coordination avec la commune de Schaerbeek et les riverains concernés ;
- 182) Considérant qu'un verdoisement supplémentaire est difficilement réalisable ;
- 183) Considérant que ce rajout d'espaces verts supplémentaires et surtout de noues sur les zones de quai est difficilement réalisable à cause des contraintes suivantes :
- les entrées de garage (spécifiées en jaune sur l'extrait de plan) ont une emprise au sol importante à cause des raccords de nivellement ;

- des dégagements sont nécessaires devant les 2èmes portes des bus et de tram pour les accès PMR ;
- le projet doit respecter les distances réglementaires entre les différents mobiliers (abris, poteaux lignes aériennes, etc...) ;
- la piste cyclable contraint les flux et « délimite » les emprises de quais ;
- combiner pistes cyclables, quais et noues ou arbres créerait des masques de visibilité ;
- le manque place général rend plus de végétation impossible à implanter à 1,5m min de la bordure de quai sans que ceux-ci deviennent des obstacles à la circulation ;

184) Considérant qu'il y a néanmoins lieu d'étudier la possibilité de compléter ou de densifier l'alignement d'arbres ;

185) Considérant que ceci peut être étudié dans le dossier de plan modifié ;

Gestion des eaux:

186) Considérant que la zone se trouve en zone d'aléa d'inondation sur la carte des zones d'aléa d'inondation et des risques d'inondation de Bruxelles Environnement ;

187) Considérant que le projet est situé en zone de faible profondeur de nappe environ à 2m sur la carte hydrogéologique de Bruxelles Environnement ;

188) Considérant que le principe de collecte des eaux de pluie et de ruissellement proposé est mixte ;

189) Considérant que des noues paysagères sont intégrées, qu'elles récolteront les eaux provenant depuis les trottoirs et les pistes cyclables ;

190) Considérant que les dalles des zones de stationnement permettront à l'eau de s'infiltrer directement sur place ;

191) Considérant que les eaux en voirie seront redirigées vers les caniveaux et des avaloirs connectés aux réseaux d'égout (vers le collecteur principal) ;

192) Considérant que l'égout existant sera conservé et remis partiellement à neuf ;

193) Considérant que les différents systèmes proposés permettront de garantir une meilleure gestion des eaux de pluie et de ruissellement ;

Mobilier urbain

194) Considérant que le projet prévoit l'installation de bancs et assises individuelles ;

195) Considérant qu'il convient d'équiper au moins 25% de ces sièges d'un dossier et d'accoudoirs afin de garantir leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (voir recommandations du cahier de l'accessibilité piétonne) ;

196) Considérant que le renouvellement de l'équipement aérien et l'installation d'un nouveau système de compensation impliquent la suppression de poteaux existants et l'installation de nouveaux poteaux, pour un total de 9 poteaux supplémentaires (3 place Verboeckhoven, 6 avenue Princesse Elisabeth, solde nul place Princesse Elisabeth) ;

197) Considérant que sur l'avenue Princesse Elisabeth, les nouveaux poteaux sont placés dans l'alignement des arbres et du stationnement, et donc en dehors des trottoirs ;

198) Considérant que 4 bancs seront mis en œuvre sur le côté nord de l'avenue, que la présence de ces bancs pourrait générer potentiellement de la gêne pour les habitants (bruit, odeur de cigarette, ...) et qu'il est préférable de revoir leur emplacement ou leur morphologie afin de générer le moins de gêne possible tout en offrant une fonction de séjour ;

199) Considérant cependant que l'emplacement du banc situé sur la placette d'intersection entre l'avenue Princesse Elisabeth, le boulevard Lambermont et l'avenue Albert Giraud ne porte pas préjudice aux habitants, que celui-ci est situé un peu plus à l'écart des habitations ;

200) Considérant que 4 vélo-box sont mis en œuvre et que la présence de vélo-box supplémentaires pourra être adaptée en fonction de la demande dans le quartier ;

201) Considérant que 65 range-vélos seront aménagés au lieu de 14 en situation actuelle ;

Patrimoine

202) Considérant que les 2 oreilles de trottoir entre l'avenue Princesse Elisabeth et la place Princesse Elisabeth se trouvent en zone de protection d'un bien classé : la Gare de Schaerbeek ;

203) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth fait partie d'un axe de voiries historiques reliant le Palais de

- justice à Gare de Schaerbeek en passant par l'église Sainte-Marie et l'Hôtel Communal de Schaerbeek ;
- 204) Considérant qu'il y a lieu de maintenir un profil de voirie symétrique respectant les perspectives historiques depuis et vers ces biens classés (l'Hôtel Communal de Schaerbeek et la Gare de Schaerbeek) ;
- 205) Considérant que le présent projet, bien qu'il réduit la largeur de la chaussée carrossable, respecte ces symétries est ces perspectives ;
- 206) Considérant que la diminution de trafic ainsi que du stationnement permettra également de dégager ces vues ;
- 207) Considérant que la chaussée carrossable en pavés sciés, ainsi que les autres matériaux nobles employés dans le projet, garantissent également le respect de ce contexte patrimonial ;
- 208) Considérant que le fait de ne pas matérialiser le contresens tram par un revêtement différencié offre, outre une homogénéisation du revêtement, une résilience plus grande, car les sens de circulation s'adaptent plus facilement que les revêtements ;
- 209) Considérant que le respect patrimonial et la réversibilité convergent ici ;

Nuisances

- 210) Considérant que tout chantier produit des nuisances ;
- 211) Considérant qu'il y a lieu de les minimaliser durant le chantier ;
- 212) Considérant que le projet est de nature à réduire les bruits et vibrations par le resserrement de la partie carrossable et donc des vitesses ;
- 213) Considérant que l'étude de D2S indique en Situation existante des niveaux de bruit fort élevé (Ld jusqu'à 73.5dB(A) et Ln jusqu'à 66dB(A) et confirmé par la carte du bruit du trafic routier de Bruxelles Environnement ;
- 214) Considérant que ces niveaux sonores dépassent largement les objectifs du plan Quiet.Brussels ;
- 215) Considérant que le revêtement en pavés sciés de la chaussée carrossable est susceptible de créer des vibrations légèrement supérieures à un revêtement en asphalte ;
- 216) Considérant que le rétrécissement de la voirie, la plantation d'arbres, ainsi que la diminution du trafic motorisé compenseront de loin cette hypothétique augmentation des nuisances sonores ;
- 217) Considérant que l'avenue Princesse Elisabeth est en zone 30 et qu'un revêtement en pavé naturelle invite moins aux excès de vitesse qu'un même revêtement en asphalte ;

Conclusion

- 1) Considérant que la demande, au vu de tout ce qui précède, permet de redistribuer l'espace plus équitablement entre les différents usagers ;
- 2) Considérant qu'elle permet de répondre aux objectifs de « Good Move » ;
- 3) Considérant qu'elle permet également de faciliter la fluidité des transports en commun, d'organiser les livraisons sans entraver la circulation, d'élargir les trottoirs, de garantir la sécurité des piétons et des cyclistes, d'enrichir la biodiversité, et de mieux gérer les eaux pluviales ;
- 4) Considérant que le projet parvient à combiner sur une largeur restreinte les nombreux enjeux inhérents aux différents modes de déplacement ;
- 5) Considérant qu'il est en concordance avec le statut de la voirie défini par le Plan régional de Mobilité ;
- 6) Considérant qu'il améliore la qualité de l'espace public ;
- 7) Considérant qu'il encourage la fonction de séjour et le recours aux modes actifs et aux transports publics ;
- 8) Considérant qu'il améliore la sécurité des usagers ;

AVIS FAVORABLE à la minorité À CONDITION DE :

- respecter un dévers maximal de 2% sur toute la longueur des trottoirs ;
- garantir un niveau de confort de minimum 8/10 pour les revêtements piétons garantir l'absence d'inflexion du trottoir et de la piste cyclable au droit des rampes d'accès aux garages ;
- optimiser le guidage podotactile entre la traversée de l'avenue Albert Giraud et la traversée de l'avenue Princesse Élisabeth ;
- garantir l'absence de masque de visibilité (notamment par les arbres avec des couronnes adaptées) à l'approche des traversées piétonnes ;
- maintenir un niveau élevé d'accessibilité du revêtement piéton au droit des arbres situés au carrefour avec la rue Nicolas Defrêcheux et l'avenue Émile Verhaeren ;

- équiper au moins 25% des bancs d'un dossier et d'accoudoirs ;
- évaluer la localisation et la morphologie des bancs ;
- privilégier les bancs de petite taille pour éviter les attroupements ;
- tendre vers une largeur de piste cyclable de 1,80 m partout où cela est possible afin d'éviter le dépassement de cyclistes sur le trottoir, via un élargissement de la piste du côté opposé au trottoir, sans réduire la largeur de celui-ci ;
- ajouter un panneau additionnel d'exception pour les cyclistes sous les panneaux C31a et C31b et permettre leur insertion sur la piste cyclable au niveau de la berme séparant les rues N. Defrêcheux et G. Garnir (avec abaissement de bordure) ;
- adapter le plan de signalisation et modifier le panneau D7/M6 par un panneau D7/M7 ;
- opter pour un modèle d'arceau vélo conforme au Vade-mcum régional stationnement vélo et au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- déplacer les arceaux vélos prévus sur les rues Georges Garnir et Nicolas Defrêcheux afin de garantir un cheminement piéton libre de 2 m de large ;
- revoir le dimensionnement des places de stationnement réservées aux personnes avec handicap ;
- étudier la nécessité de prévoir plus de stationnements PMR (objectiver la demande des riverains en la matière) ;
- prévoir l'étude et le cas échéant, la mise en œuvre d'un plan de circulation à l'échelle du quartier adapté aux reports de trafic observés à l'issue du chantier ;
- revoir les tournes à gauche pour les cyclistes au carrefour Lambermont avec notamment des marquages au droit des traversées piétonnes ;
- mettre la piste cyclable prioritaire, au même titre que les piétons aux carrefours Verhaeren, Gilkin, Max Roos en traçant les traits discontinus à hauteur des passages piétons ;
- réaliser les pistes cyclables en asphalté ocre (couleur adoptée en Région de Bruxelles-Capitale pour identifier les pistes cyclables séparées) ;
- prévoir, outre le revêtement différencié en asphalté ocre, une séparation physique antidérapante entre le trottoir et la piste cyclable ;
- évaluer les besoins en termes de livraison et étudier la possibilité d'aires de livraisons supplémentaires sur l'avenue ou à proximité immédiates de celle-ci ;
- prévoir des poubelles publiques près des bancs ;
- se concerter avec Bruxelles Mobilité et étudier la possibilité de placer des bornes de recharge pour voitures électriques en zone de stationnement ;
- prévoir un box vélo supplémentaire dans le tronçon Verboekhoven – Lambermont ;
- cibler en plan et préserver l'ensemble des fosses plantées existantes au pied de façades riveraines ;
- étudier la possibilité de compléter ou de densifier l'alignement d'arbres et inclure cela dans le dossier de plans modifiés ;

Abstention(s) :-

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

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,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*