

**AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 29/04/2024 - REEXAMEN**

<b>DEMANDEUR :</b>	SPF Mobilité et Transports - BELIRIS
<b>LIEU :</b>	Rue du Progrès, 86
<b>OBJET :</b>	<b>Projet modifié</b> : réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles-Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet) : réaliser un tunnel monotube de métro souterrain entre la Gare du Nord et Bordet et construire un dépôt sur les terrains situés au Nord du carrefour formé par la chaussée de Haecht avec la rue F. Van Cutsem ; créer 7 stations de métro souterraines et les émergences en surface (bouches de métro, édicules, édifices) ; réaménager les espaces publics ; construire une passerelle piétonne entre le dépôt prévu à Haren et la zone de stationnement qui s'y rattache ; construire une passerelle qui relie la chaussée de Haecht et la rue de l'Equerre avec les avenues Matisse et Léopold III ; réaliser une voie d'essai pour le métro le long de la ligne de chemin de fer ; abattre des arbres et planter des nouveaux sujets ; aménager des espaces verts ; réaliser des travaux de terrassement ; démolir des bâtiments ; construire une station d'épuration rue du Progrès contre le talus du chemin de fer ; implanter/déplacer des stations Villo! ; placer des enseignes et de la publicité.
<b>SITUATION :</b>	<b>AU PRAS :</b> zone(s) d'habitation, zone(s) d'habitation à prédominance résidentielle, zone(s) mixte(s), zone(s) de forte mixité, zone(s) d'industries urbaines, zone(s) administrative(s), zone(s) d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zone(s) d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), zone(s) d'entreprises en milieu urbain, zone(s) de chemin de fer, zone(s) de parcs, réseau(x) viaire(s), espace(s) structurant(s), liseré(s) de noyau commercial
	<b>AUTRE(S) :</b> -
<b>ENQUETE PUBLIQUE :</b>	du 15/01/2024 au 14/03/2024
<b>REACTIONS :</b>	auprès de la Commune de Schaerbeek : 189 auprès de la Commune d'Evere : 20 auprès de la Ville de Bruxelles : 5 soit 214 réactions au total

**La Commission entend :** -

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

**1. Contexte :**

- 1) Considérant que le périmètre de la demande est située en réseau viaire, espace structurant, liseré de noyau commercial, zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, zone de parc, zone de chemin de fer, zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zone d'habitation à prédominance résidentielle, zone mixte, zone de forte mixité, zone d'industrie urbaine et en zone d'entreprise en milieu urbain du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;
- 2) Considérant que la modification partielle du PRAS approuvée le 29 mars 2018 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (AGRBC) et relative à la liaison de transports en commun de haute performance nord-sud (Albert -Bordet) est entrée en vigueur le 8 mai 2018 ;
- 3) Considérant le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), approuvé par le GRBC le 12 juillet 2018 ;
- 4) Considérant le Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move », approuvé par le GRBC le 5 mars 2020 pour la période 2020-2030 ;
- 5) Considérant le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS), élaboré par le GRBC et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014 ;

- 6) Considérant l'AGRBC du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du PRPS en ce qui concerne la problématique de la compensation des emplacements de stationnement supprimés en voirie (art. 57) ;
- 7) Considérant le plan bruit « *Quiet.brussels* », approuvé par le GRBC le 28 février 2019 ;
- 8) Considérant le Plan Régional Nature 2016-2020, adopté par le GRBC le 14 avril 2016 ;
- 9) Considérant le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la maîtrise de l'Energie (CoBrACE), adopté par le GRBC le 2 mai 2013 ;
- 10) Considérant la convention environnementale entre le GRBC et la Société Nationale des Chemins Belges (SNCB) du 24 janvier 2001 ;
- 11) Considérant la convention environnementale entre le GRBC et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) du 25 juin 2004 ;
- 12) Considérant que l'objet de la demande s'étend sur les territoires de la commune de Schaerbeek, de la commune d'Evere et de la Ville de Bruxelles ; que le territoire de la commune de Schaerbeek est directement concerné par la station d'épuration proposée rue du Progrès et les nouvelles stations Liedts, Colignon, Verboekhoven et Riga ; que le territoire de la commune d'Evere est directement concerné par les stations Paix, Tilleul et Bordet ; que le territoire de la Ville de Bruxelles est directement concerné par le dépôt proposé à Haren ;
- 13) Considérant que projet rentre dans les zones de protection des monuments/sites classés suivants :
  - Hôtel Communal de Schaerbeek (Place Colignon - Schaerbeek), classé par arrêté du 13 avril 1995,
  - Ensemble de maisons Art Nouveau (Avenue Maréchal Foch, 7-9-11 - Schaerbeek), classées par arrêté du 12 septembre 1996,
  - Square Riga (Schaerbeek), classé par arrêté du 5 juillet 2018,
  - Fermette *T'Hoeveke* (rue de la Marne, 3 - Evere), classée par arrêté du 17 avril 1997 ;
- 14) Considérant le permis d'urbanisme visant à « *transformer et réaménager la Station Albert afin d'accueillir au niveau -1 le tram de la ligne 51 et au niveau -2 le métro de la ligne 3* » (réf. NOVA : 07/PFD/656938) ; que ce permis a été notifié par le fonctionnaire délégué le 26 juillet 2018 ;
- 15) Considérant le permis d'urbanisme visant à « *construire en sous-sol : une nouvelle station Métro et tram « Constitution » ; un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le Palais du Midi ; un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le boulevard Jamar ; un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny et le boulevard du Midi pour relier la nouvelle station à la station Midi ; un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny, reliant la station Midi et l'avenue Fonsny depuis la rue du Danemark (avec création d'une trémie sur Fonsny) ; implanter des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines, remettre certains espaces publics en pristin état, et réaménager les espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations,...) : le tronçon du boulevard de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture ; tronçon de l'avenue Fonsny compris entre le n° 69 et la rue Verhaegen ; abattre 113 arbres et planter 79 nouveaux sujets* » (réf. NOVA : 04/PFD/582158) ; que ce permis a été notifié par le fonctionnaire délégué le 24 mai 2019 ;
- 16) Considérant le permis d'urbanisme visant à « *réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance en site indépendant par la construction d'un tunnel sous les voies de chemin de fer situées juste au nord de la Gare du Nord ; construire des accès techniques du côté de la rue du Progrès (P6) et du côté de la rue d'Aerschot (P5) ; abattre 14 arbres et planter 14 nouveaux sujets* » (réf. NOVA : 15/PFD/648592) ; que ce permis a été notifié par le fonctionnaire délégué le 25 mai 2020 ;

## **2. Objet :**

- 17) Considérant que la présente demande porte sur la construction d'un tunnel permettant la prolongation de la ligne de métro 3 entre la Gare du Nord et la station ferroviaire Bordet, de sept stations y compris l'aménagement des leurs abords, d'un dépôt de métro et d'une station d'épuration ;
- 18) Considérant que cette demande de permis d'urbanisme, modifiée suite aux conditions émises par le fonctionnaire délégué en application de l'art. 191 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) a pour objet : « *réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles-Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet) : réaliser un tunnel monotube de métro souterrain entre la Gare du Nord et Bordet et construire un dépôt sur les terrains situés au Nord du carrefour formé par la chaussée de Haecht avec la rue F. Van Cutsem ; créer 7 stations de métro souterraines et les émergences en surface (bouches de métro, édicules, édifices) ; réaménager les espaces publics ; construire une passerelle piétonne entre le dépôt prévu à Haren et la zone de stationnement qui s'y rattache ; construire une passerelle qui relie la chaussée de Haecht et la rue de l'Equerre avec les avenues Matisse et Léopold III ; réaliser une voie d'essais pour le métro le long de la ligne de chemin de fer ; abattre des arbres et planter des nouveaux sujets ; aménager des espaces verts ; réaliser des travaux de terrassement ; démolir des bâtiments, construire une station d'épuration rue du Progrès contre le talus du chemin de fer ; implanter/déplacer des stations Villo! et placer de la publicité* » ;

### **3. Objectif de la demande :**

- 19) Considérant que la demande de permis d'urbanisme s'inscrit dans un contexte multimodal d'importance régionale ; qu'il vise à répondre aux objectifs régionaux en matière de mobilité ;
- 20) Considérant qu'il a pour objectif d'améliorer et d'étendre le réseau de transport en commun de haute performance ; que, par-là, il entend augmenter la capacité de l'offre en transport en commun par le renfort du réseau de transport public à l'échelle régionale ; que, en créant l'extension de la ligne de métro 3, le projet a pour objectif de réaliser un transport régulier à haute fréquence en intermodalité avec d'autres modes de transport de surface ;

### **4. Historique :**

- 21) Considérant que la chronologie de l'instruction du présent dossier est la suivante :
  - 5 décembre 2018 : dépôt de la demande auprès de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (Urban),
  - 2 février 2019 : accusé de réception d'un dossier complet,
  - 4 juillet 2019 : séance publique de la Commission de concertation sur le projet de cahier des charges relatif à l'étude d'incidences,
  - 29 juillet 2021 : notification de clôture de l'étude d'incidences,
  - 29 juillet 2021 : décision de la part du demandeur d'amender son projet,
  - 24 décembre 2022 : réception, par Urban, d'une demande de permis d'urbanisme amendée suite aux recommandations issues de l'étude d'incidences,
  - 10 février 2022 : notification du projet amendé aux Collèges des Bourgmestre et Échevins et demande d'organisation des Mesures Particulières de Publicité,
  - du 7 mars 2022 au 5 avril 2022 : enquête publique sur la demande telle qu'amendée,
  - 21 avril 2022 : séance publique et avis de la Commission de concertation,
  - 18 avril 2023 : demande de modification des plans par le fonctionnaire délégué (art. 191 du CoBAT),
  - 25 septembre 2023 : introduction des plans modifiés par le demandeur ;

### **5. Situation existante :**

- 22) Considérant que, actuellement, le périmètre de la demande ne présente pas de ligne à haute capacité ;
- 23) Considérant que cette partie du cadran bruxellois possède un réseau de transport public constitué principalement de lignes de bus, de tram et de train ;

### **6. Projet initialement introduit :**

- 24) Considérant que le projet prévoit de prolonger la ligne de métro 3 au-delà de la Gare du Nord ;
- 25) Considérant que le projet prévoit de construire un tunnel dédié à la prolongation de la ligne de métro 3 ;
- 26) Considérant que le projet prévoit d'établir sur cette ligne des stations de métro de manière à desservir les quartiers ; qu'il s'agit des stations implantées sur la place Liedts, la place Colignon, dans le tissu bâti de la rue Waelhem et du boulevard Lambermont, du square Riga, dans le tissu urbain de la rue Frans Verdonck, dans le tissu urbain de la place de la Paix et à hauteur de la halte Bordet ;
- 27) Considérant que le projet prévoit également la construction d'un dépôt à métro sur le site de la STIB à Haren (Ville de Bruxelles) ;
- 28) Considérant que le projet prévoit, enfin, un réaménagement de façade à façade des espaces publics autour des stations ;

### **7. Procédure :**

- 29) Considérant que la demande est soumise à l'avis de la Commission de concertation pour les motifs suivants :
  - en application de l'article 207 §1, al. 4 du CoBAT : *biens repris à l'inventaire du patrimoine immobilier : bien inscrit à l'inventaire (article 207), monument ou ensemble antérieur à 1932 à l'inventaire transitoire (art. 333),*
  - en application de la prescription 21 du PRAS : *la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement, modification de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public ;*
- 30) Considérant que la demande est soumise aux Mesures Particulières de Publicité (MPP) pour les motifs suivants :
  - application des articles suivants du CoBAT :
    - article 124, 4° du CoBAT : la demande concerne un projet mixte, à savoir un projet qui requiert à la fois un permis d'environnement relatif à une installation de classe 1 A et un permis d'urbanisme,
    - article 141 du CoBAT : la demande concerne un projet soumis à étude d'incidences (EI),
    - art. 153 §2 al. 2 et 3 : la demande déroge au titre I du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), et plus précisément aux articles suivants relatifs au volume, à l'implantation ou à l'esthétique des constructions : art. 3, 4, 6, 7, 8, 9, et 10 ; la demande déroge également à l'art. 39 du titre VI du RRU relatif aux enseignes et aux publicités,

- art. 153 §2 al. 2 : la demande déroge au Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) ou à un règlement sur les bâtisses ; en ce qui concerne le RCU de la commune de Schaerbeek, la demande déroge aux art. 7 et 9 ; pour le RCU de la commune d'Evere, la demande déroge aux art. 4, 5 2°, 7 2° et 11 ;
- En application des prescriptions suivantes du PRAS :
  - 0.3 : *actes et travaux dans les zones d'espaces verts,*
  - 0.5 : *projets de construction sur une propriété plantée de plus de 3.000m<sup>2</sup>,*
  - 0.6 : *actes et travaux qui portent atteinte aux intérieurs d'îlot,*
  - 0.7 : *équipements d'intérêt collectif ou de service public ne relevant pas des activités autorisées par les prescriptions particulières de la zone,*
  - 0.12. 4° : *modification totale ou partielle d'un logement en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité ou en zone administrative, zone d'entreprise en milieu urbain,*
  - 1.5. 2°, relative aux zones d'habitation à prédominance résidentielle : *modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations,*
  - 2.5. 2°, relative aux zones d'habitation : *modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations,*
  - 3.5. 1°, relative aux zones mixtes : *modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations,*
  - 4.5. 1°, relative aux zones de forte mixité : *modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations,*
  - 7.4, relative aux zones administratives : *modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations,*
  - 8.4, relative aux zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public : *modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations,*
  - 9.1, al. 4, relative aux zones de chemin de fer : *création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes,*
  - 25.1, relative aux actes et travaux ayant pour objet : *modification de voiries et création d'itinéraires des transports en commun,*
  - 25.6 : *désaffectation de la voirie ;*

#### **8. Etude d'incidences (EI) :**

- 31) Considérant que la demande est soumise à étude d'incidences (EI) en application de l'art. 128 du CoBAT et de son annexe A, point 8) « *construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons ou des deux roues* » ;
- 32) Considérant que l'EI a évalué l'ensemble des impacts environnementaux du projet, pour tous les domaines de l'environnement, tant dans sa phase d'exploitation que dans sa phase de chantier ;
- 33) Considérant que les alternatives ont également été étudiées dans l'ensemble de leurs impacts environnementaux, en phase d'exploitation et de chantier ;
- 34) Considérant pour rappel que, après analyse des incidences du projet, des alternatives et des variantes, le chargé d'étude a formulé plus de 1200 recommandations ; que le demandeur a suivi une partie de ces recommandations, complètement ou partiellement, et en a rejeté d'autres.

#### **9. Projet amendé suite à l'EI :**

- 35) Considérant que les amendements depuis le dépôt initial de la demande de permis ont consisté en l'adaptation des projets des stations aux demandes formulées (EI, avis), à la réduction significative de leur assiette en surface et à l'ajout d'un projet de station d'épuration destinée à traiter les eaux générées par la nouvelle infrastructure souterraine ; que le dépôt et ses abords ont également été marginalement modifiés ;

#### **10. Conclusions de la Commission de concertation du 21 avril 2022 sur le projet amendé :**

- 36) Considérant que la Commission de concertation du 21 avril 2022 a émis un avis favorable conditionnel, assorti de 200 conditions, sur le projet amendé ;

#### **11. Conditions imposées par le fonctionnaire délégué (art. 191 du CoBAT) :**

- 37) Considérant que le fonctionnaire délégué a décidé d'imposer, en date du 18 avril 2023, 151 conditions ; que ces conditions visent principalement à répondre aux remarques de l'avis de la Commission de concertation du 21 avril 2022 ; que ces conditions sont les suivantes :

#### **I. Conditions générales relatives à l'ensemble du dossier :**

1. *Chaque fois que c'est nécessaire en fonction de la condition concernée, adapter le dossier de demande de permis afin d'avoir des informations correctes à disposition et adapter l'ensemble des éléments de la demande de permis en fonction des remarques énoncées ci-dessous (annexe I, note explicative, plans, légendes des matériaux mis en œuvre, emplacements de stationnement, ...) en application de l'arrêté du*

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 déterminant la composition du dossier de demande de permis d'urbanisme ;

2. Fournir une note détaillant pour chacune des stations, les explications quant à l'application du concept de « pristin état + » pour le réaménagement de l'espace public. Cette note sera étayée si besoin à l'aide de schémas reprenant les aménagements existants et projetés au regard du respect du RRU et du principe du bon aménagement des lieux ;
3. Fournir une note exposant, pour chaque recommandation de l'étude d'incidences, la suite qui y a été réservée, en veillant le cas échéant à l'adapter en fonction des modifications apportées au projet à la suite de la présente demande de modification ;
4. Joindre au dossier l'étude phytosanitaire réalisée par le bureau Aliwen ;
5. Rendre l'ensemble des stations accessibles pour les vélos afin de rencontrer les objectifs de multimodalité ; adapter les ascenseurs afin qu'ils puissent accueillir un vélo ;
6. Fournir les avis SIAMU ainsi que les plans cachetés sur le projet modifié suite aux conditions du présent courrier ;
7. Faire apparaître sur plans, coupes et détails les informations relatives aux enseignes et publicités, notamment les MUPI et le « M » de chaque station, et préciser dans la note explicative si elles sont conformes aux différents règlements d'urbanisme, le cas échéant modifier l'annexe I en sollicitant les dérogations identifiées ;
8. Établir un relevé par un géomètre-expert des nouveaux alignements engendrés par le projet et procéder aux démarches ad hoc pour la formalisation des nouveaux alignements de voirie ;
9. Intégrer sur les plans tous les dispositifs de sécurité contre les voitures bélier en application du guide Security by design ;
10. Pour chaque station et le dépôt, faire apparaître de façon claire et lisible sur les plans concernés les choix posés en termes de végétalisation. Ces éléments doivent notamment pouvoir permettre de détailler la façon dont le projet répond ou non aux recommandations visant la conception des espaces verts et choix des plantations (y compris adéquation fosse/essence), la végétalisation des toitures, la clarification des abattages et replantations prévues en compensation ;
11. Faire apparaître de façon claire et lisible sur les plans concernés les épaisseurs de terres pour chaque station et le dépôt, afin de pouvoir évaluer le potentiel de réaménagement préservé, tant en termes de végétalisation, de gestion des eaux et d'insertion d'éléments enterrés (ex : bulle à verre) ;
12. Identifier de façon claire et correctement légendée sur les plans concernés ou à défaut fournir un plan présentant, les différentes surfaces considérées pour la gestion des eaux pluviales (récupération et gestion intégrée des eaux pluviales). Fournir la note hydraulique présente uniquement dans le permis d'environnement. Cette note doit détailler la façon dont chaque surface d'aménagement a été considérée dans la gestion des eaux et détailler quelle quantité d'eau est gérée à la parcelle et quelle quantité est rejetée à l'égout. Justifier l'éventuel écart par rapport aux recommandations de gestion des eaux.
13. Pour chaque station et le dépôt, faire apparaître de façon claire et lisible sur les plans concernés, les implantations des éléments d'éclairage permettant de s'assurer du respect des recommandations de l'étude d'incidences en termes d'être humain, d'énergie et de pollution lumineuse ;
14. Fournir les études ou éléments détaillés d'analyses vibratoire et sonore (étude acoustique, modélisation...) ayant mené aux propositions en termes de gestion du bruit et des vibrations pour le métro (rail, atténuation grilles de ventilation, panneau absorbant stations et ouvertures), en particulier en ce qui concerne les zones à risque, du type aiguillage, la gestion de l'usure ondulatoire et l'impact sur les lieux à risque (académie de musique Evere, etc.). Le cas échéant confirmer les capacités à intervenir ultérieurement en cas de problème (Etayer les possibilités d'interventions en cas de non-respect des normes mises en avant lors du monitoring ou par tout autre étude susceptible de révéler une problématique (exemple : réfection des voies pour pose d'un système anti-vibratile plus efficient) ; Joindre une note détaillant les différentes modalités du Monitoring ;
15. Joindre au dossier les propositions de signalisation des aménagements de l'espace public permettant de vérifier leur bonne intégration urbanistique et patrimoniale ainsi que la pertinence de la signalétique PMR tant dans les aménagements de l'espace public qu'en station ;
16. Fournir une note détaillée et motivée des choix techniques et des mesures opérées en matière de stabilité permettant de confirmer le respect des recommandations, en particulier l'absence d'impact sur la

fermette 't Hoeveke, la maison communale de Schaerbeek, les habitations directement riveraines des excavations. Détailler aussi les dernières analyses de l'impact du niveau piézométrique du chantier ;

## **II. Conditions générales relatives à l'ensemble des stations :**

### **1. Urbanisme :**

17. Déplacer les cheminées d'extraction de fumées émergentes implantées dans l'espace public ainsi que les grilles de ventilation en dehors des trottoirs et des espaces réservés aux piétons, et étudier la possibilité de les placer, en chaussée carrossable, en zone de stationnement, intégrées dans des constructions existantes ou projetées ou sous toute autre forme intégrées à la situation existante, ou le cas échéant, justifier ce qui empêche le déplacement de ces cheminées d'extraction ;
18. Étudier la possibilité d'intégrer les sorties de secours à l'espace public, en dehors du cheminement naturel des piétons et hors espaces carrossables en portant une attention particulière à la matérialité et la teinte de celles-ci ;
19. Adapter les édifices d'ascenseur aux directives de conception de métro et aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ;
20. Prévoir la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante ;
21. Modifier le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons par un système résistant et permettant un entretien optimal ;
22. Faire figurer sur les plans les totems de commande PMR ;
23. Prévoir les toilettes publiques accessibles PMR dans les stations en dehors des zones contrôlées ;

### **2. Faune et Flore :**

24. Clarifier le type de végétalisation des toitures végétalisées des ascenseurs (intensive, semi-intensive ou extensive) et les espèces choisies ;

### **3. Mobilité :**

#### **Accessibilité des stations :**

25. Réaliser une étude complète concernant l'accessibilité des stations par un bureau expert ;
26. Adapter les plans conformément à l'avis rendu par Access and Go dans le cadre de l'instruction de la présente demande de permis d'urbanisme et faire valider par les experts les modifications apportées aux plans, détails et coupes avant introduction des plans modifiés ;
27. Apporter les détails graphiques permettant de vérifier l'accessibilité totale des PMR du quai à la rame de métro ;

#### **Stationnement vélo :**

28. Sous réserve de conditions particulières propres à chaque station, augmenter significativement les capacités en stationnement vélo de longue durée et sécurisé au sein de chaque station ou aux abords de celles-ci ;
29. Déplacer les emplacements vélo situés devant les zones de passage piéton afin de réduire les risques lors de la traversée des piétons ainsi que la mauvaise visibilité qui en résulte pour les automobilistes ;
30. Augmenter les emplacements pour vélos-cargos en voirie ;

#### **Stationnement de service et livraisons :**

31. Prévoir un emplacement réservé pour les véhicules de service de la STIB à proximité des accès des stations ; placer les zones de livraisons à proximité du monte-charge ou de l'ascenseur pour les stations avec commerces ;

### **4. Ouvrage de prolongation :**

32. Faire la démonstration, via une note technique détaillée, de la possibilité de réaliser cet ouvrage de prolongement ultérieurement à la mise en exploitation du métro ;

### **5. Eau :**

33. Les stations disposant de surfaces de pleine terre suffisantes, à savoir Tilleul, Riga, Verboekhoven, Bordet, géreront leurs eaux pluviales par temporisation en priorité dans des ouvrages superficiels végétalisés de manière à réduire d'autant le dimensionnement des ouvrages enterrés ;
34. Les fosses des nouvelles plantations d'arbres seront réalisées de préférence suivant les modalités d'arbres de pluies de manière à offrir des conditions hydriques suffisantes pour leur croissance et participer à la temporisation des eaux pluviales. Des plans de détails seront fournis ;

35. Les toitures vertes seront réalisées de manière à être au minimum semi-intensives et un plan de gestion devra accompagner le projet ; prévoir des plantes indigènes et non-allergènes au niveau des toitures végétalisées ;
  36. Lorsque nécessaire, le débit de fuite des ouvrages de temporisation (bassins infiltrant) sera conçu de manière à ce que la connexion vers l'égout ne soit sollicitée qu'en cas d'évènements pluvieux exceptionnels, ce qui revient en pratique à s'assurer que ce débit de fuite sera placé à une distance approximative minimum de deux tiers de la hauteur mesurée depuis le fond de l'ouvrage ;
  37. La nécessité de séparateurs d'hydrocarbures et de stations de pompage sera réévaluée tenant compte des éléments qui précèdent, vérifier à cette suite si la présence de dispositifs végétalisés filtrant et stockant à l'amont des bassins stockant permet d'en faire l'économie ; le cas échéant les supprimer ou diminuer leur nombre ;
  38. Les noues du Dépôt seront infiltrantes et aménagées de manière paysagère en retravaillant leur profil pour que les pentes ne soient pas trop abruptes avec un ratio de largeur sur longueur proportionné ;  
**Drains d'équilibrage de nappe :**
  39. Prévoir des drains de passages de nappes au niveau des stations composant la future extension du métro nord, les localiser sur les plans et fournir un plan de détail;
- 6. Bruits et vibrations :**
40. Suivre les recommandations de l'étude d'incidences visant à limiter la production et la propagation du bruit du dépôt vers l'extérieur ;
  41. Adapter le confort acoustique dans les stations pour permettre une bonne audition des messages diffusés vers les utilisateurs ; notamment à cet effet, le confort acoustique dans les stations sera conçu pour réduire les autres bruits (arrivées et départs des rames de métro, public, installations techniques) ;
  42. Les ouvertures des stations de métro donnant à l'air libre, en particulier celles à proximité d'habitations, seront conçues de manière à limiter la propagation du bruit vers l'extérieur ;
- III. Conditions par station :**
- 1. Liedts :**
- Aménagement des espaces publics et abords de la station :**
43. Réaménager de manière cohérente l'espace public dans l'ensemble du périmètre de la demande de permis initial comprenant pour rappel, la place Liedts, la placette Gallait-Palais et le début des rues débouchant sur la place ;
  44. Assurer une cohérence et une continuité, en termes de composition et de choix de matériaux, avec le tracé royal en se basant sur les recommandations d'aménagement reprises dans la « charte d'aménagement » de ce dernier ;
  45. Replanter les arbres d'alignement abattus dans le sud-ouest de la place avec des sujets matures ;
  46. Identifier sur les plans les endroits où la pleine terre est possible, et revoir l'aménagement en conséquence afin notamment de maximiser la perméabilité des sols ;
  47. Diversifier et intensifier le végétal, en cohérence avec les aspects patrimoniaux du « tracé royal » ;
  48. Prendre toutes les mesures nécessaires pour conserver et déplacer les arbres et leurs racines et, s'il n'y a aucune possibilité de conservation, replanter des arbres matures à couronne et gabarit similaires, éviter les arbres en bac, le cas échéant, si la plantation en pleine terre n'est pas envisageable, utiliser les eaux de pluie pour l'arrosage et prévoir des bacs à réserve d'eau afin d'en limiter la consommation et d'une hauteur suffisante pour garantir la protection des arbres ;
  49. Choisir des plantations indigènes et non-allergènes conformément aux recommandations de Bruxelles Environnement ;
  50. Fournir l'ensemble des éléments assurant que les modifications de circulation prévues n'auront pas d'impact significatif sur le quartier entourant la place Liedts ;
  51. Fournir l'ensemble des éléments (notamment schéma de circulation) du quartier Brabant afin d'objectiver l'impact de la mise en sens unique des rues Vertes et de Brabant ;
  52. Préciser si l'avenue de la Reine demeure prévue en zone de rencontre, comme prévu dans la demande initiale ;
  53. Garantir une circulation bidirectionnelle lisible des piétons et cyclistes à travers la place afin de dégager l'axe de chalandise ;

54. Séparer cyclistes et automobilistes dans la montée de la rue des Palais, reprise en tant qu'axe « confort » voiture par le PRM, en aménageant une piste cyclable à cet endroit ;
55. Déplacer la zone de livraison, qui est prévue au début de la rue de Brabant par la demande de permis amendée, devant les immeubles des n°24 et 26 de la place Liedts ou à hauteur des n° 260 et 262 de la rue de Brabant, à la place du stationnement en voirie et au même niveau que le trottoir afin de fluidifier le chargement-déchargement ;
56. Documenter la présence du bunker sous la place ;

**Aménagement de la station :**

57. Ne prévoir qu'un seul édicule localisé au centre de la place, dans l'axe des rues de Brabant et Gallait, pour les entrées et sorties de la station. Cet édicule devra :
  - 57.1. être ouvert et accessible via deux côtés opposés ;
  - 57.2. intégrer autant que possible l'ensemble des éléments techniques (prises et rejets d'air, rejet de désenfumage,...) ;
  - 57.3. présenter une expression architecturale soignée s'intégrant au tissu urbain environnant ;
  - 57.4. être positionné de façon à conserver une largeur libre d'obstacle visuel de minimum 20 m entre le front bâti et la station dans le respect du Tracé Royal ;
58. Prévoir la réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des plantations et/ou le nettoyage de la voie publique. Fournir les caractéristiques du groupe hydrophore et les mesures prises pour réduire les bruits en fonction de sa localisation ;
59. Installer un jardin de pluie, ou un autre aménagement similaire, tenant compte de la pente de la place et de sa position sur le versant de la vallée, ou le cas échéant justifier ce qui empêche la mise en place de cet aménagement ;

**2. Colignon :**

**Aménagement des espaces publics et abords de la station :**

60. Prendre toutes les mesures pour conserver et déplacer les arbres et leurs racines et, s'il n'y a aucune possibilité de conservation, replanter des arbres matures à couronne et gabarit similaires, éviter de planter en bac, le cas échéant, si la plantation en pleine terre n'est pas envisageable, utiliser les eaux de pluie pour l'arrosage et prévoir des bacs à réserve d'eau afin d'en limiter la consommation et d'une hauteur suffisante pour garantir la protection des arbres ;
61. Remplacer les platanes par des espèces plus intéressantes en termes de biodiversité, tout en conservant un maximum la lisibilité des façades à haute valeur patrimoniale devant lesquelles ces alignements d'arbres s'implantent, et par conséquent, prévoir des arbres dont la hauteur et la couronne à l'âge adulte permettra de préserver cette lisibilité (éviter les arbres de 1ère grandeur ;
62. Réaménager l'espace public dans son entièreté et ce dans le périmètre de la demande de permis initial incluant l'entièreté de la place Colignon et le début de l'ensemble des rues débouchant sur la place. L'aménagement attendu devra :
  - 62.1. Augmenter le nombre de traversées piétonnes pour accéder depuis la place vers les différentes rues et inversement, et y intégrer une piste cyclable marquée et continue ;
  - 62.2. S'assurer de la cohérence de l'aménagement et de la structuration de l'espace public au regard des conclusions de l'étude du Contrat Local de Mobilité « Colignon-Josaphat » ;
  - 62.3. Réduire de manière significative le caractère minéral de la place via une végétalisation intense de celle-ci tout respectant sa perméabilité visuelle (aspect patrimonial) et en garantissant une circulation fluide et directe pour tous les modes de transport ;
  - 62.4. Identifier sur les plans les endroits où la pleine terre est possible, et revoir l'aménagement en conséquence afin notamment de maximiser la perméabilité des sols ;
  - 62.5. Garantir une trajectoire fluide et lisible entre la place Colignon et les arrêts de bus ;
  - 62.6. Prendre en considération le rétrécissement de la chaussée et garantir le passage des bus bi-articulés de la société De Lijn. Les plans de giration devront être soumis ;
  - 62.7. Maintenir un accès voitures et livraisons depuis les portes cochères de l'Hôtel Communal, et prévoir une zone de livraison sur la place Colignon ;
  - 62.8. Contribuer à la mise en valeur de l'Hôtel Communal, en accordant une attention particulière à la qualité et la durabilité des matériaux ;

- 62.9. Assurer une cohérence, en termes de composition, de choix de matériaux et de végétalisation, par rapport aux projets alentours ;
- 62.10. Utiliser un revêtement plus lisse (pavés sciés) pour la route, afin de rendre celle-ci plus durable et moins bruyante au vu du trafic attendu et du passage des bus ;
- 62.11. Préserver et renforcer les perspectives depuis et vers l'axe Royale-Saint-Marie et sur la façade de l'Hôtel Communal, en libérant l'espace au maximum ;
- 62.12. Limiter au strict nécessaire, désigner et disposer le plus discrètement possible sur la place la signalétique urbaine, et celle de la STIB, pour limiter leur impact sur l'édifice classé, la place et les maisons remarquables des abords ;
- 62.13. Inclure les raccords eau et électricité permettant les installations et événements de différente nature ;
- 62.14. Prévoir des fontaines d'eau, ou au minimum, prévoir les gaines et les raccords d'eau nécessaires de manière à pouvoir installer une fontaine et indiquer les emplacements de ceux-ci sur plan ;
- 62.15. Reculer les lampadaires de la façade de l'Hôtel Communal, et adapter les plans afin d'intégrer les lampadaires prévus au permis d'urbanisme relatif au remplacement de l'éclairage public sur mât par des consoles en façade sur la place Colignon, référencé 15/PFD/1832324 notifié par le Fonctionnaire Délégué le 24/05/2022 ;
- 62.16. Utiliser les modèles de mobilier urbain communal (pour les potelets, bancs, poubelles, etc.) ;
- 62.17. Déplacer les deux poches de stationnement de vélo, placées entre le parvis et les entrées secondaires de l'Hôtel Communal, plus au nord ou à un autre endroit, et ce afin de laisser l'espace, l'aération et la visibilité nécessaires à ces 2 entrées ;
- 62.18. Dans la mesure du possible ne pas abattre les arbres d'alignements situés sur la rue Royale-Saint-Marie au niveau de la station Villo! projetée ou à défaut les remplacer afin de maintenir la continuité verte de l'ensemble (place axes adjacents). Dans tous les cas de figures les fosses de plantations seront à minima adaptées au RRU ;

**Aménagement de la station :**

- 63. Adapter les plans afin de laisser la possibilité de prévoir un aménagement planté pérenne de la place Colignon et apporter la preuve que les options choisies n'impactent pas la survie de la végétalisation de la place ;
- 64. Effectuer une rotation de 90° des deux cages d'ascenseurs afin qu'elles soient moins présentes sur la place et reculer les sorties d'escaliers et escalators vers le centre de la place afin de pouvoir agrandir les zones de voiries ;
- 65. Etudier la possibilité de placer les prises et rejets d'air ainsi que les exutoires de fumées au ras du sol plutôt qu'au sommet de gaines émergentes, et revoir l'aménagement et l'architecture des grilles et gaines de désenfumage;
- 66. Remplacer le commerce dans la station par un équipement d'intérêt collectif ou de service public ;

**3. Verboekhoven :**

- 67. Apporter des précisions sur les moyens mis en œuvre afin de diminuer les nuisances sonores liées aux équipements techniques en intérieur d'îlot ;

**Aménagement des espaces publics et abords de la station :**

- 68. Réaménager de manière cohérente les espaces publics dans leur entièreté, et ce dans le périmètre de la demande de permis initial incluant : le tronçon de la rue Waelhem comprise dans ce périmètre, la voirie latérale du boulevard Lambermont du n° 99 au n° 123 inclus, les quais de tram de l'arrêt « Demolder », la parcelle sise au n° 86-92 rue Waelhem et actuellement occupée par un supermarché, la partie de l'intérieur d'îlot où se situe la « boîte nord » ;
- 69. Utiliser les modèles de mobilier urbain communal (pour les potelets, bancs, poubelles, etc.) ;
- 70. Déplacer le bassin d'infiltration à l'air libre, qui se trouve en front de voirie sur la parcelle sise au n° 86-92 rue Waelhem, vers le fond de cette parcelle afin de permettre une future construction à front de rue ;
- 71. Placer un point d'eau facile d'accès pour l'arrosage et l'entretien de l'intérieur d'îlot ;
- 72. Garantir une aire de travail suffisamment grande autour des arbres en intérieur d'îlot afin de garantir la manipulation d'outils en toute sécurité pour leur entretien ;
- 73. Clarifier le matériau utilisé pour l'aménagement des deux placettes et les légèrer sur plans ;

74. Prévoir un aménagement paysager à l'arrière de la parcelle Waelhem comprise dans le périmètre du projet, le long du chemin de fer et fournir un plan de gestion ;
  75. Augmenter la diversité du couvre-sol indigène et des plantations au pied des arbres (par un mélange de couvre-sol avec 70 % d'indigènes et/ou de vivaces de sous-bois indigènes) ;
  76. Déplacer le *Prunus padus* implanté dans la courbe du chemin d'accès pour les services d'urgence afin d'éviter tout dommage à la couronne par l'éventuel passage d'un véhicule de secours ou dévier le cheminement des services de secours de manière à protéger la couronne ;
  77. Planter des graminées non- ou faiblement allergènes ;
  78. Remplacer les *Betula nigra* (espèce allergène) à proximité des habitations par une autre espèce indigène et non allergène ;
  79. Prévoir une traversée piétonne d'une largeur de minimum 5 m au niveau du latéral du boulevard Lambermont, alignée sur l'entrée du métro et la traversée des voies de tram ;
  80. Prévoir des grilles dans des fosses d'arbre sur le quai de tram de l'arrêt « Demolder » (direction Heysel) afin de faciliter le passage et de protéger les arbres ;
  81. Augmenter la superficie des abris de tram sur le quai de l'arrêt « Demolder » abris pour éviter que les usagers ne restent dans le hall d'entrée de l'accès Lambermont en cas de mauvais temps (gros risque d'engorgement) et clairement le faire apparaître en plan ;
  82. Limiter la largeur du plateau de la voirie latérale du boulevard Lambermont du n° 111 au n° 123 inclus afin de le rendre plus efficace et d'inclure la partie de la voirie latérale devant les immeubles n° 121 et 123 permettant l'inclusion du stationnement PMR existant devant le n° 123 ;
  83. Rendre les fosses d'arbres d'alignement conforme au RRU ;
  84. Documenter la signalétique d'accès apposées sur les bâtiments des n°115-117 boulevard Lambermont ;
- Aménagement de la station :**
85. Ne pas réaliser la passerelle et garder la possibilité d'une desserte de l'ascenseur aux étages afin de donner accès à un éventuel futur projet de la commune ;
  86. Retravailler la façade avant et revoir l'organisation interne du rez-de-chaussée, et plus particulièrement les accès de l'édicule sud, afin de rééquilibrer les superficies disponibles pour les deux activités du bâtiment (le métro et l'équipement communal) et le nombre d'entrées du métro, d'activer la façade et d'améliorer la lisibilité de ces activités ;
  87. Démontrer que la boîte sud pourra structurellement accueillir un aménagement en toiture ;
  88. Dédoubler les ascenseurs dans la boîte sud à défaut fournir une note technique détaillant l'impossibilité de placement ;
  89. Améliorer le contrôle social au sein de la station par l'implantation d'une autre activité que le seul accès métro, ou le cas échéant, justifier ce qui empêche l'implantation d'une autre activité ;
  90. Prévoir la couverture et l'agrandissement du parking vélos situé en front de voirie sur la parcelle sise au n° 86-92 rue Waelhem de manière à offrir au moins 250 places de vélos sécurisées comme recommandé par EIE ; maintenir en tout temps un accès depuis la voirie même si un développement sur la parcelle devait avoir lieu ;
- 4. Riga :**
- Aménagement des espaces publics et abords de la station :**
91. Réaménager de manière cohérente les espaces publics dans leur entièreté, et ce dans le périmètre de la demande de permis initial ;
  92. Inclure les deux latérales de l'église avec le parvis dans la zone de rencontre et effectuer la mise en plateau sur l'ensemble du périmètre jusqu'à la chaussée d'Helmet ;
  93. Réduire la largeur du terre-plein central à sa largeur actuelle et décaler la grille de désenfumage vers le centre afin que les limites du terre-plein du square soient alignées avec les bords du terre-plein de l'avenue Huart Hamoir ;
  94. Maintenir la disposition des arbres sur le square ; renforcer et respecter les alignements de l'avenue Huart Hamoir ;
  95. Respecter les alignements d'origine du square et de la continuité des alignements de l'avenue Huart Hamoir ;
  96. Etablir un plan de replantation en accord avec la Direction du Patrimoine Culturel ;

97. Utiliser un mobilier urbain et un choix d'espèces cohérents sur tout l'axe allant de l'Eglise de la Sainte-Famille jusqu'à la Gare de Schaerbeek ;
98. Aligner la cage d'ascenseur du bas du square sur celle du haut tout en maintenant un cheminement confortable pour les piétons, à minima conforme au R.R.U. ;
99. Rendre conforme au RRU les fosses de plantation en défaut ;
100. Proposer des améliorations de gestion des eaux pluviales (noues pluviales ou jardins de pluie en surface) en conformité à l'arrêté de zone de protection du square et en fonction de la typologie du sol; Supprimer entièrement à Riga la poche de stationnement prévue sur le parvis de l'église afin d'en faire un parvis plus qualitatif ;
101. Réserver des emplacements PMR à proximité des ascenseurs en bas du square Riga, là où le stationnement est déjà existant ;
102. Supprimer la zone de livraison devant la station, si cette dernière est indispensable alors il y a lieu de trouver un emplacement qui ne nuise pas aux perspectives vers et depuis l'église de la Saint-Famille ;
103. Faire apparaître sur plan les modifications du réseau d'égouttage suite à l'implantation de la station ;

**Aménagement de la station :**

104. Prévoir une zone de retournement plus grande entre les deux escalators au niveau -1 ;
105. Prévoir une autre toilette ouverte au public et accessible PMR hors zone contrôlée ;
106. Agrandir le local vélos en station en annexant la zone de vide qui le jouxte ;
107. Remplacer les commerces dans la station par d'autres fonctions (équipements, locaux vélos, toilettes publiques, etc.) ;

**5. Tilleul :**

**Aménagement des espaces publics et abords de la station :**

108. Réaménager de manière cohérente les espaces publics en intégrant toute la rue Verdonck afin de conserver une continuité de la voirie, et d'assurer un raccord cohérent avec les aménagements prévus aux abords couvert par le permis référencé 06/PFD/1744721 et notifié par le Fonctionnaire Délégué le 24/06/2021 relatif à la création d'un plateau au niveau de la jonction entre les rues F. Verdonck et Picardie ;
109. Prévoir une drop zone à proximité de la station visant à accueillir les véhicules en free floating ;
110. Prévoir un passage pour piéton en face du numéro 23 de la rue F. Verdonck le long du plateau ;
111. Prévoir une voie carrossable de 6m de largeur, et lorsque la largeur le permet maintenir du stationnement côté impair de la voirie et en suffisance dans le reste de la voirie ;
112. Prévoir un toit au-dessus du stationnement vélo en voirie ;
113. Prévoir des bulles à verre enterrées au coin des rues Verdonck/Van Hamme ;
114. Prévoir davantage de végétalisation et réduire au strict minimum les revêtements imperméables aux abords de la station ;
115. Prévoir une délimitation claire entre les parcelles potagères et l'espace public, au moyen de haies mixtes autour des parcelles ;
116. Prévoir un éclairage suffisant respectant le plan lumière de la commune d'Evere et permettant d'éviter des situations d'insécurité ; prévoir également un éclairage ciblé sur les traversées piétonnes ;
117. Prévoir de récupérer les eaux de pluie pour la gestion de pluie des potagers ;

**Aménagement de la station :**

118. Améliorer la configuration de la station en particulier des locaux techniques du rez-de-chaussée de manière à donner plus de transparence entre l'espace intérieur et extérieur sur les potagers ;
119. Invertir les emplacements des escaliers et des escalators afin de pouvoir gagner au niveau des quais 2 m de largeur supplémentaire sur 4 m ;
120. Aménager les abords de la station de telle façon à ne pas créer des situations d'insécurité en prévoyant un éclairage suffisant, par le placement d'une clôture robuste suffisamment haute, par un aménagement des abords favorisant le contrôle social (installation de caméras, ...) ;

**6. Paix :**

**Aménagement des espaces publics et abords de la station :**

121. Aménager les abords de la station de telle façon à ne pas créer des situations d'insécurité, en prévoyant un éclairage suffisant, par le placement d'une clôture robuste suffisamment haute, par un aménagement des abords favorisant le contrôle social (installation de caméras, ...) ;

- 122. Prévoir une drop zone à proximité de la station visant à accueillir les véhicules en free floating ;
- 123. Prévoir un toit au-dessus des emplacements vélos situés à l'arrière de la station, au niveau de la voirie ;
- 124. Maintenir une seconde zone de livraison à destination des commerçants de la place de la Paix ;
- 125. Prévoir des arceaux à vélo sur la place de la Paix ;
- 126. Aménager dans le périmètre une place dédiée aux taxis, ou le cas échéant, justifier ce qui rend cet aménagement impossible ;
- 127. Prévoir un éclairage suffisant respectant le plan lumière de la commune d'Evere et permettant d'éviter des situations d'insécurité ; prévoir également un éclairage ciblé sur les traversées piétonnes ;

## **7. Bordet :**

### **Aménagement des espaces publics et abords de la station :**

- 128. Concernant l'aménagement du rond-point situé au croisement de l'avenue de Schiphol et l'avenue Jules Bordet :
    - 128.1. Prévoir une piste cyclable séparée sur le rond-point ainsi qu'aux insertions des avenues sur le rond-point afin de limiter le risque de conflits entre les automobilistes (même stationnés) et les vélos ;
    - 128.2. Prévoir une mise en valeur du rond-point par un aménagement paysager comportant par exemple de la végétation, une œuvre d'art, ou autre ;
    - 128.3. Prévoir des dalles podotactiles au niveau des traversées piétonnes ;
    - 128.4. Prévoir des dispositifs ralentisseurs en amont des passages piétons des voies carrossables se dirigeant vers le rond-point ;
    - 128.5. Garantir un aménagement cyclable qualitatif et sécurisé sur le tronçon de l'avenue Jules Bordet en dehors du périmètre qui offre une continuité entre le rond-point et la chaussée de Haecht, élargir le cas échéant le périmètre d'intervention ;
  - 129. Revoir les aménagements cyclables afin de les connecter avec les aménagements existants de façon sécurisée avec une attention particulière sur la chaussée de Haecht ;
  - 130. Prévoir une drop zone à proximité de la station visant à accueillir les véhicules en free floating ;
  - 131. Etudier la possibilité de prévoir du stationnement taxi aux abords de la station ; le cas échéant, prévoir au minimum un emplacement taxi tel que recommandé dans l'étude d'incidences ;
  - 132. Prolonger les dalles podotactiles du carrefour entre la chaussée de Haecht et l'avenue J. Bordet ;
  - 133. Prévoir une piste cyclable dans l'avenue Bordet entre la Chaussée de Haecht et le Boulevard Léopold III ;
  - 134. Clarifier la cyclabilité des chemins venant de la gare vers la chaussée de Haecht ;
  - 135. Prévoir un éclairage suffisant respectant le plan lumière de la commune d'Evere et permettant d'éviter des situations d'insécurité ; prévoir également un éclairage ciblé sur les traversées piétonnes ;
  - 136. Aménager des noues plantées visant à drainer l'eau dans les espaces verts ;
- ### **Aménagement de la station:**
- 137. Améliorer, au niv. -1, le couloir menant aux ascenseurs afin que le cheminement des PMR soient plus sécurisant en travaillant sur la transparence maximale des parois ;
  - 138. S'assurer que le nombre d'emplacements sécurisés pour vélo réponde aux recommandations de l'étude d'incidences, et que ces locaux vélos ainsi que les zones de stationnement vélos projetés soit conformes aux exigences de Bruxelles Environnement et du Vademecum stationnement vélo, en particulier en ce qui concerne les zones de circulation et de manœuvre pour l'accès au stationnement vélos ;
- ### **Aménagement de la halte ferroviaire :**
- 139. Etudier la possibilité de prévoir une place de stationnement pour les véhicules de service de la SNCB et une zone de Kiss&Ride à proximité des quais ;
  - 140. Prévoir les panneaux d'informations, totems et bornes nécessaires à proximité des quais ;
  - 141. Garantir la possibilité de pouvoir fermer les accès aux quais ferroviaires depuis la station de métro ;
  - 142. Prévoir des cheminement libre d'obstacle pour les PMR depuis l'espace public vers les quais et de quai à quai ;
  - 143. S'assurer que l'éclairage soit suffisant, soit en revoquant le nombre de Lux, soit en renforçant le nombre de luminaires ;
  - 144. Prévoir une largeur de quai ferroviaire de 4 m libre minimum y compris dans les zones de rampes/escaliers/ascenseurs ;

145. Intégrer dans la demande de PU le positionnement des auvents pour autant qu'ils soient dans le périmètre d'intervention ;

146. Rendre les rampes d'accès aux quais conformes aux normes PMR ;

147. Rendre conforme aux normes ferroviaires la passerelle, ses accès et sa structure ;

**Terminus bus :**

148. Fournir un plan reprenant précisément la position du terminus bus, et de l'ensemble des infrastructures y attenantes (local STIB, salle de repos, toilettes, station de recharge éventuelle, ...)

**8. Station d'épuration :**

149. Fournir une alternative de positionnement au point le plus bas sur l'ensemble du tracé, en fonction de la meilleure implantation, intégrée dans le contexte finement étudié et mieux insérée dans le tissu urbain, et le cas échéant, justifier ce qui motive le maintien de l'implantation au niveau de la Gare du Nord ;

150. Revoir l'architecture du bâtiment et l'esthétique des façades afin de tendre vers un ensemble homogène avec le pont, tout en maintenant un rythme lié à la structure dans l'esthétique de la façade et notamment de la baie ;

151. Revoir l'aménagement de surface afin de viser à l'uniformité et à maximiser les zones dévolues aux piétons et aux plantations ;

**12. Instruction du projet modifié :**

38) Considérant que le projet modifié, introduit en date du 25 septembre 2023 en réponse aux conditions fixées par le fonctionnaire délégué en application de l'art. 191 du CoBAT, est soumis aux MPP en application de ce même art. 191, alinéa 4, du CoBAT ;

39) Considérant que la durée de l'enquête publique est fixée par l'art. 11, 1° de l'AGRBC du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement ; que cet article stipule que l'enquête publique a une durée de 30 jours lorsqu'il s'agit d'une demande de permis qui est soumise à évaluation préalable de ses incidences sur l'environnement ou porte sur la création ou la modification de voies de communication ;

40) Considérant que l'enquête publique d'une durée de 30 jours sur la présente demande, initialement prévue du 15 janvier 2024 au 13 février 2024, s'est vue prolongée jusqu'au 14 mars 2024 afin d'offrir plus de temps aux citoyens pour consulter le dossier et exprimer leurs remarques suite à des complications lors de la mise en ligne des documents numériques ; qu'elle s'est déroulée simultanément sur les territoires de la commune de Schaerbeek, de la commune d'Evere et de la Ville de Bruxelles ;

41) Considérant que 214 remarques et observations (Schaerbeek : 189 / Evere : 20 / Bruxelles : 5) ont été émises durant cette enquête publique ; qu'elles portent sur les aspects suivants :

**Général :**

- Vive opposition au projet de création d'un métro ;
- Soutien au projet d'amélioration du réseau des transports en commun vers le Nord de la Région ;
- Saturation du réseau en heures de pointe et l'amélioration que le métro apporterait ;
- Coût élevé du présent projet (estimé entre 3,3 et 5 milliards d'euros), augmentation exponentielle du budget ;
- Menace l'indépendance financière de la Région et d'autres projets importants ;
- Risque d'austérité budgétaire et de répercussions sur les contribuables ;
- Inquiétude quant à l'option d'un partenariat public/privé pour le financement ;
- Inquiétude quant à la qualité des infrastructures et de leur esthétique, notamment en relation au patrimoine ;
- Inquiétude quant au manque d'ambition des aménagements aux abords des stations ;
- Remise en question des données de l'étude d'incidences qui n'ont pas été mises à jour pour le projet modifié ;
- Demande d'élargir les aires géographiques des domaines suivants de l'étude d'incidences : être humain, qualité de l'air, aménagement du territoire, socio-économique, mobilité, chantier (notamment qualité de l'air, nuisances sonores et vibratoires, mobilité) ;
- Inquiétude quant à l'insécurité engendrée par les nombreux « recoins » induits par la création des 7 nouvelles stations (intérieur et extérieur) ;
- Regret quant à un manque de « participation citoyenne » et de transparence vis-à-vis des riverains ;
- Demande de garanties sur le développement d'autres projets de mobilité active, malgré le potentiel manque de budget dû aux surcoûts du métro ;
- Demande à ce que les dépassements de budget soient portés intégralement par le fédéral ;
- Demande de diviser le projet en différents aménagements séparés ;
- Demande de revoir les cheminées de désenfumage afin de dégager l'espace public ;

- Demande de ne pas implanter de publicité sur les édicules ;
- Demande de prévoir des toilettes publiques dans chaque station ;
- Inquiétude quant à l'obsolescence du projet ;
- Regret du manque d'inclusivité des aménagements ;
- Inquiétude quant aux expropriations nécessaires pour l'élaboration du projet de la part des propriétaires de certains bâtiments (notamment du bâtiment au n° 115 Bd. Lambermont) ;
- Regret que le projet dans son ensemble manque d'ambition architecturale et paysagère ;
- Remise en question de la position des grilles de désenfumage et de leur hauteur, ainsi que de leur impact sur la sécurité des riverains et sur la qualité des cheminements qui les bordent (notamment au niveau de la rue Vandeweyer, 24-26) ;

#### **Mobilité :**

- Remise en question de l'efficacité du projet de métro et de son impact sur le report modal, notamment en considérant les projections démographiques et le nouveau planning de réalisation du projet ;
- Demande d'approfondir la faisabilité de remplacer le projet de métro par un maillage plus fin du réseau de transport en surface (notamment basé sur une alternative dénommée « *Prémétro +* » et/ou sur des propositions d'extension de diverses lignes existantes, le développement de navettes fluviales, etc.) ;
- Inquiétude quant à la desserte en transports en commun suite à la suppression du tram 55 et à la réduction du nombre d'arrêts ;
- Demande de conserver le tram 55 en supplément au projet du métro ;
- Remise en question de l'efficacité du métro pour la desserte locale en comparaison au tram 55 ;
- Craintes que la suppression du tram 55 engendre une hausse de la circulation automobile en compensation ;
- Demande d'étudier des alternatives « train » ;
- Inquiétude quant à l'accessibilité des services de secours ;
- Demande de renforcer la qualité des aménagements aux abords des stations afin de conforter les modes actifs, notamment via les aménagements cyclables (pistes cyclables, marquage au minimum, ...), en vue de soutenir le report modal ;
- Demande de créer du stationnement pour la micromobilité ;
- Demande de réduire le stationnement automobile au profit de la végétation ou des aménagements cyclables ;
- Regret de ne pas avoir de stationnement vélo sécurisé aux stations Liedts et Colignon et au modèle de range-vélos à double étage difficile à utiliser dans les zones de stationnement sécurisé ;
- Interrogation quant à la nécessité du maintien de toutes les stations (l'inter-distance entre certaines stations étant trop petit – Tilleul et Paix, ou certaines stations étant trop complexes à mettre en œuvre - Riga, Colignon) et qui pourraient être supprimées afin, notamment, de réduire le budget ;
- Inquiétude quant au manque de parking de dissuasion au bout de la ligne (Bordet) ;

#### **Accessibilité des stations :**

- Remise en question de la profondeur du nouveau tunnel et de l'impact de cette profondeur sur son accessibilité et sa convivialité ;
- Interrogation sur l'accessibilité des stations, notamment vu la profondeur et la fréquence des pannes des infrastructures de la STIB (ascenseurs, escalators, etc.) ;
- Files d'attente aux ascenseurs et escalators fréquents et peu fiables ;
- Temps d'accès au quai important (3-4 minutes) ;

#### **Patrimoine :**

- Inquiétude quant à la structure de l'Hôtel Communal de Schaerbeek ;
- Inquiétude quant au maintien des arbres remarquables et au patrimoine végétal ;
- Inquiétude quant à l'impact du projet sur les espaces urbains remarquables : place Liedts, Tracé Royal, place Colignon, square Riga, etc. ;

#### **Environnement naturel :**

- Inquiétude quant à l'impact environnemental globalement négatif du projet, notamment vu la bétonisation massive, la destruction de la biodiversité, son bilan carbone élevé et le non-respect des engagements climatiques ;
- Demande de prévoir plus de zones en revêtement semi-perméable, notamment les zones de stationnement ;
- Inquiétudes quant à l'impact du projet et du chantier sur les nappes phréatiques et leur éventuelle pollution ;
- Remise en question de l'abattage de nombreux arbres pour la réalisation du projet et crainte quant à l'impact de ces abattages (augmentation de l'effet d'« îlot de chaleur », qualité de l'air, réduction du volume des eaux de ruissellement, petite faune, etc.) ;

#### **Chantier :**

- Nuisances du chantier, notamment sa durée et son impact sur la qualité de vie des riverains (accessibilité, mobilité, commerces, etc.) ;
- Impact du projet métro sur l'environnement, notamment à cause du bilan carbone du chantier, de l'utilisation massive de béton, de l'abattage des arbres, etc. ;
- Impact de l'évacuation des terres, notamment sur les riverains/habitants de Haren (poussière, bruit, boue, saturation du trafic, etc.) ;
- Inquiétude quant à l'impact des travaux sur la stabilité des sols, sur la structure des maisons et demande de collaboration afin d'établir des états des lieux en concertation entre les deux parties ;
- Demande de désigner un expert indépendant pour établir l'état des lieux des bâtiments avant le chantier ;
- Demande de garanties que le chantier ne sera pas mis à l'arrêt une fois les travaux entamés ;
- Incertitudes sur la viabilité du tunnelier ;
- Risque de retards et de surcoûts supplémentaires ;
- Dégâts aux quartiers et commerces pendant 7 à 10 ans ;

**Station Liedts :**

- Demande de déminéraliser davantage la place ;
- Demande de revoir l'aménagement afin d'en améliorer la convivialité et la végétalisation ;
- Demande de revoir le plan de circulation afin d'interdire le trafic de transit, de conforter et sécuriser tous les mouvements des cyclistes et d'améliorer la sécurité des piétons (notamment en réduisant les traversées) ;
- Inquiétude quant à l'impact du nouvel aménagement et de l'édicule sur le quartier, notamment sur les commerces ;

**Station Colignon :**

- Impact de la plantation d'arbres le long des façades des maisons sur les perspectives visuelles vers le patrimoine bâti ;
- Soutien au projet de suppression du parking ;
- Demande de revoir le plan de circulation afin d'inclure des verrous qui limiteraient le trafic de transit autour de l'Hôtel Communal ;
- Demande de végétaliser davantage la place par des plantations basses, notamment afin de réduire l'effet d'« îlot de chaleur » et de rendre la place plus conviviale ;
- Inquiétude quant à l'accessibilité des garages situés derrière les places de stationnement automobile ;
- Inquiétude quant à la présence d'une station de pompage sous les habitations aux environs des n° 34, 36 et 38 de la place Colignon ;

**Station Verboekhoven :**

- Demande de rapprocher la station de la place Verboekhoven ou, au minimum, d'améliorer la connexion place-station (par ex. par un chemin piéton sécurisé le long des voies ferrées) ;
- Demande de maintenir la passerelle pour éviter des détours aux habitants des quartiers situés de l'autre côté de la voie ferrée ;
- Inquiétude quant à l'impact de la station sur la quiétude des riverains (notamment par rapport à la station implantée en intérieur d'îlot) ;

**Station Riga :**

- Inquiétude quant à l'impact du projet sur la symétrie des aménagements et sur la continuité paysagère des aménagements existants et projetés (matériaux, plan de plantation, etc.) ;
- Opposition à l'abattage des arbres et à la dénaturación que cela va engendrer ;
- Demande de revoir la position ou la taille de la station, voire de la supprimer, afin de maintenir le square dans son état actuel ;
- Demande de revoir le plan de circulation autour du square afin de relier les différentes parties du parc pour les modes actifs, notamment les promeneurs, afin de faciliter et sécuriser l'accessibilité aux usagers de la station ;
- Demande de supprimer davantage de places de stationnement au profit des modes actifs pour éviter d'inciter les utilisateurs du parc à s'y rendre en voiture ;
- Inquiétude quant à la pertinence de prévoir des commerces dans la station ;
- Demande de repositionner les entrées et sorties du métro aux abords de l'église afin de préserver le square planté ;
- Demande de repositionner le parking vélo aux abords de la gare afin de limiter au maximum le gabarit des accès à la station en sous-sol ;

**Station Tilleul :**

- Regret quant à la suppression de potagers ;

**Station Bordet :**

- Inquiétudes quant à la densification et à l'imperméabilisation du carrefour Bordet ;
- Regret de constater que la sécurité des cyclistes et des piétons, notamment sur le carrefour Bordet/Haecht, n'est pas assurée ;
- Demande d'anticiper une future mise à 4 voies du réseau ferré dans le cadre du RER ;

**Dépôt Haren :**

- Regret de l'imperméabilisation et de la suppression des équipements collectifs induites par le projet ;

**Station d'épuration :**

- Présence de câbles et canalisations dans la zone du projet ;

**Procédure :**

- Regret que l'enquête publique, pour un projet de cette ampleur, ne puisse pas être étendue vu le nombre de pages et de documents à analyser ;
- Demande de recommencer l'enquête publique car les documents numériques n'étaient pas disponibles le premier jour de l'enquête publique ;
- Les propriétaires du bien sis au n° 115 Bd. Lambermont font remarquer qu'ils n'avaient pas connaissance du projet avant la première enquête publique ;

42) Considérant que le fonctionnaire délégué a également demandé l'avis des administrations et instances suivantes sur le projet modifié en date du 5 décembre 2023 :

- Collège des Bourgmestre et Echevins de Schaerbeek ;
- Collège des Bourgmestre et Echevins d'Evere ;
- Collège des Bourgmestre et Echevins de Bruxelles-Ville ;
- Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse-Ten-Noode ;
- CityDev' ;
- Bruxelles Environnement ;
- Bruxelles Mobilité ;
- Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS) ;
- STIB ;
- Infrabel ;
- SNCB ;
- AccessAndGo ;
- Conseil des Gestionnaires du Réseau Bruxellois (CGRB) – Vivaqua ;
- Parking.brussels ;
- Perspective.brussels ;
- SLRB ;
- BPS ;
- Commission de sécurité Astrid ;

43) Vu l'avis d'AccessAndGo du 17 janvier 2024 ;

44) Vu l'avis favorable sous conditions d'Astrid du 19 décembre 2023 ;

45) Vu l'avis de la CGRB du 10 janvier 2024 ;

46) Vu l'avis de la CRMS émis en sa séance du 13 décembre 2023 ;

47) Vu l'avis favorable d'Infrabel du 11 janvier 2024 ;

48) Vu l'avis de Perspective.brussels du 18 décembre 2023 ;

49) Vu l'avis favorable sous conditions de la SNCB du 21 décembre 2023 ;

50) Vu l'avis de Elia du 5 février 2024 ;

51) Vu l'avis de Bruxelles mobilité du 12 février 2024, favorable sous conditions ;

52) Vu l'avis de Vivaqua du 12 février 2024 ;

53) Vu l'avis de la STIB du 12 mars 2024 ;

54) Vu l'avis reporté unanime de la Commission de concertation du 26 mars 2024 ;

**13. Motivations relatives au projet modifié :**

**A. Général**

Procédure

55) Considérant que le périmètre de la présente demande ne comporte aucun bien ou site classé ; que, en ce qui concerne l'Hôtel Communal de Schaerbeek, malgré la superposition des périmètres en plan, les projets n'ont pas d'interaction directe ; que la station et le tunnel passent à plus de 10 m sous les constructions ; que seul le volume

sous l'espace public est érigé à moins d'1 m de profondeur par rapport au niveau de l'espace public ; qu'il y est cependant indispensable de prendre toutes les précautions nécessaires afin de s'assurer du maintien en parfait état de l'Hôtel Communal de Schaerbeek et des habitations à proximité ;

- 56) Considérant qu'un complément à l'EI a été joint à la demande modifiée ; que ce dernier vise spécifiquement les évolutions significatives du projet entre le projet initial, le projet amendé « indice E » et le projet modifié « indice F », à savoir les modifications qui induisent des nouvelles incidences potentiellement significatives ;
- 57) Considérant qu'il ressort de l'analyse du chargé d'étude que seules les modifications ayant attiré à la station Liedts sollicitaient une analyse plus approfondie de l'évolution des incidences ;
- 58) Considérant que, pour les autres stations, le tunnel ainsi que le dépôt, des notes succinctes ont été fournies reprenant l'évolution du projet et l'impact ou l'absence d'impact de celui-ci sur chacun des chapitres étudiés dans l'étude ; qu'il ressort de ces différentes notes que l'essentiel des modifications apportées par le demandeur résultent des conditions émises par le fonctionnaire délégué en application de l'art. 191 du CoBAT et des recommandations de l'EI et qu'elles ne sont pas de nature à nécessiter un complément à l'étude d'incidences ; que les modifications apportées ne sont pas de nature à remettre en cause les conclusions de l'EI ;
- 59) Considérant par ailleurs l'art. 245 du CoBAT, relatif à la délivrance d'un permis d'urbanisme ou de lotir pouvant subordonnée à des conditions particulières liées à la protection du patrimoine archéologique ;
- 60) Considérant la situation des parcelles concernées dans différentes zones de potentiel archéologique des communes de Schaerbeek, Evere et Bruxelles-Ville/Haren (Atlas du sous-sol archéologique de la Région de Bruxelles, vol. 16, 18 et 22 – <https://gis.urban.brussels> > Bruxelles Développement Urbain > Monuments et Sites > Patrimoine archéologique > Atlas archéologique) ;
- 61) Considérant que l'EI a évalué les impacts patrimoniaux du projet et de ses alternatives ;  
Pristin état +
- 62) Considérant que le réaménagement de l'espace public fait partie intégrante de l'objet de la demande de permis d'urbanisme de l'extension du réseau de transport en commun de haute performance vers le Nord de Bruxelles, au même titre que la réalisation d'un tunnel monotube de métro souterrain, la création de 7 stations de métro et émergences en surface, la construction de passerelles piétonnes, la réalisation d'une voie d'essais, l'abattage et la plantation d'arbres, l'aménagement des espaces verts, la réalisation des travaux de terrassement ainsi que la construction d'une station d'épuration ;
- 63) Considérant que le demandeur a, pour l'ensemble des stations, étendu le dessin des espaces publics aux périmètres du projet initialement introduit afin de pouvoir s'assurer que le projet s'intègre correctement à son environnement direct ; que, moyennant le respect des conditions émises dans le cadre du présent avis, le projet modifié répond à certaines remarques suscitées par la réduction du périmètre d'intervention selon le principe de « *pristin état +* » du projet amendé ;
- 64) Considérant également que l'inauguration de la ligne de métro aura lieu dans une décennie au plus tôt ; que la temporalité de réalisation du projet est telle que des projets modifiés reprenant les objectifs et les enjeux futurs d'aménagement urbain de même que les plans de mobilité en vigueur seront probablement nécessaires ; que ces projets devront porter sur des périmètres adaptés et cohérents en termes de mobilité, d'usages et d'aménagements ; que ces projets devront inclure, dès les prémices de leur conception, une concertation avec les riverains, la commune et les autres acteurs concernés ;  
Stabilité
- 65) Considérant, dans un but de sécurité et de garantie de faisabilité, qu'il a été demandé de fournir une note détaillée et motivée des choix techniques et des mesures opérés en matière de stabilité permettant de confirmer le respect des recommandations, en particulier l'absence d'impact sur la ferme 't Hoeveke, l'Hôtel Communal de Schaerbeek et les habitations directement riveraines des excavations ainsi que de détailler les dernières analyses de l'impact du niveau piézométrique du chantier ;
- 66) Considérant que le demandeur indique avoir fourni une note intitulée « *note biens classés ou inscrits sur la liste de sauvegarde* » ; que cette note ne démontre pas clairement en quoi les choix techniques sont, d'une part, les plus judicieux en fonction de la typologie du sol et du cadre bâti et, d'autre part, garants de la stabilité des éléments présents ;
- 67) Considérant dès lors qu'il y aura lieu de fournir une note spécifique détaillant les techniques mises en œuvre et garantissant la stabilité pour l'ensemble des bâtiments directement impactés par le présent projet, avec une attention particulière sur les bâtiments situés aux abords des chantiers des stations, et de faire le lien avec les éléments pertinents (cartes géotechnique, relevé piézométriques, etc.) ;

- 68) Considérant également que le demandeur a déclaré en séance du 28 mars 2024 qu'une série d'études avait permis de confirmer les solutions proposées en termes de stabilité lors de l'exécution du chantier ; qu'il a toutefois déclaré que certaines études étaient encore en cours, notamment pour valider la faisabilité de la congélation ; qu'il convient dès lors de fournir ces éléments complémentaires ;  
Ouvrage de prolongation
- 69) Considérant que l'EI, conformément au cahier des charges, a analysé la faisabilité technique, à terme, de réaliser une prolongation du tracé au-delà de Bordet ;
- 70) Considérant que l'EI indique que le tracé de la ligne de métro jusqu'au dépôt a été conçu de manière à garantir la faisabilité d'un prolongement de celle-ci tout en respectant le schéma d'exploitation demandé par la STIB ;
- 71) Considérant que le chargé d'étude identifie les contraintes que sont la position du dépôt, celle de la station Bordet, le rayon de courbure du tunnelier et la nécessité de prévoir une zone de retournement avant le dépôt ;
- 72) Considérant que différentes options ont été étudiées ; qu'il ressort de l'analyse que la création ou la possibilité de création ultérieure d'un ouvrage de prolongation est indispensable mais que, si cela se réalise a posteriori, seule l'option dite « Décathlon » (amorce courte) est envisageable ;
- 73) Considérant toutefois que le chargé d'étude estime que cette option, certes techniquement faisable, engendrera des travaux complexes et onéreux et nécessitera d'exproprier temporairement une grande partie du parking et de sa sortie sise avenue Jules Bordet 1 (Décathlon) ;
- 74) Considérant que l'EI recommande de faire la démonstration, à l'aide d'une note technique, de la possibilité de réaliser cet ouvrage de prolongement ultérieurement à la mise en exploitation du métro tout en limitant la coupure (accès au dépôt) uniquement sur quelques week-ends (voire uniquement la nuit) ; que la note doit également permettre de faire une première estimation du coût de construction de l'ouvrage et des risques éventuels sur la stabilité du tunnel en phase d'exploitation ;
- 75) Considérant que le demandeur rejette cette recommandation aux motifs suivants :
- le demandeur et les différents bureaux d'études ont réalisé une note soulignant les différentes variantes possibles pour permettre une prolongation future vers Haren. Dans ce sens, la recommandation a été suivie.
  - par contre, l'étude démontre qu'il ne sera pas possible de réaliser l'ouvrage de prolongation en limitant la coupure de l'exploitation à quelques weekends et ce, pour toutes les variantes étudiées. Une coupure plus conséquente d'au moins plusieurs mois serait nécessaire ;
- 76) Considérant que le demandeur a joint à la demande modifiée une note de synthèse portant sur la faisabilité de la mise en œuvre d'un ouvrage de prolongement ;
- 77) Considérant que cette note est trop succincte ; qu'elle présente des éléments contradictoires et qu'elle ne permet pas de garantir de manière satisfaisante la faisabilité d'un tel ouvrage a posteriori ;
- 78) Considérant cependant que la note évalue différents scénarii, dont certains sont concomitants avec le chantier actuellement prévu ; que le scénario dit « A2 », prévu en même temps que le reste du chantier, est le plus pertinent ;
- 79) Considérant, sur cette base et à l'instar de ce qui est fait sur des réseaux structurants de par le monde, qu'il y a lieu de déjà prévoir un ouvrage de prolongement au moment de la réalisation du présent projet ;
- 80) Considérant que l'impossibilité technique de la réalisation d'un ouvrage de prolongation devrait être prouvé par plusieurs paramètres légaux, techniques, structurels, etc. ;  
Accessibilité des stations par les vélos
- 81) Considérant qu'il a été demandé de rendre l'ensemble des stations accessibles aux vélos afin de rencontrer les objectifs régionaux de multimodalité et d'adapter les ascenseurs afin qu'ils puissent accueillir un vélo ;
- 82) Considérant que le demandeur fait état de l'impossibilité technique d'une adaptation en faveur des vélos à cause de la géométrie des trémies d'ascenseurs, sans impact direct sur la cohérence de l'aménagement de surface pour la volumétrie des avoisinants ;
- 83) Considérant cependant que la difficulté d'adaptation des stations n'est pas une réponse en tant que telle ; que des alternatives en surface peuvent également être trouvées ; qu'il y a lieu de rencontrer les conditions imposées par le fonctionnaire délégué en application de l'art. 191 du CoBAT ;
- 84) Considérant que le demandeur explique qu'un même modèle d'ascenseur a été intégré pour chaque station ; qu'il s'agit d'un type traversant et d'une capacité d'accueil de 13 personnes sur base des recommandations de l'EI concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ; que les dimensions du modèle choisi sont telles que les ascenseurs garantissent bien l'accessibilité de PMR aux quais depuis l'extérieur ;
- 85) Considérant qu'il est dit que la solution d'intégration de goulottes vélo resterait la solution la plus efficace et pertinente pour les ouvrages relatifs à la présente demande de permis ;

- 86) Considérant que le demandeur ne retient pas non plus cette solution sur base d'un avis du SIAMU en défaveur de la présence de vélos (ou engins électriques de tout genre) dans les stations ; que les avis du SIAMU sont favorables au projet tel que présenté ; que l'autorité délivrante n'a pas reçu cet avis défavorable aux vélos en station ;
- 87) Considérant par ailleurs que, pour qu'un ascenseur soit considéré comme accessible pour les vélos, il doit avoir une longueur intérieure utile supérieure ou égale à 2 m ; que les ascenseurs accueillant 13 personnes et traversants disposent d'une longueur intérieure utile de plus de 2 m ;
- 88) Considérant qu'ils sont donc praticables pour des vélos ; qu'il y a dès lors lieu de s'assurer que le reste des aménagements soient prévus pour garantir une multimodalité telle qu'ambitionnée par la Région ;
- 89) Considérant, en outre que, si la présence de vélos électriques dans les stations n'est pas autorisée, il y a tout de même lieu de garantir l'accessibilité des vélos non électriques aux stations afin de répondre à cet objectif de multimodalité ; qu'il y a dès lors lieu d'intégrer des goulottes permettant d'accéder depuis l'espace public aux quais du métro avec son vélo, et ce sur l'ensemble des stations ;
- 90) Considérant qu'une note supplémentaire nommée "*Etude de faisabilité complémentaire relative à l'intégration des emplacements vélos à l'intérieur des stations Liedts, Colignon et Bordet*" a été versée au dossier ; que les conclusions de cette note ne sont pas convaincantes quant à l'impossibilité technique de créer du stationnement en station ;
- 91) Considérant que les zones dédiées à de l'équipement pourraient éventuellement être transformées en espace de stationnement sécurisé pour vélo, moyennant quelques adaptations des plans ; que, si cela doit s'avérer techniquement impossible, il y a alors lieu de fournir tous les éléments qui le justifient ;
- 92) Considérant par ailleurs que, si ces équipements ne sont pas dédiés à du stationnement vélo, il y a lieu de proposer des utilisations plausibles de ces équipements en sous-sol ;
- 93) Considérant cependant que, si les parkings vélos en sous-sol sont réellement irréalisables, des parkings vélos doivent être prévus à proximité de chaque station, en dehors du cheminement piéton et des lignes guides naturelles pour personnes déficientes visuelles ; que leur nombre doit être revu à la hausse afin de répondre aux normes fixées par le Masterplan stationnement vélo approuvé par le Gouvernement régional ; que les arceaux vélos prévus en surface doivent, lorsque cela est possible, être couverts ;
- Eléments techniques émergents (gaine de ventilation, extraction de fumée, sortie de secours)*
- 94) Considérant que la position des grilles de ventilation et des gaines de désenfumage a été revue (position modifiée rue de Brabant, Liedts et Verboekhoven ; position et formes modifiées à Colignon dans l'arc Sud-Ouest ; position et formes non modifiées à Verboekhoven ; léger déplacement de la gaine de désenfumage à Riga) ;
- 95) Considérant que la plupart des éléments techniques sont correctement intégrés dans leur environnement respectif ; que, cependant, certaines émergences persistent, telles que les gaines de désenfumage de la rue de Brabant (station Liedts), la gaine de ventilation de la rue de Paris (station Paix) et les gaines de désenfumage de la place Colignon ; que ces émergences, d'une hauteur d'1 m, ne s'intègrent pas correctement mais que, cependant, cette hauteur est induite par des exigences de sécurité ;
- 96) Considérant qu'il y a lieu de documenter toutes les émergences de désenfumage en plans, coupes, élévations, profils de voirie et matériaux ;
- 97) Considérant que les sorties des escaliers de secours sur l'espace public doivent encore être dessinées en détail avec les finitions précises de leur mise en œuvre et leurs abords directs (bordures, raccords aux trottoirs) ;
- 98) Considérant que le demandeur se justifie comme suit : "*Les spécifications relatives aux choix des teintes et matérialités des issues de secours sont intégrées aux cahiers des charges de travaux afin de permettre la bonne intégration des IS de façon à garantir l'harmonie visuelle des espaces aménagés ainsi que la sécurité des piétons par le respect des exigences de sécurité à garantir des éléments intégrés dans le sol (hauteurs admissibles, rugosités des installations, etc.). L'ensemble des éléments demandés sont intégrés au sein du dossier de demande amendé.*" ; que, toutefois, les éléments demandés ne se trouvent pas dans la présente demande ; qu'il est demandé que ces spécifications y soient intégrées dès maintenant ;
- 99) Considérant que, si possible, il y a lieu de s'assurer que ces sorties soient de plain-pied avec les espaces piétons environnants ;
- Sanitaires accessibles au public*
- 100) Considérant que, à l'exception des stations Paix et Tilleul, l'ensemble des stations prévues par le projet modifié comprennent des sanitaires accessibles aux PMR en dehors des « zones contrôlées » ; que le demandeur précise que, d'une part, la géométrie de ces deux stations ne permet pas l'intégration de sanitaires et que, d'autre part, la commune d'Evere n'est pas demandeuse de toilettes publiques spécifiques pour ces stations ; que, cependant, la Commission de concertation précédente demandait expressément de prévoir des toilettes dans l'ensemble des

stations en dehors des zones contrôlées ; qu'il est possible de trouver des alternatives, telles que des édicules indépendants des stations, si l'implantation en station s'avérait impossible ;

101) Considérant que les toilettes PMR des stations Liedts et Colignon, ainsi que celles du dépôt, ne sont pas conformes au RRU en matière d'accessibilité PMR ; qu'il y a lieu de revoir leurs aménagements afin de les rendre conformes au RRU (position et ouverture des portes, aire de transfert, position des lavabos) ;

Accessibilité et signalisation

102) Considérant que le demandeur a soumis ses plans modifiés à l'analyse du bureau d'expertise *Plain-Pied* ; que la note d'analyse a été jointe à la demande ; que le demandeur dit avoir intégré l'ensemble des remarques du bureau d'expertise ; que, toutefois, certaines remarques ont été émises par AccessAndGo et qu'il y aura lieu d'y répondre ;

103) Considérant que, si les plans des stations sont amenés à être modifiés significativement, il y aura lieu de les soumettre à nouveau à un groupe d'experts en accessibilité ;

104) Considérant que l'EI avait relevé la nécessité d'intégrer la signalétique aux plans amendés, en particulier en ce qui concerne les bâtiments et sites à caractère patrimonial ; que les éléments liés à la signalétique vers, depuis et dans les stations ont été intégrés dans les plans du dossier ;

105) Considérant que les plans ne font pas apparaître de signalisation spécifique au métro, en dehors de ce qui est affiché sur les édicules ; que cette signalisation n'est donc pas prévue par le présent projet et qu'il y a lieu de ne pas implanter de panneaux de signalisation (en dehors de la signalisation routière) qui ne seraient pas repris dans le présent dossier ;

Pleine terre et gestion des eaux pluviales

106) Considérant que les détails demandés ont bien été intégrés aux plans ; que des points d'attention spécifiques de l'analyse de ces éléments sont repris dans le développement station par station ;

107) Considérant par ailleurs que les arbres à haute tige plantés doivent bénéficier d'au moins 1,20 m d'épaisseur de terre afin de permettre leur bon développement ; qu'il y a donc lieu de veiller à un minimum de 1,20 m d'épaisseur de substrat pour les arbres à haute tige avec des fosses dimensionnées en fonction ;

108) Considérant qu'une note hydrologique a été fournie présentant les concepts de gestion des eaux pour les stations, le dépôt et la station d'épuration ; que, cependant, seules les quantités d'eau récupérées sont mentionnées mais que leur origine n'est pas indiquée ; que, au niveau des espaces publics, il n'est pas possible de déterminer ce qui est récupéré de ce qui est dirigé vers l'égouttage ; qu'il y a lieu de fournir les plans indiquant graphiquement les surfaces des eaux pluviales pour lesquelles les eaux sont reprises et infiltrées, de même que celles qui ne le sont pas ; qu'il y a donc lieu de préciser les documents ;

109) Considérant que le projet ne privilégie pas systématiquement la gestion des eaux pluviales par temporisation ; que les ouvrages enterrés demeurent les dispositifs les plus fréquemment utilisés au sein des stations ; qu'il convient donc de revoir cette partie du projet ; que les ouvrages de temporisation doivent être suffisamment dimensionnés que pour que le rejet à l'égout ne soit utilisé qu'en dernier recours ; que, en ce sens, certains dispositifs ne peuvent supporter qu'une pluie d'une période de retour de 2 ans ; qu'il y a lieu de revoir les dispositifs afin d'atteindre un objectif de gestion des pluies centennales (principe de la Gestion intégrée des Eaux Pluviales [GIEP]) ;

110) Considérant qu'un plan de gestion accompagnant le projet et permettant de gérer la végétation sur l'ensemble des stations (en ce compris les toitures végétalisées) et des espaces publics devra être réalisé ;

111) Considérant que certaines essences proposées dans les mélanges pour prairies fleuries (pour zones inondables comme pour sols secs) sont fortement allergènes (*Poa*, *Festuca*, etc.) et qu'il convient donc de modifier ces essences ;

Autre

112) Considérant que chaque station possède un plan d'éclairage ; que, toutefois, il y a lieu de veiller à la continuité et à la cohérence de l'éclairage en fonction des places et des voiries, et non en fonction du périmètre « *pristin état+* » du demandeur, en accord avec les services communaux et les Plans Lumière approuvés ;

113) Considérant que le demandeur précise qu'il a adapté les édicules d'ascenseurs suite aux conditions émises en application de l'art. 191 du CoBAT ;

114) Considérant toutefois qu'il y a lieu de préciser plus en détail la finition des vitrages de ces édicules, station par station, qui, outre les ascenseurs, contiennent des gaines techniques et des toitures végétalisées ; que, sur certains côtés de ces édicules, il est fait référence à un bardage aluminium et, sur les autres faces, à du vitrage ; qu'il n'est pas précisé si le vitrage est transparent ou opalin et si la transparence est recherchée ou non ; qu'il y a lieu de clarifier les finitions de chaque édicule d'ascenseur ;

- 115) Considérant que les choix posés en termes de végétalisation apparaissent désormais clairement sur les plans, à l'exception de la végétalisation des toitures ; que l'analyse de ces aspects est détaillée pour chacune des stations et que les éléments pertinents sont repris ci-après ;
- 116) Considérant que le demandeur précise que les toitures des édicules dont la pente est inférieure à 30 % seront végétalisées (notamment les édicules d'ascenseurs) de manière semi-intensive ; que, toutefois, le type de végétalisation prévue est absente du dossier, sauf pour les toitures végétalisées de la station Verboekhoven et de la station d'épuration (STEP); qu'il y a lieu de préciser les espèces choisies pour la végétalisation des toitures de chaque station ;
- 117) Considérant que, de manière générale sur l'ensemble des aménagements de surface, le projet comporte de nombreux potelets ; que ces potelets participent à l'encombrement de l'espace public ; qu'il y a lieu de les remplacer par du mobilier lorsque cela est possible et d'en limiter le nombre au maximum, notamment par l'augmentation de leur entraxe ;
- 118) Considérant que, conformément au cahier de l'accessibilité piétonne, les traversées piétonnes doivent être de plain-pied et sécurisées par des dalles podotactiles interconnectées conformes aux exigences en matière d'accessibilité universelle ; que, pour les personnes à déficience visuelle, le guidage se fera via le contexte naturel, complété par les dispositifs podotactiles, et potentiellement par un balisage sonore ;
- 119) Considérant que l'ensemble des bancs présents dans le projet doivent être accessibles et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne (25 % d'entre eux doivent être équipés de dossiers et accoudoirs) ;
- Chantier et exploitation
- 120) Considérant le contrat de service public 2024-2029 de la STIB, adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 22 décembre 2023, et plus particulièrement son chapitre « *Bruit et vibrations* » ;
- 121) Considérant la convention environnementale du 25 juin 2004 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB qui définit des valeurs limites de référence pour le bruit et les vibrations issus de la circulation du métro ;
- 122) Considérant les AGRBC du 21 novembre 2022 relatifs à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées et contre les bruits de voisinage, qui fixent des seuils de bruit pour les installations techniques, classées ou non, à l'intérieur et l'extérieur des immeubles occupés dans le voisinage ;
- 123) Considérant que l'Ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement permet l'imposition de conditions contraignantes en termes de bruit et vibrations, notamment pour les chantiers soumis à permis d'environnement ;
- 124) Considérant la mesure 10 « *Poursuivre la lutte contre le bruit et les vibrations des transports publics urbains* » du plan « *Quiet.brussels* » ;
- 125) Considérant les recommandations relatives à l'impact sonore de l'étude sur les incidences environnementales ;
- 126) Considérant les plaintes reçues par Bruxelles Environnement relatives au bruit solide causé par la circulation des métros ;
- 127) Considérant que, durant la phase chantier :
- les travaux prévus, tant via le creusement par tunnelier que lors de la réalisation des boîtes de stations et de leur parachèvement, sont susceptibles de provoquer d'importantes nuisances sonores et vibratoires et des phénomènes de tassement ;
  - en particulier les impacts de la méthode du tunnelier sont fort dépendants des particularités physiques du sol au droit des immeubles situés au-dessus du tracé ; si les risques ont été approchés par modélisation, ces modèles ne peuvent remplacer un monitoring réel des impacts du chantier ;
  - il est dès lors nécessaire de prévoir un monitoring en temps réel des vibrations et des tassements afin de pouvoir mettre en place les mesures correctrices idoines permettant de garantir les valeurs limites identifiées dans l'EI;
  - en ce qui concerne les stations, le travail proche de la surface demande une attention particulière à la réduction des nuisances sonores qui devra passer par un monitoring des impacts sonores et vibratoires lors des phases de chantier les plus sensibles et nécessitera de prévoir une communication adaptée vers les riverains et le respect strict des horaires de journées (7h-19h, hors WE) ;
  - l'EI a relevé une série de bonnes pratiques de chantier permettant de diminuer les nuisances et qui devront être mises en œuvre lors de la phase d'exécution ou, à tout le moins, des méthodes équivalentes permettant d'aboutir aux mêmes résultats ;
- 128) Considérant que, durant la phase d'exploitation :

- la circulation des métros pouvant provoquer des nuisances sonores et vibratoires, il y a lieu de prévoir les dispositifs de prévention et de protection nécessaires au respect des objectifs repris dans la convention environnementale liant la STIB à la Région ;
  - pour ce faire, des monitorings devront être réalisés en début d'exploitation afin d'objectiver les impacts de cette circulation ;
  - la sortie du métro à l'air libre au niveau du dépôt a été identifiée comme une zone particulièrement critique et un traitement adapté de la fin du tunnel doit être prévu ;
  - l'EI a identifié des nuisances sonores potentielles liées à l'exploitation du métro ; des recommandations sont faites pour limiter la production et la propagation du bruit de l'exploitation du dépôt vers l'extérieur et devront être suivies ;
  - ces recommandations portent notamment sur le fait d'accorder un point d'attention aux ouvertures du dépôt vers les environs (portes, fenêtres) qui doivent pouvoir permettre d'isoler hermétiquement les bruits et se fermer sans claquement ; les parois et portes vitrées doivent également être isolées ;
  - le confort acoustique au sein des stations devra être étudié afin de limiter la gêne pour les usagers au moyen d'une conception acoustique soigneusement étudiée ; les quais en particulier devront faire l'objet d'un traitement au moyen d'absorbants ;
  - l'installation des haut-parleurs devra être étudiée afin que les messages d'information émis soient audibles sans recourir à des niveaux de bruit excessifs ; cela peut par exemple être réalisé en multipliant les haut-parleurs et en assurant une atmosphère calme au sein des stations au moyen de revêtements absorbants ;
  - les attroupements et les voyageurs en attente au niveau des entrées de métro peuvent générer des nuisances sonores, en particulier pour les entrées/sorties situées dans des zones calmes à proximité des habitations ; il y a donc lieu de prêter une attention particulière à la localisation, la configuration et au traitement des entrées en vue de limiter la propagation du bruit vers l'extérieur ;
- 129) Considérant qu'il s'agit d'éléments ne pouvant être réglés au stade du permis d'urbanisme ;
- 130) Considérant cependant que ces éléments ne sont pas à négliger ; que la mise en place d'un suivi environnemental complet et précis est essentielle pour garantir la protection de l'environnement et la santé publique pendant la phase d'exploitation d'un métro ; que ce suivi permettra d'identifier les sources de nuisances, d'évaluer leurs impacts et de mettre en place des mesures correctives si nécessaire ;
- 131) Considérant dès lors qu'il y a lieu que l'ensemble des recommandations relatives aux nuisances liées au chantier et à l'exploitation soient prises en compte lors de l'établissement du cahier des charges du dossier d'intervention ultérieur, et ce afin notamment de respecter l'ensemble des normes en vigueur en la matière ;
- 132) Considérant en outre l'ampleur et la durée des chantiers prévus dans le cadre de ce projet ; qu'il y a lieu de se préoccuper des impacts des chantiers pour les riverains et les commerçants ; que, en l'état, seule l'Ordonnance relative aux chantiers en voirie publique, en vigueur à l'échelon régional, encadrera ces travaux ; qu'il est impératif, tel que déjà mentionné dans l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Schaerbeek du 19 avril 2022, d'assurer des dédommagements suffisants pour les commerçants impactés en prenant des mesures complémentaires à celles prévues par ladite Ordonnance ;
- 133) Considérant que l'instauration et la mise en application d'outils adaptés et coordonnés sur les trois communes concernées sont essentielles et requises afin de faciliter la coordination des chantiers, le contrôle et le suivi des plaintes ainsi que la communication avec les riverains ;
- 134) Considérant que les dispositifs permettant de réduire les nuisances (vibratoires, sonores, poussières) et de contrôler la propreté des chantiers et de leurs abords devront être précisés et mis en œuvre ;
- 135) Considérant que des garanties concernant le fonctionnement d'une hypercoordination sur toute la durée du chantier devront être fournies, notamment en assurant de bonnes conditions de mobilité sur l'ensemble du territoire ; que ces dernières devront être précisées au sein d'une note complémentaire reprenant les mesures mises en œuvre pour répondre à l'ensemble de ces préoccupations ;
- 136) Considérant par ailleurs qu'un projet de convention ou pacte fixant des mesures répondant à ces préoccupations et liant les instances régionales, Beliris et la commune de Schaerbeek a déjà été discuté ; que, cependant, ces discussions n'ont à ce jour pas pu aboutir ; que les derniers courriers adressés à ce propos par la Commune aux instances régionales sont restés sans réponse ; que la commune de Schaerbeek considère que la finalisation de ce pacte est nécessaire avant tout démarrage des chantiers ;

## **B. Station d'épuration (STEP)**

- 137) Considérant que le demandeur a fourni une note justifiant le maintien de l'implantation de la STEP au niveau de Gare du Nord ; qu'une solution à un seul point de traitement/rejet est privilégié (optimisation du dimensionnement, simplification des flux, réduction de l'impact urbanistique et budgétaire) ; qu'une implantation unique au niveau du puit P6 de la Gare du Nord présente plusieurs avantages : rejet des eaux épurées vers la Senne (au niveau du parc Maximilien), facilité d'accès pour les camions et l'entretien, impact urbanistique limité ; que l'alternative située au point le plus bas (puits P5 de la Gare du Nord) présente de nombreux désavantages, notamment des difficultés à l'intégrer dans le tissu urbain et à l'exploitation (passage régulier de camions dans la rue d'Aerschot, peu de place pour les manœuvres) ; que la solution au niveau du puits P6, telle que dessinée dans le projet modifié, est retenue ;
- 138) Considérant que l'architecture et l'esthétique du bâtiment ont été revues afin d'assurer son intégration à l'ouvrage d'art constitué par les voies de chemin de fer et auquel la station d'épuration s'adosse ; que l'aménagement de surface a également été revu afin de clarifier la distribution des espaces (prolongation du revêtement des trottoirs aux alentours de l'entrée de la station d'épuration) ;
- 139) Considérant que, depuis la rédaction du précédent avis, la modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n° 19 de la commune de Schaerbeek a été adoptée ; que la STEP et ses abords se trouvent au sein du périmètre de ce PPAS ;
- 140) Considérant que la prescription générale 4.2° du PPAS, relative aux toitures, n'est pas respectée ; qu'il y a lieu de s'y confirmer ;
- 141) Considérant que la STEP s'implante en zone de voirie au PRAS ; qu'elle est construite sur l'espace public ; que l'on ne peut construire en zone de voirie ; qu'il y a lieu de la désaffecter et de revoir les alignements en fonction ; qu'il y aura lieu de lancer la procédure de désaffectation en temps opportun ;
- 142) Considérant que le dossier modifié prévoit toujours de rejeter les eaux traitées à l'égout ; que ces eaux propres seront traitées une seconde fois dans la STEP Nord ; qu'aucun raccord au réseau hydrographique de surface n'est prévu dans la demande ; qu'il y a lieu d'anticiper le raccord futur de la STEP avec le réseau d'eau pluviale sur la place Solvay, au niveau de la STEP elle-même, et de poursuivre les études avec les autres auteurs de projet et parties prenantes dans la zone (CCN Development, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, ...) ;

## **C. Liedts**

### Général

- 143) Considérant que les gaines de désenfumage de la rue du Brabant n'ont pas été déplacées, le demandeur justifiant cette impossibilité par les conséquences importantes en termes de travaux, nuisances et faisabilité économique, et ce alors que l'El recommande leur intégration dans le bâti existant ;
- 144) Considérant que les dimensions de la grille ont toutefois été adaptées pour augmenter la largeur libre de passage en trottoir à minimum 2,50 m le long des façades ; que la grille de désenfumage se situe à 1 m du sol et est intégrée dans des bacs en béton ;
- 145) Considérant cependant que cette gaine de désenfumage gêne toujours le passage des piétons ; qu'il y a lieu de la déplacer dans un endroit qui gêne moins (par exemple derrière le portique d'entrée de la rue du Brabant, ou plus proche de la route, pour laisser un plus grand passage sur le trottoir) ou dans une construction hors voirie ; que, de plus, sa construction en plan, coupe, élévation et ses finitions sont insuffisamment documentées ;
- 146) Considérant que le projet amendé prévoit une prise d'air ainsi qu'un rejet d'air côte à côte et à proximité immédiate de l'édicule dédié aux ascenseurs ;
- 147) Considérant qu'il y a lieu de repenser l'implantation de ces deux éléments afin d'éviter toute contamination potentielle de l'air neuf ;
- 148) Considérant qu'une note intitulée « *annexe accessibilité vélo* » conclut pour cette station que l'intégration de stationnement vélo sécurisé n'est pas envisageable dans le périmètre du projet (nouvel édicule trop contraignant pour l'aménagement de la place et pour la fluidité des cheminements des usagers, pas de place suffisante en sous-sol) ; que, afin de compenser cet aspect, le nombre de stationnements vélo non-sécurisés est augmenté, passant de 87 à 130, station Villo! comprises ;
- 149) Considérant que la place Liedts fait partie du « Tracé Royal », reliant le Palais Royal au Château Royal de Laeken via la rue Royale, la place de la Reine, la rue des Palais, la place Liedts, l'avenue de la Reine, le parvis (de l'Eglise) Notre-Dame de Laeken et, enfin, l'avenue du Parc Royal ;

### Espace public

- 150) Considérant que l'El souligne qu'un des enjeux du projet de métro, en particulier pour la station Liedts, est l'amélioration de la qualité de l'espace public ;

- 151) Considérant que le projet modifié s'inscrit dans le périmètre d'intervention tel que prévu lors de son dépôt initial ; que l'espace public autour de la station Liedts est dessiné dans l'ensemble de ce périmètre, ce qui permet de s'assurer de la cohérence des interventions prévues ;
- 152) Considérant que la cohérence avec le « Tracé Royal » est assurée via le choix des matériaux, qui sont conformes à la charte d'aménagement dudit tracé ; que les pavés béton existants sont réutilisés au centre de la place ; que les pourtours sont réalisés en pavés de pierre bleue bouchardée ; qu'elle est également assurée au travers de la composition de l'espace ;
- 153) Considérant cependant que l'édicule d'accès au métro est positionné de telle sorte qu'il a un impact direct sur cette perspective ; qu'il serait plus opportun de conserver une largeur libre de 20 m minimum entre le front bâti opposé et les édicules (principal et ascenseur) ; que le dépassement de l'édicule sur la ligne des façades de l'avenue de la Reine pourrait former un repère visuel au croisement de la rue des Palais et de l'avenue de la Reine en direction de l'Eglise Notre-Dame de Laeken, si l'architecture de l'édicule s'avère suffisamment qualitative ;
- 154) Considérant qu'aucune perspective ne permet de voir le débordement de l'édicule sur le « Tracé Royal » ;
- 155) Considérant que les possibilités de conservation et de déplacement des arbres existants ont été analysées par le bureau d'étude avec les services communaux et régionaux concernés ; qu'il ressort de cette analyse que les chances de survie des arbres déplacés seraient trop faibles vu leur état actuel ; que, dès lors, le projet modifié prévoit la plantation de nouveaux sujets matures ; que les nouvelles plantations sont indigènes et non-allergènes ;
- 156) Considérant que la maturité des arbres nouvellement plantés sera choisie par le service plantation de Bruxelles Mobilité ; que leurs positions et essences sont précisées sur plan ;
- 157) Considérant que l'aménagement de la place est pensé dans une philosophie minérale, avec peu de surfaces végétalisées, et génère donc une discontinuité dans la connectivité écologique de la rue des Palais et de l'avenue de la Reine ;
- 158) Considérant que l'aménagement doit être pensé afin de maximiser la perméabilité des sols et la présence du végétal ; que les différentes épaisseurs de terre sont identifiées sur plan ; que les zones de pleine terre permettant une végétalisation sont limitées ; que, toutefois, un bassin de tamponnement et d'infiltration des eaux de ruissellement est intégré au projet (cf. note hydraulique) ;
- 159) Considérant que, concernant la GIEP, le dimensionnement est réalisé sur la base d'une pluie d'un temps de retour de 20 ans et non de 100 ans, comme promu par Bruxelles Mobilité dans les espaces publics régionaux et décidé par le Gouvernement dans le Plan de Gestion de l'Eau (PGE) régional ; que les espaces plantés de superficies supérieures pourraient contribuer à l'objectif ;
- 160) Considérant que EI, en son temps, n'a pas relevé de problèmes de mobilité dans le quartier qui seraient induits par les modifications de circulation sur la place Liedts, ainsi que par la mise en sens unique des rues Verte et de Brabant ;
- 161) Considérant cependant qu'une nouvelle étude de mobilité a été menée et finalisée en janvier 2024 pour la place Liedts et ses alentours, compte tenu du fait que les contraintes pour les automobilistes s'accumulent au regard des autres projets et réalisations dans la zone ; que le plan de circulation qui découle du projet est excessivement contraignant en ce qui concerne les sorties du quartier Brabant vers le Nord ; que l'obligation de tourner à droite au sortir de la rue Verte entraînera une sursollicitation de la rue Rogier ; que, par ailleurs, l'utilisation du dernier tronçon de la rue Verte comme sortie de quartier est difficilement compatible avec le statut « vélo CONFORT » de cet itinéraire, conformément à la spécialisation multimodale des voiries édictée par le PRM ;
- 162) Considérant que cette étude n'a donc pas permis de conclure définitivement à un scénario plutôt qu'à un autre ; que les scénarii proposés impliquent des mesures d'accompagnement qui dépassent le périmètre de la présente demande ; que ces mesures ne peuvent être garanties par la présente demande ; qu'il y a lieu de revoir les aménagements afin de ne pas contraindre à ce stade le choix des sens uniques des rues de Brabant et Verte ; qu'il y a lieu, en conséquence, de déplacer les arrêts de tram prévus sur la place en les maintenant dans leur position actuelle plus bas sur l'avenue de la Reine et de permettre l'aménagement d'une bande de circulation sur le tronçon de la place entre les rues de Brabant et Verte ;
- 163) Considérant que l'avenue de la Reine demeure en zone de rencontre dans le cadre de la présente demande de permis, comme indiqué sur les plans d'aménagement ;
- 164) Considérant que le maintien des arrêts de tram sur l'avenue de la Reine, tel qu'organisé aujourd'hui, n'a pas été approfondi dans ce qu'il peut amener comme opportunités d'aménagement de la place Liedts ;
- 165) Considérant que le carrefour Palais/Gallait devrait faire partie intégrante du projet, et ce pour les raisons suivantes :

- à l'horizon métro, l'actuelle ligne de tram 55 devient une connexion technique ; il n'est donc plus utile de conserver le site propre au début de la rue Gallait et la voirie Est pourrait être resserrée au bénéfice de la traversabilité et d'un élargissement des trottoirs, à l'instar de ce qui était prévu dans le projet initial ;
  - par ailleurs, il y a lieu de faciliter les mouvements de tourne-à-gauche sur l'axe Palais au niveau de ce carrefour, en prévoyant des (courtes) bandes de présélection ;
- 166) Considérant que, les accès à la station étant regroupés en majorité au Nord de la place et un seul édicule ascenseur étant présent au centre de la place, la circulation bidirectionnelle lisible des piétons et cyclistes à travers la place pourrait être assurée afin de dégager l'axe de chalandise, moyennant quelques adaptations ;
- 167) Considérant que l'espace central, qui fait office de jonction piétonne entre les deux tronçons commerçants des rues de Brabant et Gallait, est relativement dégagé ; que, cependant, les continuités des itinéraires piétons et des traversées qualitatives des voiries et de la place ne sont pas atteintes ; qu'il manque le dessin de certains passages pour piétons ; qu'il y a lieu de ne pas prévoir d'obstacles supplémentaires (poteaux, publicités...) ; que les cabines doivent être enterrées et que les potelets ne peuvent être placés au niveau des traversées ni devant les ascenseurs ;
- 168) Considérant que les continuités des itinéraires cyclables et des traversées cyclables sécurisées de la place ne sont pas atteintes ; que les cyclistes ne savent ni comment ni où traverser la place et doivent donc la contourner sur les mêmes espaces de voirie que les voitures et que les sas cyclistes, lesquels ne sont pas dessinés ;
- 169) Considérant que la mise en place d'une piste cyclable séparée dans la montée de la rue des Palais n'a pas été retenue, faute de distance suffisante à proximité de l'édicule (la séparation aurait nécessité un dégagement de 2,50 m entre la piste et l'édicule) ; que, pour cette raison, la piste cyclable reste donc marquée en chaussée dans le sens ascendant ;
- 170) Considérant que la nouvelle traversée piétonne est prévue à l'angle Nord-Est de la place Liedts et de la rue des Palais ; que celle-ci traverse les voies de tram et la double bande de circulation ; que, en cas de passage du tram, les piétons se retrouvent bloqués sur la voirie, ce qui est peu sécurisant ; qu'il y a dès lors lieu de revoir l'aménagement de cette traversée piétonne afin d'éviter une traversée trop longue (création d'une zone refuge par exemple) ;
- 171) Considérant que les itinéraires entre la rue Gallait et la rue de Brabant sont plus lisibles et directs par rapport à la précédente mouture du projet ; qu'il s'agit d'un élément positif favorisant la bonne articulation entre les commerces présents dans les deux rues ; que l'architecture de l'édicule pourrait cependant être réfléchi de manière à réduire au maximum son impact sur la visibilité des commerces pour le chaland ;
- 172) Considérant que la zone de livraison a été déplacée à hauteur des n° 258 à 262 de la rue de Brabant, à la place du stationnement en voirie et au même niveau que le trottoir afin de fluidifier le chargement-déchargement ;
- 173) Considérant qu'un bunker est situé sous la place Liedts et qu'il y aura lieu de le documenter ; que la position du bunker est précisée sur plan ;
- 174) Considérant que l'emplacement du bunker est conflictuel avec le projet proposé ; que, dès lors, la présente demande comprend la démolition du bunker ; qu'il y a lieu de prévoir une visite de la Direction régionale du Patrimoine Culturel (DPC) lors de l'ouverture de ce dernier à des fins de documentation historique ;
- 175) Considérant que le projet ne prévoit pas le placement de bancs alors que cette place est utilisée comme espace de séjour ; que les fosses d'arbres permettent de s'asseoir mais que l'implantation choisie pour les arceaux vélo/drop-zone entrave leur utilisation comme points de repos ; que lesdites fosses ne sont pas équipées de dossiers et accoudoirs ; que des points de repos (bancs, banquettes et sièges) sont importants pour les personnes qui doivent fractionner leurs déplacements vu leur âge et/ou condition physique ;
- Station
- 176) Considérant que l'EI avait identifié la nécessité de préserver les perspectives historiques ; que la longue perspective sur l'église Notre-Dame de Laeken débute place Liedts et qu'il y a lieu de la conserver au mieux ;
- 177) Considérant que l'édicule principal se compose d'un pavillon caractérisé par un toit en verre incliné avec différentes hauteurs de façade qui se placent dans l'axe rue de Brabant-rue Gallait, avec une structure métallique qui suit les ondulations du toit en verre ;
- 178) Considérant que l'insertion de l'édicule dans la place avec le dessin des pentes n'est pas correctement dessinée ; qu'il y a des différences de niveau très importantes avec des bosses et des pentes de plus de 15 % dans les coupes longitudinales et transversales de la place ; qu'une différence de niveaux de 40 cm entre l'entrée haute et l'entrée basse de l'édicule est renseignée ; que, toutefois, le sol de l'édicule est plane et que cette différence de niveau devra être rattrapée quelque part mais qu'il n'est pas possible de savoir comment et où (pente? marches?) ; que, de plus, les profils documentés sont issus de l'ancienne version du permis (indice E) ;
- 179) Considérant donc qu'il y a lieu de revoir le projet et la documentation en plan en réalisant des coupes de profils de voirie allant de façade à façade avec les revêtements de sols et le mobilier dessinés ;

- 180) Considérant que, dans la mesure où l'édicule de la place Liedts déborde dans l'axe de la perspective du « Tracé Royal » et s'il n'est pas possible de le déplacer, l'architecture de cet édifice devra être à la hauteur de cette perspective et offrir à la vue une architecture d'exception qui jouera un rôle de repère/relais latérale dans la scénographie du « Tracé Royal » ;
- 181) Considérant que des éléments complémentaires doivent être fournis pour pouvoir s'assurer que l'impact de l'édicule sur le gabarit du « Tracé Royal » est acceptable ; qu'il y a donc lieu de fournir une analyse de la scénographie urbaine créée par le nouvel édicule afin de pouvoir se prononcer sur son impact sur le « Tracé Royal » ;
- 182) Considérant que, en fonction des conclusions de l'analyse de la scénographie urbaine, il y aura lieu d'adapter la volumétrie et la matérialité de l'édicule afin qu'il s'intègre au cadre urbain environnant, de tenir compte également du statut de repère de l'édicule sur l'axe Brabant-Gallait (axe commercial majeur) et d'adapter le plan de plantation en fonction ; que, le cas échéant, il y aura également lieu d'adapter les finitions de l'édicule abritant l'ascenseur afin qu'elles soient cohérentes avec l'édicule principal ;
- 183) Considérant que ce second édicule, uniquement dédié aux ascenseurs, se trouve quant à lui au centre de la place ; que sa toiture est prévue pour accueillir un substrat semi-intensif augmentant la temporisation à cet endroit spécifique ;
- 184) Considérant que l'architecture des édicules regroupe un maximum les techniques nécessaires en surface (gainnes de ventilations et de désenfumage) ; qu'aucune technique (trappe, gaine, grille...) n'est apparente ailleurs sur la place, excepté la grille pour l'espace sous-sol/pompe à chaleur (PAC) qui n'apparaît pas en détail sur les plans du sous-sol ;
- 185) Considérant qu'il y a lieu de faire apparaître cette PAC dans les documents graphiques et de fournir une étude acoustique en fonction de sa nouvelle localisation permettant de vérifier que les seuils maximaux à ne pas dépasser (33 dBA) sont bien respectés et, le cas échéant, de prévoir la mise en œuvre de toutes les mesures qui y seraient recommandées pour y parvenir ;
- 186) Considérant qu'une citerne est prévue au nord de la station afin de récupérer les eaux de toitures ; qu'elle n'apparaît cependant nulle part dans les coupes souterraines ; qu'il y a lieu de la faire apparaître (avec ses modules techniques – pompes, etc.) afin de confirmer qu'elle puisse trouver place dans le sous-sol ; qu'un robinet extérieur pourrait être prévu et indiqué sur les plans ;
- 187) Considérant que, dans le complément à l'EI, il est précisé que la nouvelle toiture induira une légère hausse des besoins de collecte ;
- 188) Considérant qu'il est rappelé que la citerne de 37 m<sup>3</sup> prévue dans le projet initial est sous-dimensionnée ;
- 189) Considérant que l'eau de pluie récupérée par la citerne peut être utilisée pour l'arrosage des plantations environnantes et le nettoyage de la voie publique ; que la position de la pompe doit être précisée, tout comme les éventuelles nuisances qui en émaneraient ;
- 190) Considérant qu'un bassin d'infiltration est prévu pour éviter le débordement de la citerne ; qu'il est implanté sous la voirie au carrefour Gallait/Vandeweyer mais qu'il n'y a pas de coupe permettant de vérifier son intégration par rapport au sous-sol ;
- 191) Considérant qu'un accès est prévu dans deux bâtiments repris à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale (angle rue de Brabant 191/rue de Potter 47 - [https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Rue\\_de\\_Potter/37/23167](https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Rue_de_Potter/37/23167)) ; que le projet indique qu'il n'y aura pas de transformation de façade ;
- 192) Considérant toutefois que l'aménagement d'un accès nécessite automatiquement une signalétique importante ;

#### **D. Colignon**

##### Général

- 193) Considérant que la place Colignon appartient à un axe monumental et majeur, long de 4,2 km, qui court de la place Royale à la Gare de Schaerbeek et comprenant la rue Royale, la rue Royale-Sainte-Marie, l'avenue Maréchal Foch et l'avenue Princesse Elisabeth ;
- 194) Considérant que, dès 1887, la place est aménagée et agrandie afin de s'harmoniser avec la taille de l'Hôtel Communal de Schaerbeek, tout en permettant une fluidité et une mobilité efficaces autour de l'édifice de prestige ; que, afin de compléter cet aménagement, la Commune lance un concours d'architecture pour la construction des parcelles bordant la nouvelle place ; que l'ensemble des façades primées furent achetées et élevées entre 1897 et 1902 ;
- 195) Considérant que la place et ses abords sont aujourd'hui compris dans la zone de protection de l'Hôtel Communal classé ; que les façades du pourtour ne sont pas classées mais font partie intégrante du patrimoine bruxellois ; que, pour rappel également, une série de trois maisons Art Nouveau au Nord de la place sont référencées en tant que monuments classés ; que l'enjeu patrimonial de cette place est donc très important ;

- 196) Considérant que ce tracé est ponctué de deux monuments classés, dont l'Hôtel Communal devant lequel vient s'implanter la nouvelle station ;
- 197) Considérant le risque de tassement différentiel lié aux interventions sous/à proximité de l'édifice ; que, dès lors, il y a lieu de prévoir la pose de témoins/capteurs également dans le bâtiment à proprement dit ;
- 198) Considérant que, concernant la réalisation d'un voile vertical de fermeture de la station, il y a lieu de confirmer qu'aucune intervention n'est prévue à partir des caves de l'Hôtel Communal ;
- 199) Considérant que l'espace a été libéré au maximum le long de l'axe Royale-Sainte-Marie/façade de l'Hôtel Communal, en supprimant la placette ; que les accès au métro sont situés en dehors de cet axe et que le choix d'arbustes pour végétaliser la place n'empiète pas sur cette perspective, prenant ainsi en compte l'aspect patrimonial de la place ;  
Espace public
- 200) Considérant que le périmètre mauve sur les plans (« *pristin état+* ») détermine la partie de la place Colignon réaménagée ; que ce périmètre est plus petit que le périmètre initial de la demande (périmètre vert) ; que le côté Nord de la place n'est pas réaménagé ; qu'il y a lieu, a minima, de refaire le revêtement de sol entourant l'Hôtel Communal, y compris le trottoir jouxtant sa façade Nord ; qu'il y aurait lieu d'élargir le périmètre d'étude et d'intervention à la totalité de la place Colignon, en ce compris le parvis avant, les voiries latérales (de part et d'autre de l'Hôtel Communal) et l'arrière de la place pour développer un projet d'aménagement global ;
- 201) Considérant que les conclusions de l'étude du Contrat Local de Mobilité « Colignon-Josaphat » ont été incluses dans les principes d'aménagement et de structuration de l'espace public ;
- 202) Considérant que le projet modifié prévoit d'augmenter le nombre de passages piétons ; que, pour les rues Royale-Sainte-Marie, Verhas, Floris et Verwée, des passages piétons ont été ajoutés pour augmenter l'accessibilité de la place via les différentes rues ; que le marquage de la piste cyclable est maintenu ; que, toutefois, une piste cyclable continue n'est pas intégrée dans l'aménagement, le demandeur justifiant que, grâce à la mise en plateau et à la limitation de la vitesse à 20 km/h, l'intégration du trafic cyclable avec le reste des moyens de transports est assurée ; que, cependant, la mise en zone de rencontre et la création de marquages pour les traversées piétonnes ne sont pas compatibles ; qu'il y a lieu d'adapter le projet en conséquence en prévoyant un aménagement correspondant à celui d'une zone 30, en y intégrant les cheminements cyclables confortables et sécurisés adéquats ;
- 203) Considérant que les dispositifs podotactiles (tant en surface qu'en station) doivent être conformes aux recommandations dictées dans le cahier de l'accessibilité piétonne ; qu'il y a lieu de compléter les plans et de les mettre en conformité par rapport aux exigences en matière d'accessibilité universelle ; que les clous en inox utilisés dans un environnement pavé sont difficilement détectables avec une canne ; qu'il y a lieu de les remplacer par des dalles podotactiles adaptées et non glissantes ;
- 204) Considérant que le projet propose des bordures saillantes anti-stationnement autour de la place ; que ce dispositif est difficilement détectable par des personnes malvoyantes et déroge au titre VII du RRU ; qu'il y a lieu de les remplacer par des dispositifs conformes (des potelets par exemple) ;
- 205) Considérant que le demandeur précise que les installations nécessaires pour le « raccordement Vivaqua » et les bornes de raccordement à l'électricité ont été prévues dans le projet modifié ; que, cependant, ces éléments n'apparaissent pas en plan ; qu'il y a lieu d'intégrer aux plans les éléments permettant de s'assurer que les raccords eau et électricité prévus pour les installations, événements et pour les fontaines sur la place soient fonctionnels et de les faire apparaître en plan ;
- 206) Considérant que les matériaux choisis correspondent à ceux rencontrés aux alentours ; que la végétalisation s'intègre à celle des rues proches (notamment les espèces choisies, qui ont par ailleurs été discutées avec la DPC et les services communaux) ;
- 207) Considérant que la rotation de 90° des deux cages d'ascenseurs a été intégrée afin de perméabiliser la place aux piétons ; que la perspective côté rue Royale-Sainte-Marie/façade de l'Hôtel Communal s'en trouve plus dégagée ; que les escaliers et escalators ont été déplacés vers le centre de la place afin d'améliorer la circulation ; que, cependant, il y a lieu d'étudier la possibilité d'augmenter ce déplacement afin de dégager plus d'espace public autour de l'Hôtel Communal ;
- 208) Considérant que le projet prévoit l'implantation de stationnement vélo trop proche des dispositifs podotactiles et le long des façades de l'Hôtel Communal ; que celles-ci servent habituellement de lignes guides naturelles pour les personnes malvoyantes ; que l'implantation du mobilier urbain doit garantir un cheminement piéton libre de tout obstacle (au regard des flux existants et prévisibles), ce qui n'est pas le cas ; qu'il y a donc lieu de revoir la position du mobilier afin de ne pas entraver le cheminement piéton (en ce compris celui des personnes malvoyantes) ;

- 209) Considérant que les arceaux vélos et les potelets doivent être conformes aux recommandations émises dans le cahier de l'accessibilité piétonne ; que, par exemple, le modèle de dispositif anti-stationnement ne présente pas une hauteur suffisante et que le modèle d'arceau sélectionné ne possède pas de barre horizontale supplémentaire (situé à maximum 30 cm du sol) afin de permettre une meilleure détection par les personnes malvoyantes ;
- 210) Considérant que le projet modifié prévoit de reculer les lampadaires par rapport à la façade de l'Hôtel Communal ; que les plans ont été adaptés afin d'intégrer les lampadaires prévus au permis d'urbanisme référencé 15/PFD/1832324, notifié par le fonctionnaire délégué le 24 mai 2022 ;
- 211) Considérant que le projet modifié intègre le mobilier urbain (bancs poubelles, etc.) issu des modèles recommandés par la commune de Schaerbeek, ce qui est conforme au vademécum de mobilier urbain existant dans la commune au moment de la mise en œuvre du projet ;
- 212) Considérant que le revêtement pour les trottoirs doit être conforme au RRU, aux recommandations du cahier de l'accessibilité piétonne ainsi qu'au standard requis pour le réseau « piéton CONFORT » par le PRM ;
- 213) Considérant que les réseaux piétons « PLUS » et « CONFORT » requièrent des standards élevés en matière d'accessibilité et de confort d'usage, tant en matière d'aménagement (dimensionnement, dévers, etc.) que de choix des matériaux et de leur mise en œuvre, conformément à la charte des revêtements piétons approuvée le 28 novembre 2019 par le Gouvernement régional ;
- 214) Considérant que, afin de mettre l'Hôtel Communal en valeur, le projet prévoit l'utilisation majoritaire de pavés de grès carrés (15X15) sur la place Colignon ; que, en plus de l'aspect esthétique, ce matériau présente une capacité de réflexion de l'énergie solaire qui atténue le phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU) ;
- 215) Considérant cependant que les pavés en pierre naturelle, s'ils ne sont pas posés correctement, ne répondront pas à ces standards ; que, au regard du contexte patrimonial visé, il y aura lieu de mettre en œuvre une pose exemplaire afin d'assurer le confort et la sécurité des piétons ;
- 216) Considérant que le projet modifié propose un revêtement en béton sur la route autour de la place Colignon au lieu de pavés sciés ; que ce matériau permet de minimiser le phénomène d'ICU, contrairement à l'asphalte ; que, de plus, ce matériau est moins bruyant, ce qui est appréciable au regard du trafic attendu et du passage des bus ;
- 217) Considérant qu'une adaptation graphique des plans d'aménagement de surface de la station Colignon a été réalisée afin de montrer la fluidité et la lisibilité des trajectoires entre la place Colignon et les arrêts de bus ; que le projet modifié prévoit le déplacement de l'arrêt de bus au droit de la rue Royale-Sainte-Marie, ce qui permet une meilleure lisibilité de l'espace et une organisation multimodale symétrique engendrant une trajectoire fluide et lisible entre la place Colignon et les arrêts de bus ;
- 218) Considérant que la station Villo! initialement prévue au début du tronçon de la rue Royale-Sainte-Marie a été déplacée le long de l'une des latérales de l'Hôtel Communal et remplacée par un arrêt de transport en commun ; que, cependant, l'application de l'art. 191 du CoBAT demandait de maintenir les arbres de la rue Royale-Sainte-Marie ; qu'il y a donc lieu de maintenir ces arbres et de les intégrer à l'arrêt de transport en commun ;
- 219) Considérant par ailleurs que, le jour où les travaux de réaménagement de la place Colignon auront lieu, il est plus que probable que les dispositifs Villo! ne soient plus nécessaires puisque la fin de la convention entre la Région de Bruxelles-Capitale et la société JCDecaux est susceptible d'avoir lieu en 2026 ; que, dès lors, il y a lieu de remplacer ces emplacements Villo! par une poche de stationnement longitudinal afin, notamment, de compenser la perte de nombreuses places de stationnement suite au réaménagement du parvis de la place ;
- 220) Considérant que le projet modifié prend en considération le rétrécissement de la chaussée afin de garantir le passage des bus bi-articulés de la société De Lijn ; que, pour ce faire, une adaptation graphique des plans d'aménagement de surface de la station Colignon a été réalisée afin de montrer les trajectoires de bus et leur faisabilité technique ;
- 221) Considérant qu'une adaptation graphique des plans d'aménagement de surface de la station Colignon a été réalisée afin de montrer la zone de livraison à l'Ouest de l'Hôtel Communal, ainsi que les accès au bâtiment depuis les portes cochères ;
- 222) Considérant que la plantation, l'entretien et la protection des arbres respectent les règles de bonne pratique du Manuel des espaces publics en matière de choix des espèces et variétés, modalités de plantation, disposition des plantations en rue, ouverture de voirie et installations de chantier ; que l'arrosage des espaces verts prévus se fait préférentiellement suivant l'utilisation des eaux de récupération de la station ;
- 223) Considérant que, pour ce faire, le projet modifié prévoit d'injecter dans le circuit d'arrosage une partie des eaux de toiture en fonction de l'installation de système spécifique au recueil d'eau de pluie par station ; que, par ailleurs, tout autre type de système complémentaire au système de gestion des eaux de la station a été intégré aux plans d'aménagement présentés dans le dossier ;

- 224) Considérant que, pour subvenir aux besoins hydriques des arbres, les recommandations de l'El ont laissé le choix à des cuvettes d'arrosage ou tout autre type de système d'irrigation (par exemple, via des drains) pouvant être intégrés au projet ; que les plantations, au même titre que les autres espaces verts, bénéficient d'un arrosage par eaux de récupération au sein de la station ;
- 225) Considérant qu'il y a toutefois lieu de développer des mesures pour conserver et déplacer les arbres et leurs racines ; que, si la conservation n'est pas possible, il y aura lieu de replanter des arbres matures à couronnes et gabarits similaires et d'éviter des plantations en bac ; que, si la plantation en pleine terre n'est pas envisageable, il sera bon d'utiliser les eaux de pluie pour l'arrosage et de prévoir des bacs à réserve d'eau, afin d'en limiter la consommation, et d'une hauteur suffisante pour garantir la protection des arbres ;
- 226) Considérant que ; en ce qui concerne les spécificités attendues pour les arbres à planter pour la station Colignon, l'avis du Service Espace Vert et Propreté de la commune de Schaerbeek, validé par la DPC, est le suivant : " *Alternance de 2 essences (pour limiter la propagation en cas de maladie) de faible hauteur pour ne pas cacher les vues classées sur les façades (max 6-8 m de haut)*" ; que, conformément à cet avis, les plans d'aménagement représentent les différentes essences à planter, en particulier les espèces remplaçant les platanes de la place ; que, dans le but de favoriser une bonne intégration des essences et leur plantation dans des conditions optimales, un repérage des épaisseurs de terre disponibles est effectué dans le périmètre d'intervention de la station Colignon ;
- 227) Considérant que le projet modifié prévoit de réduire le caractère minéral de la place par l'ajout d'arbustes au Sud de la place et d'une rangée d'arbres de chaque côté de l'Hôtel Communal, disposés symétriquement ; que, cependant, le nouvel aménagement de la place reste particulièrement minéral ; qu'il y aurait lieu de réduire le caractère minéral via un plan paysager tout en maintenant cette perméabilité de l'espace aux différents modes de circulation, et plus particulièrement les modes actifs ;
- 228) Considérant que, en complément, un plan avec les épaisseurs des terre disponibles pour les plantations en pleine terre est ajouté au dossier modifié ; que l'aménagement de la place Colignon a été établi en suivant les recommandations de la commune de Schaerbeek et de la DPC et en respectant le principe du « *pristin état+* » et les vues vers l'Hôtel Communal ;
- 229) Considérant que le projet modifié propose de planter de nouveaux arbres le long des côtés latéraux de l'Hôtel Communal, dans la continuité des alignements d'arbres de la rue Royale-Sainte-Marie (eux-mêmes maintenus), mettant en avant la dimension patrimoniale de la place Colignon tout en y intégrant une plus grande végétalisation ; que la conception des fosses de plantation est conforme au RRU ;
- 230) Considérant toutefois que l'implantation des arbres sur le plan à l'Ouest de la place (le long des façades) ne correspond pas aux indications (localisation des arbres) reprises sur la coupe ; que certains arbres sur le plan sont représentés plantés en pleine terre par-dessus l'emprise de la station, où l'épaisseur de terre disponible est inférieure à 1 m, soit au droit de la trémie des volumes de désenfumage alors que sur la coupe ceux-ci sont plantés dans des bacs trop proches des volumes de désenfumage ; que, par conséquent il y a lieu de fournir des plans et coupes cohérents avec l'aménagement proposé en représentant l'échelle réelle de la couronne des arbres ;
- 231) Considérant cependant qu'il y a lieu d'enlever les deux arbres qui barrent les accès du perron de l'Hôtel Communal afin de rendre l'intérieur de la place accessible aux véhicules pour les événements communaux et les mariages ;
- 232) Considérant que les documents (plans-coupes) du projet modifié présentent des incohérences quant aux plantations, lesquelles sont tantôt dessinées en pleine terre (ce qui est irréaliste au-dessus de la trémie), tantôt dessinées dans des bacs dont l'implantation n'est pas réaliste à côté des volumes de désenfumage ; que dès lors il y a lieu de fournir des plans reprenant un aménagement approprié des plantations ;
- 233) Considérant de plus que le dossier ne précise pas la matérialité de ces bacs de plantation – y compris ceux qui intègrent les gaines de désenfumage ; qu'il y a lieu d'apporter des précisions sur les finitions de ces bacs, notamment sur leur matérialité ; que, au regard du contexte patrimonial environnant, il y aura lieu de porter une attention particulière à la qualité de ces finitions ;
- 234) Considérant enfin que, si le projet modifié maintient ces bacs en les adaptant afin d'obtenir des volumes de terre réalistes et des conditions de développement des arbres similaires pour l'ensemble des arbres en bac, il y aura lieu de prévoir ces bacs d'une hauteur suffisante afin de protéger les arbres, et de prévoir des systèmes de réservoir à eau afin d'en limiter la consommation ;
- Station
- 235) Considérant que la planification actuelle prévoit un dégagement de la place qui renforce l'intégrité de celle-ci ; que le plan des épaisseurs de sol indique la possibilité de prévoir un aménagement pérenne en pleine terre et planté au niveau de la place Colignon, ce qui reste une option d'aménagement futur ;

236) Considérant qu'il y a lieu de revoir le guidage podotactile en station, conformément au cahier de l'accessibilité piétonne édité par Bruxelles Mobilité ;

#### **E. Verboekhoven**

##### Général

237) Considérant que le demandeur précise qu'un travail d'optimisation a été effectué sur la volumétrie de la station, les circulations et l'intégration de la végétation afin de limiter les nuisances pouvant être occasionnées en intérieur d'îlot par les installations techniques ; que le volume de l'émergence en surface a été restreint et les espaces végétalisés ont été intensifiés ; que la pollution lumineuse et le réchauffement d'air en intérieur d'îlot sont maîtrisés par la limitation des émissions des installations d'éclairage depuis la station ;

238) Considérant que les moyens mis en œuvre afin de diminuer les nuisances sonores engendrées par les équipements techniques ont été précisés ; que, toutefois, ils reposent uniquement sur les matériaux au sol et sur l'intensification de la végétalisation ; que le réel impact de ce dernier aspect n'est pas avéré ; qu'il y a lieu de prendre toutes les mesures afin de limiter les nuisances, si nécessaire ;

239) Considérant le Masterplan « Waelhem » et l'étude de définition d'un équipement communal à vocation économie/emploi/formation développée par la commune de Schaerbeek ; que les conclusions de cette étude ont été partagées avec Beliris et la STIB à plusieurs reprises ; qu'il convient de poursuivre les études et négociations nécessaires en vue d'assurer la réalisation de l'équipement en rehausse, et notamment de clarifier dans des délais raisonnables les modalités de collaboration nécessaires entre la STIB, Beliris et la Commune pour assurer à la fois le développement intégré de la station et de l'équipement et une réalisation concomitante de l'équipement en sur-construction de la station, conformément à la recommandation de l'EI ;

240) Considérant que le terrain communal de Schaerbeek, situé rue Waelhem, actuellement employé par le centre de tri des services voiries et espaces verts/propreté sera occupé par le chantier du métro ; que l'installation du chantier est conditionnée par une relocalisation de ces installations ailleurs sur le territoire de la Région ; que, à ce jour, aucune solution satisfaisante n'a été trouvée ;

241) Considérant que, pour favoriser l'organisation du déplacement des activités en cours, Beliris et la STIB se doivent de prévenir la Commune dans des délais raisonnables ;

242) Considérant que les conclusions du Masterplan « Waelhem » et l'étude de définition d'un équipement communal à vocation économie/emploi/formation doivent être prises en compte dans le cadre de tous les développements à venir dans le périmètre de cette étude et qu'il serait ainsi souhaitable de poursuivre la mise en œuvre de ce Masterplan en collaboration avec la Commune ;

243) Considérant qu'aucun aménagement paysager n'est proposé à l'issue du chantier du métro sur le reste de la parcelle communale qui s'étend, pour rappel, de la chaussée d'Helmet jusqu'à la station de métro (n° 69b de la rue Waelhem) ; que cette demande était déjà présente dans les recommandations de l'EI et dans les précédents avis du Collège de la commune de Schaerbeek ; qu'un réaménagement de ce terrain à l'issue du chantier métro en cohérence avec les autres développements proposés dans le cadre du Masterplan « Waelhem » est requis ;

244) Considérant également que le projet de séniorerie communale est en cours sur la parcelle voisine du projet et que les conditions d'occupation de la parcelle de jardin de ce projet communal devront être précisées ; que des mesures de précaution à l'égard des habitants de l'immeuble en phase chantier devront être prises au même titre que les conditions en phase chantier et, à terme, en concertation avec la Commune et en cohérence avec le projet à l'étude par la SLRB et les conclusions du Masterplan « Waelhem » ;

##### Espace public

245) Considérant que le projet modifié s'inscrit dans le périmètre d'intervention tel que prévu lors de son dépôt initial ; que l'espace public autour de la station Verboekhoven est dessiné dans l'ensemble de ce périmètre, ce qui permet de s'assurer de la cohérence des interventions prévues ;

246) Considérant que les modèles de mobilier urbain intégrés au projet modifié pour cette station correspondent aux modèles communaux en vigueur et sont conformes aux recommandations du RRU ;

247) Considérant que le bassin d'infiltration à l'air libre initialement prévu sur la parcelle située au n° 86-92 de la rue Waelhem en front de voirie, a été déplacé en fond de parcelle ;

248) Considérant qu'un point d'eau raccordé à la citerne de récupération des eaux pluviales, et facilement accessible, est prévu en intérieur d'îlot ;

249) Considérant que l'aménagement de l'espace vert en intérieur d'îlot a été pensé de manière à ce que les conditions de plantation des essences arborées soient adaptées aux individus et au site ;

- 250) Considérant que les matériaux des espaces publics ont été précisés ; que les deux placettes sont prévues en pavés béton de teinte grise ; que, cependant, leurs dimensions ne sont pas précisées ; qu'il y a lieu d'opter pour des pavés béton d'une dimension maximale de 15x15 cm ;
- 251) Considérant que les aménagements paysagers prévus à l'arrière de la parcelle Waelhem ont été précisés dans les documents ; que la diversité du couvre-sol a été augmentée au pied des arbres ;
- 252) Considérant que le '*prunus padus*' implanté dans la courbe du chemin d'accès pour les services d'urgence a été déplacé ; que sa nouvelle implantation est acceptable ; que les '*betula nigra*' (espèce allergène) ont été remplacés par l'essence '*corylus avellana*' ;
- 253) Considérant que l'un des deux '*prunus padus*' localisés à l'entrée de la boîte Sud de la station ne possède pas une hauteur de substrat suffisante pour permettre son bon développement (il est implanté juste au-dessus de l'emprise de la station) ; qu'il y a lieu de veiller à revoir son emplacement ;
- 254) Considérant que trois individus arborés sont implantés sur ou à proximité directe (moins de 10 cm) d'un bassin infiltrant, au Sud-Ouest de la boîte Sud de la station ; qu'il y a lieu de veiller à la faisabilité de ce dispositif (notamment au regard de la profondeur de substrat requise) ;
- 255) Considérant que la largeur de la traversée piétonne de la latérale du boulevard Lambermont qui longe l'entrée de métro est de 9 m ; que les fosses d'arbres du quai de tram de l'arrêt Demolder sont munies de grilles (caillebotis) afin de faciliter le passage sur un quai très étroit tout en protégeant les arbres ;
- 256) Considérant que le nombre d'abris à l'arrêt Demolder a été augmenté de deux ; qu'ils sont situés sur le quai en direction du Heysel ; que le demandeur mentionne dans sa note qu'il prévoit trois abris des deux côtés du quai ; qu'il y a donc lieu de porter à trois le nombre d'abris sur chaque quai de l'arrêt Demolder sur le boulevard Lambermont ;
- 257) Considérant que la largeur du plateau situé sur le boulevard Lambermont est réduite à hauteur du n° 111 afin d'améliorer son effet de « casse-vitesse » au niveau de la traversée ; qu'il n'est pas possible de l'étendre afin d'inclure le stationnement PMR étant donné que ce dernier est hors du périmètre du projet ;
- 258) Considérant que la traversée piétonne s'y situant a été alignée sur l'entrée du métro mais qu'il y a lieu d'ajouter le marquage de la traversée sur le plateau ;
- 259) Considérant que les fosses d'arbre sont adaptées afin d'être rendues conformes au RRU ;
- 260) Considérant qu'il y a lieu de veiller à ce que la couronne des '*magnolia kobus*' prévus à proximité de la boîte Nord de la station soient correctement représentés (diamètre de couronne d'environ 10 m à maturité) et que leur disposition soit judicieuse au regard de ce nouveau paramètre ;

#### Station

- 261) Considérant que la passerelle reliant la station à l'avenue Voltaire est supprimée du projet ; que l'aménagement de l'espace public repris dans l'emprise de la parcelle est adapté en conséquence, principalement au profit d'un espace végétalisé et d'un petit espace de séjour ; que l'aménagement de la station et de ses environs dans le cadre du projet modifié tient compte de la demande de la Commune relative à la possibilité d'une desserte de l'ascenseur aux étages dans le cadre du développement futur des projets communaux ;
- 262) Considérant que certaines adaptations ont été faites sur l'édicule Sud, notamment l'ajout de la signalétique spécifique à l'entrée de la station de métro ; que, cependant, ces adaptations ne permettent pas à l'édicule Sud de s'intégrer à son environnement ni d'activer la façade ; qu'il y a lieu de retravailler les façades de l'édicule Sud dans le but de les activer ;
- 263) Considérant en outre que l'édicule Sud comporte deux locaux destinés à l'accès au futur équipement communal ; que ces locaux pourraient participer à l'activation des façades côté rue Waelhem ; qu'il y a lieu de revoir la répartition de ces deux espaces en y dédiant une partie à un équipement d'intérêt collectif afin qu'il puisse y avoir un dialogue avec l'espace public ; que, par ailleurs, l'espace intérieur de l'édicule Nord est trop retreint pour intégrer un local d'équipement et que le boulevard Lambermont permet un meilleur contrôle social ;
- 264) Considérant que, concernant la possibilité d'accueillir un aménagement en toiture au niveau de l'édicule Sud, le demandeur précise qu'une note technique est jointe au présent dossier ; que, cependant, la note n'est pas comprise au dossier du projet modifié ; qu'il y a lieu de joindre cette note et d'y préciser les détails constructifs employés (gaines techniques, accès, etc.) ;
- 265) Considérant que le dédoublement des ascenseurs de l'édicule Sud de la station est trop impactant, tant sur l'agrandissement de la boîte que sur l'aménagement de surface ; que, en outre, le projet modifié répond à la demande de desserte de chaque quai par deux ascenseurs accessibles aux PMR permettant d'y descendre directement depuis chaque émergence, et donc sans rupture de charge ;

- 266) Considérant que le projet modifié prévoit la couverture du parking vélos situé sur l'ancien parking et dont l'adresse donne sur la rue Waelhem ; qu'il est également muni de grilles et propose 250 emplacements de stationnement ;
- 267) Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'un accès de la station via les n° 115-117 du boulevard Lambermont ;
- 268) Considérant que deux maisons de maître sont reprises à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale ([https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Boulevard\\_Lambermont/113/22123](https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Boulevard_Lambermont/113/22123) et [https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Boulevard\\_Lambermont/117/22125](https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Boulevard_Lambermont/117/22125)) ;
- 269) Considérant toutefois que l'aménagement d'un accès nécessite automatiquement une signalétique importante ;
- 270) Considérant que les documents graphiques manquent de précisions concernant les matériaux et les éléments de décoration de façade des n° 115 et 117 du boulevard Lambermont ; qu'il y a lieu de spécifier ces informations tout en prévoyant des châssis en bois mouluré cintrés et respectant les divisions d'origine et le maintien des garde-corps existants et des éléments en ferronnerie ;
- 271) Considérant que l'enlèvement de décorations en façade pourrait engendrer une dérogation à l'art. 7 du titre I du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) de la commune de Schaerbeek (éléments patrimoniaux de façade) ;
- 272) Considérant, en outre, que le châssis du rez-de-chaussée du n° 115 n'est pas en adéquation avec l'affectation ni avec la typologie du bâtiment ; qu'il y a lieu de proposer un châssis mieux intégré ;

## **F. Riga**

### Espace public

- 273) Considérant que l'espace public autour de la station Riga est réaménagé dans le périmètre de la demande de permis ; que les plans intègrent une représentation des aménagements existants au-delà du périmètre du permis afin de montrer la continuité de ceux-ci ;
- 274) Considérant que le projet prévoit une mise en plateau de la partie centrale du square et des voies latérales de l'Eglise de la Sainte Famille, et ce jusqu'à la chaussée d'Helmet ;
- 275) Considérant que la circulation des véhicules motorisés s'effectue actuellement sur les voiries entourant le square Riga et l'avenue Huart Hamoir traversant ce dernier ; que ce plan de circulation est maintenu dans le projet ;
- 276) Considérant toutefois que la circulation automobile pourrait s'effectuer exclusivement sous forme de boucle dans le sens anti-horlogique sur les voiries entourant le square ;
- 277) Considérant que les voiries traversant le square pourraient être aménagées, d'une part, pour répondre aux besoins des modes actifs et, d'autre part, en espace de détente faisant partie intégrante du square ;
- 278) Considérant qu'un tel aménagement permettrait d'assurer une continuité spatiale et d'usage au sein du square, d'améliorer la sécurité subjective et objective et d'y renforcer la convivialité ;
- 279) Considérant qu'il est toutefois envisageable de maintenir cet espace exceptionnellement carrossable pour l'organisation du marché via la mise en place de bornes amovibles ;
- 280) Considérant que les deux latérales de l'église, ainsi que le parvis, doivent être inclus dans la zone de rencontre ; que les plans des voies latérales ne reprennent pas les principes d'aménagement d'une zone de rencontre (panneau de signalisation F12a, marquage des emplacements de stationnement par cases et/ou revêtement différencié, etc.) ; qu'il y a lieu d'adapter les plans dans ce sens ;
- 281) Considérant que les fosses de plantation situées le long de ces latérales ne sont pas conformes au RRU ;
- 282) Considérant que la largeur du terre-plein central est réduite à sa largeur actuelle ; que la grille de désenfumage est décalée vers le centre afin que les limites du terre-plein du square soient alignées avec les bords du terre-plein de l'avenue Huart Hamoir ;
- 283) Considérant que le plan prévoit un aménagement relevant de la typologie du square, comportant 6 arbres d'alignement en partie centrale, soulignant la perspective de l'avenue Huart Hamoir ; que, toutefois, la simulation 3D représente un massif boisé qui obstrue la perspective vers la Gare de Schaerbeek ; qu'il y a lieu de s'assurer de la concordance des différents documents et de fournir des visualisations qui présentent une situation réaliste par rapport aux plans ;
- 284) Considérant que l'EI a évalué l'impact du réaménagement du square Riga sur le square et la perspective vers la Gare de Schaerbeek et, dans l'hypothèse où la transplantation et la protection des arbres durant le chantier est un succès, n'a pas relevé d'impact important sur ces éléments ;
- 285) Considérant que l'EI mentionne que, les arbres matures étant proches des nouveaux aménagements, leurs systèmes racinaires sont imbriqués ;

- 286) Considérant, pour rappel, que le système racinaire d'un arbre (racines cordes et racines fines) se trouve en grande partie dans l'horizon 0-30 cm en profondeur mais peut rayonner autour du pied sur une distance allant de 1,5 à 2 fois la hauteur de l'arbre, et donc de manière bien plus étendue que ce qui serait concerné par la motte déplacée ;
- 287) Considérant que le non-respect des capacités de réaction des arbres en fonction de leur âge ontogénique aboutit toujours à des échecs ; que, les arbres du square Riga étant matures, leurs capacités de réaction sont limitées ;
- 288) Considérant que, afin de s'assurer de la bonne préservation des arbres maintenus, il y a lieu de ne prévoir aucun terrassement, aucune compaction, aucun stockage ou déversement dans la zone vitale des arbres -laquelle correspond au minimum à la couronne de l'arbre plus 2 m-, aucune modification du niveau de la nappe sans arrosage compensatoire, aucune taille de branche sans respecter des codes de bonnes pratiques, aucune modification de la silhouette, ainsi que la mise en place d'une zone de protection des arbres par la pose d'une barrière physique délimitant un espace hors chantier ;
- 289) Considérant qu'il y a lieu de compenser l'abattage des arbres ne pouvant être maintenus par des nouvelles plantations ;
- 290) Considérant que l'étude phytosanitaire référençant l'état sanitaire des arbres existants au sein de l'emprise du projet a été jointe à la demande modifiée, conformément à la recommandation R.5.7 et à la condition n° 4 imposée par le fonctionnaire délégué ;
- 291) Considérant qu'il ressort de cette étude phytosanitaire sur les arbres du square Riga les éléments suivants :
- pour les 46 arbres à abattre
    - 1 arbre a déjà dû être abattu dans le cadre de la gestion communale du site,
    - 6 arbres présentent des pathologies avec un dépérissement avancé qui les condamnent à court terme,
    - 5 arbres présentent des faiblesses mécaniques,
    - 34 arbres ne présentent pas de symptôme ni de pathologie particulière ;
  - pour les 89 arbres maintenus :
    - 5 arbres ont déjà été abattus et 1 cerisier mort doit également être retiré,
    - 11 arbres présentent des pathologies qui peuvent les condamner à court terme (dans les 5 ans) ;
- 292) Considérant que l'étude phytosanitaire insiste sur le fait qu'il faut mettre en œuvre des mesures de protection lors des travaux de construction pour l'ensemble des arbres maintenus ;
- 293) Considérant qu'un périmètre de sécurité avec un rayon de 8 m est nécessaire pour les protéger durant les travaux ;
- 294) Considérant qu'il y a lieu de prévoir un nouvel état des lieux des arbres existants et de proposer un remplacement des arbres en déclin avec des arbres présentant une circonférence a minima de 16/18 dans le cadre d'une réflexion globale sur la qualité paysagère de l'ensemble du square Riga ;
- 295) Considérant que les plantations devront se faire en assurant une qualité de terre de plantation respectant les paramètres définis par le CCT2018, avec un calibre maximal des plants de 18/20 et des mottes de dimensions proportionnées ; que, pour rappel, la période de plantation est limitée entre novembre et février ;
- 296) Considérant que les épaisseurs de terre en partie centrale du square sont faibles (1 à 2 m) ; qu'il y a lieu de s'assurer de la faisabilité de la plantation des 6 arbres d'alignement et de leur viabilité ;
- 297) Considérant que les modèles de mobilier urbain prévus ne sont pas en accord avec les demandes spécifiques établies par la commune de Schaerbeek ; qu'il y a lieu d'adapter le mobilier à celui préconisé par la Commune en cohérence avec le reste du mobilier prévu sur l'axe patrimonial ;
- 298) Considérant que les deux cages d'ascenseur ont été alignées de façon à rendre le cheminement des piétons direct et dépourvu de tout obstacle entre celles-ci ;
- 299) Considérant que les eaux de ruissellement s'infiltrent en partie directement dans le sol au niveau des espaces verts et que le résidu est récolté et infiltré vers les bassins enterrés (cf. note hydraulique) ; que la possibilité d'infiltration dans un dispositif à ciel ouvert a été analysée mais n'a pas été retenue en raison de l'aspect patrimonial du square (impossibilité de modifier les niveaux du terrain et l'aspect paysager) ;
- 300) Considérant que les bassins d'infiltration sont implantés en partie haute et en partie basse du square mais qu'il n'y a pas de coupe qui permette de vérifier leur intégration par rapport au sous-sol ;
- 301) Considérant que le stationnement sur le parvis de l'église a été supprimé afin d'en faire un parvis plus qualitatif ;
- 302) Considérant que 2 emplacements PMR sont prévus à proximité des ascenseurs, au Nord-Ouest du square ;
- 303) Considérant que la zone de livraison devant la station a été supprimée ; qu'une zone de livraison pour les commerces de la station a été créée à proximité immédiate des ascenseurs et des monte-charges au Nord-Ouest du square ;
- 304) Considérant que les modifications du réseau d'égouttage suite à l'implantation de la station sont visibles sur plans ;

305) Considérant que les trappes d'accès s'implantent dans le cheminement des piétons, notamment en face du n° 8 du square F. Riga ; qu'il y a lieu de les relocaliser ;

#### Station

306) Considérant que les toitures des deux édicules d'ascenseur seront végétalisées de manière semi-intensive ;

307) Considérant que la zone de retournement entre les deux escalators au niveau -1 doit être élargie ; que, dans ce but, la raideur des deux escalators menant du rez-de-voirie vers le niveau -1 a été augmentée jusqu'à la limite acceptable ; qu'aucune autre modification (déplacement des ascenseurs, modification des niveaux) n'était techniquement envisageable pour augmenter la zone de retournement entre les deux escalators ; que la nouvelle largeur de la zone de retournement est de 5,5 m ;

308) Considérant que deux toilettes ouvertes au public et accessibles aux PMR sont intégrées au niveau -2 de la station, avant la zone contrôlée ;

309) Considérant que le local sécurisé pour les vélos en station a été étendu ; qu'il compte 156 emplacements, dont 12 pour vélos-cargos ;

310) Considérant que les locaux initialement prévus pour les commerces au niveau -2 ont été redéfinis en locaux réservés à des équipements d'intérêt collectif ou de service public ;

311) Considérant que le bon fonctionnement de l'espace d'équipement au niveau -2 de la station est difficilement crédible au vu de sa localisation cachée par rapport au passage du flux de navetteurs ; qu'il est préférable de l'intégrer en tant qu'extension du local vélos du niveau -1 ou de le condamner et l'utiliser en tant que local technique ;

### **G. Tilleul**

#### Espace public

312) Considérant que le projet modifié s'inscrit dans le périmètre d'intervention tel que prévu lors de son dépôt initial ; que l'espace public autour de la station Tilleul est dessiné dans l'ensemble de ce périmètre, ce qui permet de s'assurer de la cohérence des interventions prévues, notamment de leur raccord avec le projet prévu par le permis référencé 06/PFD/1744721 et notifié par le fonctionnaire délégué le 24 juin 2021 relatif à la création d'un plateau au niveau de la jonction entre les rues Frans Verdonck et Picardie ;

313) Considérant cependant que le réaménagement de la rue Verdonck se limite au début de la rue ; qu'il y a lieu de réaménager toute la rue Verdonck afin de conserver la continuité de la voirie, de garder une offre en stationnement en suffisance, d'améliorer la cyclabilité et les trajets piétons ;

314) Considérant qu'une drop-zone est prévue à proximité de la station, à côté de la station Villo! ; que le projet modifié intègre également une traversée piétonne en face du n° 23 de la rue Verdonck, le long du plateau ;

315) Considérant que la chaussée carrossable a été élargie à 6 m et que 9 places de stationnement longitudinal ont été ajoutées, côté impair (dont deux emplacements taxis et un emplacement PMR) ; que, cependant, il est possible vu la largeur du parvis de la station de maintenir du stationnement du côté de la station, ou à tout le moins des places pour des véhicules partagés, taxis ou bornes de recharge pour véhicules électriques ou dépose-minute ;

316) Considérant que les espaces de stationnement vélos en voirie ont été améliorés avec l'ajout d'une toiture ; que les bulles à verre situées au coin des rues Verdonck/ Henri Van Hamme sont enterrées ;

317) Considérant que le projet augmente les surfaces perméables en proposant une plus grande superficie de dalles engazonnées autour de la station ; que, cependant, les fosses de plantation des arbres situées le long de la rue Verdonck pourraient être agrandies et reliées entre elles ; que, en outre, cela permettrait de remplacer certains potelets par un aménagement qualitatif ;

318) Considérant de plus que des revêtements perméables pourraient être ajoutés dans le périmètre du projet ;

319) Considérant que les parcelles potagères sont séparées de l'espace public par des haies ; que l'aménagement de potagers derrière la station Tilleul, non visibles depuis la rue, crée une situation d'insécurité ;

320) Considérant que les emplacements des mâts d'éclairage ont été réétudiés et repris pour garantir le confort et la sécurité de tout l'espace public, et en particulier des traversées piétonnes ;

321) Considérant que les aménagements en surface comprennent une citerne d'eau pluviale qui récupère les eaux issues de la toiture de la station ; que l'usage prévu pour l'eau de cette citerne comprend les sanitaires de la station, le nettoyage de la voirie ainsi que l'arrosage des potagers et des espaces verts environnants ;

#### Station

322) Considérant que la transparence du rez-de-chaussée de la station en rapport au potager extérieur est améliorée par le déplacement du LT 8029 du côté Sud-Est de la station ; que, de cette manière, le rapport entre les éléments techniques occupant des pans de façade et les parties de façade conservant une transparence est plus harmonieux ;

- 323) Considérant que les escaliers d'accès aux quais ont été intervertis avec les escalators, permettant de gagner 2 m de largeur d'espace libre sur les quais et améliorant ainsi la fluidité des circulations ;
- 324) Considérant que la sécurité des abords est optimale, en ce que le débouché des ascenseurs en station et en surface est bien dégagé et permet un contrôle social de ceux-ci ; qu'un portail haut a été placé afin de sécuriser la zone potentiellement source d'incivilités entre la station et les fonds de parcelle de la rue Van Hamme, rendant ce passage uniquement accessible aux pompiers et aux membres du personnel d'entretien pour le lavage des vitres ;

## **H. Paix**

### Espace public

- 325) Considérant que le projet modifié s'inscrit dans le périmètre d'intervention tel que prévu lors de son dépôt initial ; que les plans intègrent la représentation d'une partie des aménagements existants au-delà du périmètre du permis afin de montrer la continuité de ceux-ci ;
- 326) Considérant que certaines trappes d'accès et cheminées de désenfumage s'implantent dans le cheminement des piétons, notamment au niveau de la traversée de la rue de Paris ; qu'il y a lieu de les relocaliser ;
- 327) Considérant qu'une drop-zone est prévue à proximité directe de l'entrée de la station pour les véhicules en free-floating ;
- 328) Considérant qu'une toiture végétalisée semi-intensive est prévue au-dessus des emplacements vélos situés à l'arrière de la station, niveau voirie ; que cette toiture permet la création d'un local sécurisé pour les vélos, pouvant en accueillir 114 ; que le projet prévoit également l'implantation supplémentaire d'arceaux vélos sur la place de la Paix ;
- 329) Considérant que le projet prévoit l'agrandissement de la zone de stationnement initialement prévue ; que sa longueur est doublée ; qu'une place de stationnement pour taxis est également prévue directement aux abords de la station ;
- 330) Considérant que des revêtements perméables pourraient être ajoutés dans le périmètre du projet ;
- 331) Considérant que les emplacements des mâts d'éclairage ont été réétudiés et repris pour garantir le confort et la sécurité de tout l'espace public, et en particulier des traversées piétonnes ;

### Station

- 332) Considérant que les abords de la station ont été sécurisés ; que l'espace résiduel entre la construction et le mur de clôture du jardin de l'habitation voisine (n° 141 rue Stuckens) a été délimité par une clôture haute ; que des bornes anti-voitures béliers ont été mises en place le long de la rue Stuckens ; qu'un meilleur éclairage de l'espace public est prévu à l'Ouest du hall d'échange de la station ; que des caméras de vidéo-surveillance sont installées au niveau de l'espace vert à l'arrière du bâtiment ;
- 333) Considérant qu'une toiture végétalisée semi-intensive (25 à 30 cm d'épaisseur) est mise en place sur l'espace de stationnement vélos à l'arrière de la station ; que celui-ci peut accueillir un total de 114 vélos ;
- 334) Considérant que la seconde zone de livraison est bien maintenue à destination des commerçants de la place de la Paix ; que ces zones n'entraveront ni la circulation routière, ni celle du tram, ni l'accessibilité à la station ;
- 335) Considérant que des arceaux vélos sont prévus sur la place de la Paix ;
- 336) Considérant qu'une place dédiée aux taxis est dessinée dans le périmètre « *pristin état+* » de la station Paix ;
- 337) Considérant que le local technique en toiture de la station est placé à flanc de la façade avant de celui-ci, visible depuis l'espace public, alors que son esthétique n'est pas en harmonie avec le dessin de la station ni intégré aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant ;
- 338) Considérant qu'il pourrait être placé en retrait d'au moins 3 m par rapport à la façade avant ou encore que l'escalier d'accès en toiture pourrait être déplacé dans le local LT\_3013 et le local d'onduleur plus centré sur le bâtiment afin de rester discret depuis l'espace public sans interférer avec les lignes horizontales de la façade proposée, distinguant ainsi un élément particulier (station de métro) dans le parcellaire très séquencé et vertical de la rue ;

## **I. Bordet**

### Général

- 339) Considérant que la note explicative modifiée mentionne que les plans de la station Bordet ont été adaptés de manière à intégrer un sanitaire public en dehors des zones de contrôle et la liste des surfaces mentionne que 12,64 m<sup>2</sup> sont affectés aux sanitaires publics (ZP\_1031) et 30 m<sup>2</sup> affectés aux sanitaires de la STIB (LP\_2032) ; que, cependant, les plans et la légende font référence à l'affectation d'un « *sanitaire non-public* » pour la zone sanitaire référencée ZP\_1031 ; que, de par cette discordance, il y a lieu de s'assurer de l'intégration d'un sanitaire public et accessible aux PMR pour la zone référencée « ZP\_1031 » sise au niveau + 45.50 ;
- 340) Considérant que le projet initial prévoyait 85 emplacements de stationnement vélo (hors Villo!) ; que le projet modifié prévoit 167 emplacements de stationnement vélo en voirie, y compris pour vélos-cargos ;

- 341) Considérant que le projet modifié intègre un emplacement standard de stationnement réservé aux véhicules de la STIB sur l'avenue Jules Bordet, côté pair ;
- 342) Considérant que le projet modifié prévoit l'installation d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales et un bassin de rétention ; que la note explicative mentionne que ce bassin est prévu à ciel ouvert ; que, cependant, les plans modifiés ne reprennent ces bassins que dans la situation souterraine ; que, de ce fait, le bassin à ciel ouvert n'est pas apparent dans les plans de surface ;
- Espace public
- 343) Considérant que les plans démontrent la présence de piste cyclable suggérée à proximité du rond-point Bordet/Schiphol ; que les plans ne démontrent pas le raccord avec la situation existante, c'est-à-dire des pistes cyclables marquées le long du tronçon de l'avenue Bordet jusqu'au rond-point et après celui-ci ; qu'il serait pertinent d'adapter les plans de manière à raccorder les aménagements cyclables à ceux existants afin de maintenir une continuité ;
- 344) Considérant que le projet modifié intègre une piste cyclable marquée sur le pourtour du rond-point Bordet/Schiphol ; que les voiries adjacentes sont quant à elles accompagnées de pistes cyclables suggérées ; que, cependant, l'insertion des cyclistes reste problématique en ce que les marquages n'attirent pas suffisamment l'attention sur l'insertion et la sortie des cyclistes, surtout au droit des rétrécissements des passages piétons ; qu'il serait pertinent d'indiquer via un schlammage rouge l'insertion et la sortie des cyclistes ;
- 345) Considérant que le marquage cycliste en périphérie du rond-point avenue Bordet doit être supprimé car il induit un risque important de collisions (angles morts, accentués avec une circulation de bus) ; que des îlots sécurisés et dotés de dispositifs podotactiles doivent être prévus pour les traversées piétonnes de ce rond-point ;
- 346) Considérant que le projet modifié prévoit la plantation de 3 arbres, dont les essences sont un '*acer pseudoplatanus*' et deux '*quercus palustris*' ; qu'un '*wadi*' sera également prévu ; que ces aménagements permettent d'améliorer la qualité de l'espace public et répondent à l'amélioration de la réflexion paysagère ;
- 347) Considérant que les plans du projet modifié intègrent des dalles podotactiles à proximité des traversées du rond-point Schiphol/Bordet et qu'elles renvoient toutes vers la ligne guide des façades ou des zones plantées ; que des plateaux ont été implantés au croisement des voiries et du rond-point Bordet/Schipol, à la hauteur des traversées piétonnes ; que cet aménagement permet d'inciter les automobilistes à réduire leur vitesse aux entrées et sorties du rond-point ; que, cependant, un plateau pourrait également être implanté à l'entrée du rond-point depuis l'av. de Schiphol ;
- 348) Considérant que les aménagements aux abords de la station Bordet sont constitués, dans le projet modifié, de pistes cyclables surélevées en trottoir ; que celles-ci sont connectées aux aménagements cyclables existants de l'avenue Jules Bordet et du boulevard Leopold III ;
- 349) Considérant que le projet modifié a intégré une drop-zone à destination des trottinettes en free-floating à proximité de la chaussée de Haecht, près de l'arrêt de bus et le long des quais ferroviaires ;
- 350) Considérant que deux emplacements pour taxis et une zone de « Kiss and Ride » seront prévus sur l'avenue Jules Bordet côté pair, à la même hauteur que l'emplacement de stationnement réservé à la STIB ;
- 351) Considérant que les plans ont été modifiés de façon à intégrer les remarques de l'association Plain-pied ; que, pour les dalles podotactiles à proximité des traversées piétonnes, les lignes guides naturelles renvoient toutes vers les façades des édicules de métro et de leurs entrées ; que les entrées des édicules sont également équipés de lignes guides pour conduire naturellement vers les escalators ;
- 352) Considérant que le projet modifié a intégré une piste cyclable séparée du trottoir ; que celle-ci se trouve entre le trottoir et la parcelle privée dans l'avenue Bordet, entre la chaussée de Haecht et le boulevard Léopold III ; que cette logique d'aménagement se fait au regard de celui existant sur le boulevard Léopold III ;
- 353) Considérant cependant que cet aménagement scinde et ne favorise pas les piétons par les différentes traversées et coupures qu'engendrent cette piste cyclable ; qu'il y a lieu de sécuriser les piétons et PMR par la mise en place d'un marquage des traversées piétonnes avec dalles podotactiles ;
- 354) Considérant que cet aménagement pourrait être complété par un schlammage rouge sur la piste cyclable bidirectionnelle au niveau de la voirie d'accès au Decathlon afin de sécuriser également les cyclistes ;
- 355) Considérant qu'il y a lieu de compléter le marquage des traversées piétonnes au niveau des pistes cyclables séparées ; que certaines d'entre elles sont trop longues et/ou dangereuses et/ou dépourvues d'îlot sécurisé ou de dimensions insuffisantes ; qu'il y a lieu de sécuriser celles au niveau des traversées des rails ; que les traversées (cyclo-)piétonnes devraient être sécurisées et rendues plus confortables ;

- 356) Considérant que le projet n'envisage pas d'emplacements de stationnement pour PMR ; qu'il y a lieu d'en prévoir au moins deux ;
- 357) Considérant que, dans le nouveau plan pour la station de métro Bordet, il y a une piste cyclable bidirectionnelle en ocre 'classique' dirigée vers les voies de train, en direction de la friche Josaphat ; que l'espace indiqué comme une piste cyclable bidirectionnelle le long des voies de train partant depuis la chaussée de Haecht est un axe « vélo PLUS » ; que, selon la spécialisation multimodale des voiries (SMV), il s'agit également d'un axe « piéton CONFORT » ; qu'il conviendrait dès lors de prévoir cet espace pour permettre d'accueillir l'ensemble des modes actifs (cyclistes et piétons) via une largeur suffisamment large (3 m minimum et 4 m idéalement) ;
- 358) Considérant que le projet modifié a intégré un plan prévoyant plusieurs emplacements pour des dispositifs lumineux sur mâts ; que les mâts seront d'une hauteur de 4,50 m ou de 6,30 m ; que le modèle sélectionné est un éclairage LED « Milewide » ;
- 359) Considérant cependant, au regard du plan d'implantation des luminaires, que la passerelle semble dépourvue de dispositifs lumineux permettant un sentiment de sécurité, particulièrement en hiver ; qu'il y a lieu de préciser quels types de dispositifs seront implantés pour permettre son éclairage ;
- 360) Considérant que le projet intègre des noues infiltrantes dans les espaces verts le long de la chaussée de Haecht ; que la note explicative mentionne que l'aménagement ne permet pas d'intégrer des dispositifs à ciel ouvert ; que, au total, un bassin infiltrant et trois noues seront prévus pour tamponner et infiltrer les eaux de ruissellement ;
- 361) Considérant que le projet pourrait être plus ambitieux en termes de végétation et d'ombrage par les arbres (faciès d'esplanade minérale) ; qu'il représente une discontinuité du paysage et des connexions écologiques, participe au phénomène d'ICU, etc. ; que le projet ne prend pas assez en compte les plantations et la GIEP ; que des arbres pourraient être plantés le long des arrêts de transport en commun, conformément à la note "Arbres et arrêts" du Gouvernement bruxellois ;
- 362) Considérant qu'il y aurait lieu d'étendre les surfaces au pied des arbres existants sur la chaussée de Haecht, à condition de ne pas entraver le cheminement des personnes malvoyantes ;
- Station
- 363) Considérant que les circulations vers les ascenseurs ont été analysées et adaptées pour être les plus sécurisantes possible ; que les cheminements disposent de plus d'espace afin d'améliorer la circulation des piétons et PMR ;
- 364) Considérant que l'aménagement du parking vélos a été revu afin d'améliorer son accessibilité ; que le nombre de stationnements sécurisés a été porté à 324 pour les vélos standards et 20 vélos spéciaux (long-tail, vélos-cargos, etc.) ; que cette condition respecte les recommandations de l'EI et la condition émise en la matière ;
- Halte ferroviaire
- 365) Considérant que la note explicative mentionne l'intégration en plan des bornes, totems et panneaux d'information ; que le plan intègre les poteaux d'informations pour les bus/tram, les « Mupi » (caissons de publicité dissociés), les totems de la SNCB et les bornes de commande d'ascenseur ;
- 366) Considérant que la note explicative du projet modifié mentionne que la fermeture des accès aux quais ferroviaires est garantie grâce à des volets de sécurité ;
- 367) Considérant que le projet a revu la disposition et l'agencement des quais afin de les rendre confortables et libérer les obstacles sur les cheminements piétons et PMR ; que les usagers auront dorénavant la possibilité d'emprunter un chemin direct vers les quais ferroviaires depuis les espaces publics ;
- 368) Considérant que, à cet effet, des rampes seront prévues avec une pente respectant les normes d'accessibilité PMR et la législation en vigueur (RRU) en ce qu'elles ne dépassent pas 5 % et disposent de paliers réguliers pour permettre des moments de repos ;
- 369) Considérant que le projet a été soumis aux avis des experts Plain-Pied ; que le projet permet également, au travers de l'implantation de dalles podotactiles, de guider correctement les PMR vers les quais ferroviaires ;
- 370) Considérant que la note explicative mentionne qu'une étude d'éclairage approfondie, permettant de mesurer le degré de LUX et d'intensité lumineuse, sera réalisée ultérieurement ; que, cependant, le projet ne prévoit pas de dispositifs lumineux pour la passerelle ; qu'il y a lieu de s'assurer de ce point afin de coordonner au mieux le système d'éclairage le long des quais ferroviaires ;
- 371) Considérant que la largeur de quai a été élargie à 4 m dans la mesure du possible ; que, cependant, au droit des rampes PMR d'accès aux quais, il n'est pas possible de l'élargir au-delà de 3 m ; que cette configuration a été validée par la SNCB ; que, au regard de l'amélioration de l'accessibilité PMR et de la fréquentation de la gare, cela est acceptable ;

372) Considérant que le présent projet n'intègre pas l'installation d'auvent ; que cette demande fera l'objet d'une demande ultérieure introduite par la SNCB ;

373) Considérant que la passerelle est conforme en termes de hauteur, d'équipements, de hauteur libre, de garde-corps et de résistance ; que l'avis d'Infrabel n'émet pas de remarques à ce sujet ;

#### Terminus de bus

374) Considérant que, selon le demandeur, la STIB confirme que l'aménagement d'un terminus de bus n'est pas nécessaire ; que, néanmoins, un arrêt de bus est prévu le long de l'avenue Jules Bordet ; que celui-ci permet le rangement de trois bus côté pair et un côté impair ;

### **J. Haren**

#### Généralités

375) Considérant que le site du dépôt de Haren se trouve entre la rue du Biplan, la Houtweg et la rue Van Kerck ;

376) Considérant que l'objectif du projet, spécifiquement pour ce site, est d'y organiser un dépôt qui serve de lieu de maintenance et de dépôt des rames ; que les activités de la STIB sont donc poursuivies et élargies sur ce site ;

377) Considérant que ce site prend une position importante dans le chantier du projet de métro car un des trois puits d'accès (PO) y est organisé ; que le tunnelier sera installé dans le PO et dans la rampe d'accès, tous deux construits au niveau du futur dépôt de Haren ; que le puits PO concerne le point de démarrage du tunnelier ; que ses dimensions intérieures de 16 m x 20 m permettront d'assembler le tunnelier au fond du puit et de réaliser les opérations d'acheminement des voussoirs et l'évacuation de déblais à travers deux trémies situées dans la rampe d'accès (au nord du dépôt) et qui resteront ouvertes à cet effet durant toute la phase de forage ;

378) Considérant que le puit PO est construit dans les emprises du futur dépôt de Haren ; qu'un phasage est donc prévu, visant d'abord la réalisation du puits, ensuite la construction du bâtiment administratif, puis la création du dépôt et, enfin, l'aménagement paysager du site ;

379) Considérant que la majorité de la superficie du site se situe dans une zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public selon le PRAS ; que la mise en œuvre du dépôt de la STIB est prévue dans cette zone ;

380) Considérant qu'une partie des parcelles concernées se situe dans une zone verte ; que le projet propose l'aménagement d'un parc public à cet endroit, qui sert de zone tampon entre l'infrastructure de la STIB et les habitations existantes côté rue du Biplan et Houtweg ;

381) Considérant que, pour le dépôt de Haren, le cadre VI de l'annexe I stipule que la superficie du terrain est de 126.476 m<sup>2</sup> ; qu'une petite partie du site concerné est aménagée comme terrain de sport et peut donc être considérée comme une propriété plantée de plus de 3.000 m<sup>2</sup> (application de la prescription 0.5 du PRAS) ;

382) Considérant que l'aménagement d'un parc public est prévu sur le site, afin d'assurer que la qualité « verte » du site ne soit pas perdue ;

383) Considérant que le projet concerne une démolition totale des ensembles architecturaux existants et la construction d'une nouvelle infrastructure de la STIB, ce qui implique une modification des caractéristiques urbanistiques des constructions sur le site ; que cette modification est jugée appropriée vu le changement de l'utilisation du site ;

384) Considérant que le programme envisagé est conforme aux prescriptions de la zone verte et de la zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public du PRAS ;

385) Considérant que tous les bâtiments existants sont démolis ; que, également, l'aménagement extérieur est retiré ; que seule une partie du parking au Nord est conservée ;

386) Considérant que la nouvelle construction remplace donc les quatre immeubles existants, chacun avec ses propres revêtements et structures annexes, et plus précisément :

- le centre logistique sis 23 Houtweg sur le site de la Commission Européenne (R+1) ;
- l'immeuble à appartements sis 101-102 rue du Biplan (R+1) ;
- le bâtiment de la garderie au milieu du site (Rez) ;
- le centre de formation de la STIB sis 45 et 75 rue du Biplan (R+2) ;

387) Considérant que les bâtiments existants concernent une infrastructure vieillissante construite au début des années 80 ; que les terrains de sport adjacents ont également été construits au même moment ; que ces terrains ne présentent pas une biodiversité naturelle exceptionnelle (type gazon) ;

388) Considérant qu'une grande partie du site existant a déjà été minéralisée, plus précisément au Nord pour un parking à ciel ouvert et au Sud comme zone d'apprentissage de la conduite des bus ainsi que pour l'accès du centre logistique ;

389) Considérant donc que la qualité « verte » du site ainsi que la qualité des bâtiments existants sont très limitées ; que la création d'un parc public comportant des plantations en pleine terre améliore localement l'environnement naturel ;

390) Considérant que les travaux de démolition sont effectués dans le but de réaliser un projet d'intérêt public à grande échelle ;

391) Considérant que la démolition et le réaménagement complet du site sont jugés appropriés ;

#### Bâtiments

392) Considérant qu'un grand ensemble architectural est proposé au milieu du site ; que cet ensemble est composé d'un hangar (le dépôt sert comme atelier de remisage) et d'un bâtiment administratif ; qu'un bâtiment plus petit est prévu et sert d'atelier ; que ce volume est flanqué de deux auvents ;

393) Considérant que le bâtiment administratif présente un gabarit de R+1 avec un socle élevé ; que la hauteur de corniche est de 11,67 m ;

394) Considérant que le dépôt ne concerne qu'un seul niveau mais présente une hauteur légèrement plus élevée qui varie de 11,08 m (partie du toit) à 13,86 m (partie de lumière zénithale) ;

395) Considérant que l'atelier présente un gabarit de R+1 et a une hauteur d'environ 8,82 m ; que les auvents ont une hauteur d'environ 5 m ;

396) Considérant qu'une passerelle piétonne est prévue au-dessus des voies ferrées pour relier l'entrée du bâtiment administratif au parking ; que cette structure a une hauteur d'environ 6,40 m ;

397) Considérant que la superficie plancher de tous les niveaux hors-sol est légèrement agrandie, passant de 15.058 à 18.747 m<sup>2</sup> ;

398) Considérant que l'emprise de la construction est plus importante par rapport à la situation existante et passe de 7.883 à 17.406 m<sup>2</sup> ; que la superficie passe de 39.573 à 77.281 m<sup>2</sup> ;

399) Considérant que, en guise de compensation, une superficie totale de toiture végétalisée de 8.807,67 m<sup>2</sup> est prévue ;

400) Considérant également que 45 m<sup>3</sup> de citerne d'eau de pluie et 1.329 m<sup>3</sup> de bassin d'orage sont prévus ;

#### Déroptions

401) Considérant que la demande engendre une dérogation à l'art. 7 §2 du Titre I du RRU en ce que la construction en sous-sol est, soit recouverte d'une couche de terre arable de 0,60 m au moins sur toute la surface qui n'est pas construite hors sol, soit aménagée en terrasse ;

402) Considérant que la dérogation à l'art. 7 §2 est minime et acceptable ;

403) Considérant que la demande engendre une dérogation à l'art. 8 du Titre I du RRU en ce que la hauteur de la construction proposée dépasse légèrement la hauteur moyenne des bâtiments sur les terrains qui entourent le terrain considéré ;

404) Considérant que, au niveau de la rue Biplan, les bâtiments ont un gabarit moyen de R+2 ; que, au niveau du Houtweg, il y a principalement des bâtiments industriels (Rez et R+1) ainsi que quelques maisons mitoyennes (R+1+T) et que, pour la rue Van Kerck, plusieurs bâtiments (et leurs annexes) bordent le site, dont les gabarits varient considérablement d'un seul rez-de-chaussée à R+3 ;

405) Considérant que le projet concerne en grande partie une construction qui dispose d'un seul étage ; que la hauteur réelle de ce hangar n'est pas disproportionnée par rapport au quartier concerné ; qu'elle est plutôt en accord avec les hauteurs des propriétés environnantes (dépasse légèrement) ;

406) Considérant que la distance par rapport aux constructions adjacentes est importante et que cette zone est aménagée avec des plantations en pleine terre, ce qui limite fortement la visibilité du nouveau bâtiment ;

407) Considérant que la hauteur résulte de la nécessité d'ériger un hangar fonctionnel pour les besoins de la STIB ;

408) Considérant que la dérogation à l'art. 8 est justifiée et acceptable ;

409) Considérant que la demande engendre des dérogations aux art. 11 et 12 du Titre I du RRU en ce que la zone de recul et la zone de retrait latéral ne sont pas aménagées en jardinet et plantées en pleine terre mais aménagées comme un parking à ciel ouvert ;

410) Considérant que le parking est construit à côté du bâtiment proposé, à proximité de l'entrée principale du projet ;

411) Considérant qu'un deuxième parking est prévu dans le prolongement du parking existant et se situe de l'autre côté de la rampe d'accès ;

412) Considérant qu'une passerelle est prévue pour éviter de créer un conflit avec les voies ferrées situées en contrebas ;

413) Considérant qu'il est jugé logique de construire un parking à cet endroit du site ; qu'il est facilement accessible depuis la rue ; qu'il s'inscrit dans la continuité d'un parking existant et qu'il utilise le pavage existant ;

414) Considérant que, de plus, le projet vise à aménager une surface aussi grande que possible en espace vert afin de préserver la qualité verte du site ;

#### **14. Conclusion**

415) Considérant qu'une série de réclamations porte sur les projets précédents (initial et amendé) ; que la présente enquête publique et le présent avis se concentrent sur les modifications apportées par le demandeur suite aux conditions imposées par le fonctionnaire délégué en application de l'art. 191 du CoBAT ; que ces réclamations sont dès lors hors du contexte de cette présente Commission de concertation ; qu'une série d'aménagements prévus par le projet ont déjà été validés par la Commission de concertation précédente et que certaines réclamations trouvent donc réponse dans le précédent avis ;

416) Considérant que le projet supprime de nombreux emplacements de stationnement sur les stations Colignon et Riga ; que, pour Colignon, les stationnements sur la place et dans les arcs sont supprimés ; que, pour Riga, les stationnements devant le parvis de l'église et sur les deux latérales du square sont supprimés ; que la commune de Schaerbeek, dans son précédent avis, avait déjà demandé de suivre la recommandation de l'EI de réaliser les études de compensation du stationnement par station ;

417) Considérant que, pour rappel, tout intervenant dans l'espace public doit, préalablement à tous travaux, notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie ; que, sur base de ces notifications, l'Agence régionale de stationnement parking.brussels pourra calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie ;

418) Considérant que, si les conclusions de ces études indiquent qu'il n'est pas possible de compenser les pertes de stationnement par du stationnement hors voirie et que la pression en stationnement est trop importante, il y aura lieu de mettre à jour le projet et d'optimiser le nombre de places de stationnements sur ces deux stations ;

419) Considérant la demande existante en transport public au sein du périmètre de la demande, la croissance attendue de la demande dans ce même périmètre, l'horizon temporel de mise en exploitation du métro, les études en cours relatives au renforcement de l'offre de mobilité de surface pour les liaisons des quartiers entre Nord et Bordet menées par Bruxelles Mobilité et la STIB ;

420) Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il est souhaitable qu'une note expliquant la vision de réorganisation du réseau de transport public en surface et, au stade d'exploitation, en complémentarité avec ce dernier, soit fournie ;

421) Considérant que, conformément à l'Ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières et ses arrêtés d'exécutions, les aménagements de voiries sur une voirie de catégorie « PLUS » pour les transports en commun, les autos ou les poids-lourds selon la SMV du PRM « Good Move » doivent être soumis à un audit de sécurité routière (contact : [infra\\_sr@sprb.brussels](mailto:infra_sr@sprb.brussels)) ;

422) Considérant que, en conclusion, l'objectif du projet est jugé souhaitable ; que le projet dans sa globalité s'inscrit dans le contexte de la construction de la ligne 3 du métro et s'inscrit donc dans une perspective plus large d'amélioration des transports publics en Région bruxelloise ; que le projet s'insère harmonieusement dans son contexte bâti ;

423) Considérant, au vu de ce qui précède et moyennant le respect des conditions mentionnées ci-dessous, que le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux ;

#### **AVIS FAVORABLE, à la majorité, A CONDITION DE :**

##### **Général :**

1. Fournir une note spécifique détaillant les techniques mises en œuvre, démontrant la maîtrise des risques encourus et garantissant la stabilité pour l'ensemble des bâtiments directement impactés par le présent projet, avec une attention particulière portée aux bâtiments situés aux abords des chantiers des stations, et faisant le lien avec les éléments pertinents (cartes géotechniques, relevé piézométriques, etc.) ;
2. Anticiper une éventuelle prolongation de la ligne de métro ;
3. Transmettre la note expliquant la vision de réorganisation du réseau de transport public en surface et, au stade d'exploitation, en complémentarité avec ce dernier ;
4. Etudier de manière plus approfondie l'implantation de locaux vélos dans les stations Liedts et Colignon, ou à leurs abords ; le cas échéant, expliquer plus spécifiquement les raisons qui empêchent la création de ces locaux au sein des stations et fournir, notamment, les notes du SIAMU s'opposant aux véhicules électriques en station ;

5. Préciser le type d'équipement au sein des stations Liedts et Colignon, en favorisant le stationnement vélo ;
6. Augmenter le nombre d'emplacements vélos, couverts si possible ;
7. Intégrer des goulottes le long des escaliers permettant l'accès depuis l'espace public aux quais du métro pour les véhicules deux roues à l'ensemble des stations ;
8. Prévoir des toilettes accessibles aux PMR dans ou à proximité des stations Paix et Tilleul, en dehors des zones contrôlées ;
9. Rendre conforme au RRU les toilettes des stations Liedts, Colignon et du dépôt de Haren et préciser la position des lavabos afin de s'assurer que ceux-ci n'entravent pas l'aire de transfert vers la toilette ;
10. Limiter le nombre de potelets au strict minimum ; lorsque cela est possible, les remplacer par du mobilier intégré à l'aménagement (bancs, poubelles, zone végétalisée, etc.) ;
11. Ne pas implanter de panneaux de signalisation (en dehors de la signalisation routière) qui ne serait pas reprise dans le présent dossier ;
12. Faire valider les plans, suite aux présentes modifications, par un bureau d'experts en accessibilité des stations ;
13. Préciser et adapter les plans représentant les épaisseurs de terre disponible pour chaque station et le dépôt tout en veillant à un minimum de 1,20 m d'épaisseur de substrat pour les arbres à haute tige, avec les fosses dimensionnées en fonction ;
14. Préciser les espèces choisies pour la végétalisation des toitures végétalisées de chaque station ;
15. Compléter les lignes de dalles podotactiles, proscrire les clous sur pavés et adapter l'ensemble des traversées afin qu'elles soient de plain-pied ;
16. Documenter en détail les sorties des escaliers de secours avec les finitions précises de leur mise en œuvre et leurs abords directs (bordures, raccords aux trottoirs) et s'assurer que ces sorties soient de plain-pied avec les espaces piétons environnants ;
17. Fournir les plans, coupes et élévations légendés avec les matériaux de finitions des gaines de désenfumage et réaliser les murs de ces gaines dans une architecture respectant le contexte environnant (matériaux et finitions spécifiques) ;
18. Permettre au Département du Patrimoine archéologique de la Direction du Patrimoine Culturel (DPC) d'organiser – en fonction des différents projets de stations de métro – soit une fouille préalable aux travaux de terrassement nécessaires pour le projet, soit un suivi archéologique des travaux accompagné, le cas échéant, d'une fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis - contact : 02.432.84.13 ou *archeologie@urban.brussels*) ;
19. Améliorer la gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP) afin d'atteindre un objectif de gestion des pluies centennales en favorisant une infiltration directe de celles-ci et faire apparaître de façon claire et correctement légendée dans les plans les différentes surfaces considérées et les dispositifs et ouvrages prévus pour cette GIEP ;
20. Prévoir un mobilier de couleur contrasté avec le sol et en dehors des flux piétons ;
21. Prévoir un modèle d'arceau vélo de type U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos et ajouter d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premiers et derniers arceaux d'une série continue ;
22. Prévoir un Audit sécurité routière pour les voiries reprises en catégorie « CONFORT » et « PLUS » avec Bruxelles Mobilité ;
23. Réaliser un état des lieux des voiries préalable au chantier et s'engager à réaliser les travaux de remise en état induits par d'éventuels dommages ;
24. Reprendre les points d'attention repris dans les avis émis par le SIAMU sur le projet modifié ;
25. Adapter le type d'éclairage en accord avec les plans Lumières des communes concernées ;
26. Proposer, pour chaque édicule d'ascenseur, des finitions qui s'intègrent aux cadres urbains environnants ;
27. Prévoir davantage de bancs comportant au moins 25 % de dossiers et d'accoudoirs ;

**Durant la phase de chantier :**

28. Prendre toutes les mesures nécessaires afin de de minimiser au maximum les impacts pour les riverains et commerçants lors du chantier ;
29. Garantir l'accès et l'usage de l'Hôtel Communal pendant toute la durée du chantier ;
30. Réaliser un monitoring du passage du tunnelier afin de contrôler en temps réel les vibrations et tassements susceptibles d'apparaître dans les immeubles situés au-dessus de sa trajectoire. Une attention particulière sera apportée aux immeubles mis en évidence dans l'étude d'incidences (EI). Le fonctionnement du tunnelier sera

adapté en temps réel en fonction des grandeurs monitorées au regard des valeurs limites de tassement et de vibrations préconisées par l'EI (BMN 2016 et DIN 4150-3) ;

31. Réaliser un monitoring sonore et vibratoire lors des chantiers des stations en fonction des travaux en cours d'exécution et des immeubles voisins les plus susceptibles d'être impactés ;
32. Instaurer une communication adaptée vers le voisinage en fonction de l'impact sonore ou vibratoire des travaux en cours d'exécution ;
33. Les travaux à ciel ouvert devront respecter les horaires déterminés par le Règlement Régional d'Urbanisme RRU), Titre III ;
34. Les bonnes pratiques indiquées dans l'étude d'incidences pour limiter la production et la propagation du bruit et des vibrations devront être mises en œuvre ;
35. S'assurer de la bonne préservation des arbres maintenus en installant une zone de protection par la pose d'une barrière physique délimitant un espace de chantier afin de ne prévoir aucun tassement, aucune compaction, aucun stockage ou déversement dans la zone vitale des arbres (2 m au-delà de la couronne), particulièrement au square Riga ;
36. Respecter les bonnes pratiques de taille (norme européenne de 2021), la silhouette des arbres maintenus et assurer leur arrosage si nécessaire, particulièrement au square Riga ;

#### **Durant la phase d'exploitation,**

##### ***Concernant le métro :***

37. L'exploitation du métro devra atteindre les objectifs de la convention environnementale pour le bruit et les vibrations ;
38. Dans la phase de début d'exploitation, réaliser un monitoring dans l'environnement proche des stations afin d'évaluer la gêne éventuelle causée par la circulation du métro. Au besoin des mesures correctrices (diminution de la vitesse, ...) doivent être prises ;
39. Prévoir des dispositifs anti-vibratiles au niveau des appareils de voie ;

##### ***Concernant le dépôt :***

40. Mettre en place les recommandations de l'étude d'incidences pour limiter la production et la propagation du bruit du dépôt vers l'extérieur, notamment la réalisation d'un monitoring au début de la phase d'exploitation ;
41. Placer des absorbants acoustiques sur, au minimum, les 20 derniers mètres du tunnel avant la sortie en vue de diminuer les réverbérations et la propagation du bruit vers l'extérieur ;

##### ***Concernant les stations :***

42. Tout mettre en œuvre dans les stations pour que les messages diffusés vers les utilisateurs soient correctement audibles tout en limitant les niveaux de bruit émis (multiplication des haut-parleurs, ajout d'absorbants acoustiques, etc.) ;
43. Les stations doivent être conçues pour assurer le confort acoustique des utilisateurs : placement d'absorbants acoustiques au niveau des quais ;
44. Les accès extérieurs des stations de métro pour le public, en particulier celles à proximité d'habitations, seront conçues de manière à limiter la propagation du bruit vers l'extérieur (emplacement, choix des matériaux, etc.) ;

##### ***Station d'épuration (STEP) :***

45. Végétaliser la toiture de la STEP d'une couche de substrat d'une épaisseur de 30 cm au minimum et d'une épaisseur moyenne de 55 cm pour l'aménagement d'une toiture végétalisée intensive afin de respecter la Prescription Générale (PG) 4 2° du PPAS n°19 ;
46. Anticiper le raccord futur de la STEP avec le réseau d'eau pluviale sur la place Solvay au niveau de la STEP elle-même et poursuivre les études ayant comme finalité le raccord au réseau hydrographique de surface avec les autres parties-prenantes dans la zone (CCN Development, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement...)

##### ***Liedts :***

47. Revoir l'aménagement et le plan de circulation de la place, en tenant compte des conclusions de l'étude de mobilité menée par Bruxelles Mobilité, afin de :
  - ne pas figer les sens de circulation, notamment en prévoyant un aménagement qui permette la circulation entre les rues de Brabant et Verte ;
  - maintenir l'arrêt Liedts sur l'avenue de la Reine à sa position actuelle ;
  - supprimer le site propre au début de la rue Gallait et resserrer la voirie au bénéfice de la traversabilité piétonne et d'un élargissement des trottoirs, à l'instar de ce qui avait été proposé dans le projet initial ;

- faciliter les mouvements de tourne-à-gauche sur l'axe Palais au niveau de ce carrefour en prévoyant des (courtes) bandes de présélection ;
  - revoir l'aménagement de la nouvelle traversée piétonne prévue à l'angle Nord-Est de la place Liedts et de la rue des Palais afin d'éviter une traversée trop longue (création d'une zone refuge par ex.) ;
  - améliorer la perméabilité cyclable de la place depuis Brabant vers Galait ;
  - faciliter les cheminements piétons depuis l'édicule vers les trottoirs, particulièrement vers le Nord ;
  - préciser le fonctionnement du carrefour Palais/Gallait (feux, phases de feux, possibilité de girations, etc.) ;
48. Apporter des précisions sur l'impossibilité de déplacer l'édicule afin de pouvoir maintenir la largeur libre d'obstacle de 20 m du « Tracé Royal » ;
  49. Revoir l'architecture de l'édicule afin qu'elle joue un rôle de repère/relais dans la scénographie du « Tracé Royal » et adapter sa volumétrie et sa matérialité afin qu'il s'intègre au cadre urbain environnant ; tenir compte également du statut de repère de l'édicule sur l'axe Brabant-Gallait (axe commercial majeur) et adapter le plan de plantation en fonction ; le cas échéant, adapter les finitions de l'édicule ascenseur également afin qu'ils soient cohérent avec l'édicule principal ;
  50. Fournir une analyse de la scénographie urbaine créée par le nouvel édicule afin de pouvoir se prononcer sur son impact sur le « Tracé Royal » ;
  51. Revoir l'implantation des prises et rejets d'air à proximité immédiate de l'édicule dédié aux ascenseurs afin d'éviter toute contamination potentielle de l'air neuf ;
  52. Supprimer les potelets au droit des traversées ainsi qu'à proximité des poteaux porte-caténaires ;
  53. Enterrer les cabines électriques sur l'ensemble du périmètre ;
  54. Préciser sur les documents graphiques l'emplacement de la pompe à chaleur (PAC) et fournir sa fiche technique ; le cas échéant, si la pompe n'est pas en sous-sol ou présente des risques de propagation du bruit, réaliser une étude acoustique, établie par un expert acousticien, afin de démontrer le respect des normes de bruit de l'arrêté relatif à la lutte contre les bruits de voisinages ;
  55. Préciser l'implantation de la citerne et du bassin en sous-sol sur les plans et les caractéristiques du groupe hydrophore ;
  56. Déplacer la gaine de désenfumage de la station Liedts située dans la rue de Brabant dans un endroit qui gêne moins le passage ou dans une construction hors voirie ;
  57. Ne pas prévoir d'obstacles supplémentaires (poteaux, publicités...) ;
  58. Intensifier la végétation, en aménageant des zones de pleine terre à niveau avec l'aménagement de la place ; augmenter ces surfaces de pleine-terre et le nombre d'arbres et diversifier le végétal, le tout en cohérence avec les aspects patrimoniaux du « Tracé Royal » ;
  59. Prévoir une visite de la Direction du Patrimoine Culturel (DPC) lors de l'ouverture du bunker à des fins de documentation historique ;

*Colignon :*

60. Prendre toutes les précautions nécessaires pour s'assurer du maintien en parfait état de l'Hôtel Communal de Schaerbeek : fournir un rapport technique complémentaire relatif à l'incidence de la solution technique choisie sur la stabilité de l'hôtel communal pendant et après les travaux ; le cas échéant, déterminer un principe constructif alternatif et/ou des mesures complémentaires à mettre en œuvre et/ou une solution de substitution déplaçant la station dans un voisinage proche ; prévoir la pose de témoins/capteurs dans le bâtiment de l'Hôtel Communal afin de surveiller le risque de tassement différentiel lié aux interventions ; confirmer qu'aucune intervention n'est prévue à partir des caves de l'Hôtel Communal ;
61. Fournir des plans et coupes cohérents avec l'aménagement proposé au niveau des grilles de désenfumage, réaliser les murs de ces gaines dans une architecture respectant le patrimoine et représenter la couronne des arbres à une échelle réelle ;
62. Revenir au périmètre initialement prévu pour l'aménagement de la place Colignon, en ce compris le parvis avant, les voiries latérales (de part et d'autre de l'Hôtel communal) et l'arrière de la place pour y développer un projet d'aménagement global ; se coordonner avec la Commune pour le projet d'aménagement ;
63. Réduire le caractère trop minéral de la place et revoir le projet de plantations en conséquence et maximiser les zones de pleine terre en garantissant une circulation fluide et directe pour tous les modes de transport ;
64. Prévoir un aménagement de la place Colignon correspondant à celui d'une zone 30, en y intégrant des cheminements cyclables confortables et sécurisés ;

65. Développer les mesures mises en place pour conserver et déplacer les arbres et leurs racines et éviter de planter en bac ; le cas échéant, utiliser les eaux de pluie pour l'arrosage et prévoir des bacs à réserve d'eau afin d'en limiter la consommation et d'une hauteur suffisante pour garantir la protection des arbres ;
  66. Maintenir les arbres situés sur la rue Royale-Sainte-Marie au niveau du nouvel arrêt de transport en commun ou, le cas échéant, expliquer ce qui justifie leur abattage ;
  67. Enlever les deux arbres qui barrent les accès au perron de l'Hôtel Communal ; rendre l'intérieur de la place accessible aux véhicules pour les événements communaux et les mariages ;
  68. S'assurer que les arbres situés le long des façades des habitations se développent de manière similaire en garantissant des conditions de développement racinaire similaires des deux côtés de la place, et ce malgré les cheminées de désenfumage ;
  69. Contribuer à la mise en valeur de l'Hôtel Communal, notamment en accordant une attention particulière à la qualité des matériaux et à leur mise en œuvre ;
  70. Revoir la position des arceaux vélos le long des façades afin de dégager les cheminements piétons (notamment des malvoyants) ;
  71. Garantir que les dispositifs podotactiles (tant en surface qu'en station) soient conformes aux recommandations dictées dans le cahier de l'accessibilité piétonne et remplacer les clous en inox par des dalles podotactiles adaptées ;
  72. Intégrer aux plans les éléments permettant de s'assurer que les raccords eau et électricité prévus pour les installations, événements et pour les fontaines sur la place soient fonctionnels et les faire apparaître en plan ;
  73. Remplacer les bordures saillantes anti-stationnement prévues par un dispositif conforme au RRU et qui n'impacte pas la fluidité des cheminements des modes actifs ;
  74. Placer les sorties de secours en dehors des traversées pour piétons ;
  75. Prévoir des espaces de livraison supplémentaires pour les commerces, notamment sur le côté du n° 15-19 de la place Colignon ;
  76. Remplacer la station Villo! par des emplacements de stationnement automobile ;
  77. Recentrer les sorties d'escaliers et escalators vers le centre de la place afin de pouvoir agrandir les zones de voiries ;
- Verboekhoven :*
78. Revoir la répartition des deux locaux destinés à l'accès au futur équipement communal dans l'édicule sud en y dédiant une partie à un équipement d'intérêt collectif afin qu'il puisse y avoir un dialogue avec l'espace public, même de manière transitoire dans l'attente de la réalisation de l'équipement de rehausse : retravailler les façades (notamment la façade à rue) de l'édicule Sud afin d'en améliorer l'esthétique et la qualité architecturale pour briser la monotonie du mur aveugle et, par là également, d'améliorer le contrôle social au sein de la station ;
  79. Joindre la note démontrant que l'édicule Sud pourra structurellement accueillir un aménagement en toiture et y préciser les détails constructifs employés (les gaines techniques et les accès notamment) ;
  80. Préciser le format des pavés utilisés, en optant pour un modèle de max. 15x15 cm ;
  81. Ajouter le marquage de la traversée de la latérale du boulevard Lambermont ;
  82. Porter à trois le nombre d'abris sur chaque quai de l'arrêt *Demolder* sur le boulevard Lambermont ;
  83. Veiller à revoir les plantations en cohérence avec l'épaisseur de substrat, notamment pour le développement des essences au niveau des trois individus arborés au pied du bassin infiltrant ;
  84. Revoir la position des *Magnolia Kobus* prévus à proximité de la boîte Nord de la station en prenant en considération la dimension de leur couronne à l'âge adulte et en veillant à ce qu'il n'y ait pas d'obstacle à leur développement ;
  85. Redessiner les façades des n°115-117 boulevard Lambermont, précisément au niveau des baies, des détails de façades et de balcons : spécifier les matériaux et éléments de décors des façades tout en prévoyant des châssis en bois mouluré cintrés et respectant les divisions d'origine et le maintien des garde-corps existants et des éléments en ferronnerie ;
  86. Proposer au rez-de-chaussée du n° 115 un châssis mieux intégré à la typologie de la façade et en adéquation avec l'affectation projetée ;
  87. Prendre toutes les mesures afin de limiter les nuisances sonores ;
- Riga :*
88. Prévoir les voies latérales de l'Eglise de la Sainte Famille en zone de rencontre, modifier les plans dans ce sens (panneau de signalisation F12a, marquage des emplacements de stationnement par cases et/ou revêtement différencié, ...) et adapter les fosses de plantation qui s'y implantent afin qu'elles se conforment au RRU ;
  89. Maintenir uniquement accessible aux modes actifs les deux voiries traversant le square Riga situé sur l'avenue Huart Hamoir ; mettre en place des plots rétractables pour que ces voiries puissent tout de même accueillir le marché

hebdomadaire ; revoir l'aménagement en adéquation avec les modes de transport qui y sont maintenus et en assurant une continuité spatiale et d'usage avec les autres parties du square ;

90. Fournir des visualisations 3D cohérentes avec les plans ;
91. Préciser l'implantation des bassins sur les plans et coupes des sous-sols ;
92. Revoir la position des trappes d'accès s'implantant dans le cheminement des piétons ;
93. Respecter les demandes des services voiries et espaces verts/propreté de la commune de Schaerbeek et de la DPC quant aux plans des plantations et aux choix des espèces (choisir des essences mieux adaptées aux contraintes climatiques actuelles et exigences de chaque essence) ;
94. Etablir un plan de replantation en accord avec la DPC ;
95. S'assurer de la viabilité des arbres au regard de la faible profondeur des terres ;
96. Prévoir l'abattage des arbres dont l'état est défini comme « en déclin » par l'étude phytosanitaire, ainsi que leur compensation ;
97. Adapter le mobilier au mobilier préconisé par la commune de Schaerbeek, en cohérence avec le reste du mobilier prévu sur l'axe patrimonial ;
98. Intégrer le local d'équipement au niveau -2 en tant qu'extension du local vélo du niveau -1 ou le condamner et l'utiliser en tant que local technique ;

*Tilleul :*

99. Réaménager toute la rue Frans Verdonck afin de conserver la continuité de la voirie, de garder une offre en stationnement en suffisance et d'améliorer la cyclabilité et les trajets piétons ;
100. Prévoir davantage de végétalisation sur l'ensemble du périmètre, notamment en agrandissant les fosses de plantation situées le long de la rue Verdonck, et, lorsque cela possible, en les reliant entre elles afin de limiter le nombre de potelets ;
101. Maintenir du stationnement du côté de la station ou, à tout le moins, des places pour des véhicules partagés, taxis ou bornes de recharge pour véhicules électriques ou dépose-minute ;
102. Prévoir des revêtements perméables dans le périmètre du projet ;
103. Rendre inaccessible la zone plantée derrière la station Tilleul et y planter trois arbres à haute tige ;
104. Prévoir un éclairage renforcé sur le parvis de la station au niveau de son entrée ;

*Paix :*

105. Améliorer l'intégration du volume technique en toiture afin de l'intégrer au dessin de la façade ou de le rendre invisible depuis l'espace public ;
106. Prévoir des revêtements perméables dans le périmètre du projet ;
107. Préciser comment l'accessibilité au parking existant est assurée suite au projet de réaménagement de l'espace public vu les quais de transports en commun à cet endroit ;
108. Revoir la position des trappes d'accès et de la cheminée de désenfumage s'implantant dans le cheminement des piétons ;
109. Revoir les matériaux de la place PMR ;

*Bordet :*

110. Revoir l'affectation du sanitaire public et accessible aux PMR dans la zone référencée ZP\_1031 en concordance avec la note explicative et la liste des surfaces ;
111. Compléter et améliorer les connexions cyclables et revoir les débouchés des pistes cyclables afin de couvrir l'ensemble des mouvements cyclistes ;
112. Prévoir des aménagements cyclables sur le carrefour Haecht/Bordet/Van Cutsem afin de mieux sécuriser les axes cyclables ;
113. Sécuriser les piétons et PMR par la mise en place d'un marquage des traversées piétonnes avec dalles podotactiles sur les pistes cyclables, notamment aux entrées de l'avenue Jules Bordet n° 1 ;
114. Ajouter un schlammage rouge sur la piste cyclable bidirectionnelle au niveau de la voirie d'accès au Decathlon ;
115. Sécuriser et rendre plus confortable les traversées (cyclo)piétonnes au sein du périmètre du projet ;
116. Préciser ce qui est mis en place pour assurer la sécurisation des traversées cyclopiétonnes qui jouxtent le périmètre de la demande vu l'augmentation de la fréquentation générée par le projet ;
117. Préciser les méthodes et moyens d'éclairage de la passerelle ;
118. Ajouter du stationnement PMR (au moins deux places) et du stationnement pour taxis ;
119. Augmenter le nombre d'arbres ;

120. Revoir l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle en ocre 'classique' dirigée vers les voies de train, direction friche Josaphat, afin de permettre d'accueillir l'ensemble des modes actifs (cyclistes et piétons) via une largeur suffisamment large (3 m minimum et 4 m idéalement) ;
121. Supprimer la piste cyclable en périphérie du rond-point et la remplacer par du marquage au centre de la chaussée sur le rond-point ou prévoir une piste cyclable séparée du rond-point ;
122. Prévoir un aménagement de l'avenue de Schiphol (voirie privée appartenant à CityDev') qui offre une continuité avec la partie de l'avenue en dehors du projet ;
123. Prévoir des dispositifs ralentisseurs en amont des passages piétons également sur l'avenue de Schiphol ;
124. Adapter les plans de façon à ce que les aménagements cyclables projetés se raccordent avec les aménagements existants le long de l'avenue Jules Bordet, c'est-à-dire une piste cyclable marquée et non suggérée et les insertions adaptées ;
125. Sécuriser l'insertion et la sortie des cyclistes au niveau du rondpoint Bordet/Schiphol en prolongeant l'aménagement cyclable jusqu'au rond-point, particulièrement au niveau des rétrécissements afin d'éveiller l'attention des automobilistes ;

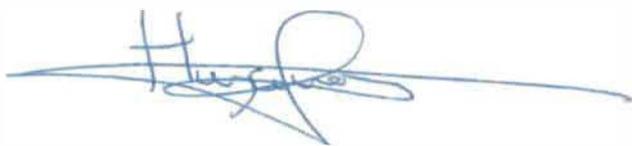
Abstention : *Ville de Bruxelles (M. François ROLAND)*

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

(s) M. Kris HUYSMANS (BUP – Urbanisme), Président ; (s) Mmes Mégane GEEROMS (Commune de Schaerbeek) et Catherine DE GREEF (BUP – Patrimoine Culturel) et MM Frédéric NIMAL (Echevin, Commune de Schaerbeek), David CORDONNIER (Echevin, Commune d'Evere), Michael DAELMAN (Commune d'Evere), François ROLAND (Bruxelles-Ville), Eric DE LEEUW (Commune de Schaerbeek), Martial RESIBOIS (BUP – Urbanisme) et Pierre SERVAIS (Bruxelles Environnement), membres ; (s) M. Guy VAN REEPINGEN, Secrétaire.

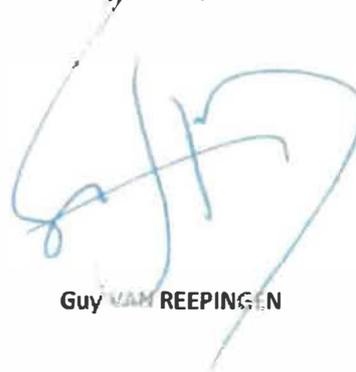
Pour copie conforme :

Le Président,



Kris HUYSMANS

Le Secrétaire,



Guy VAN REEPINGEN

Kris HUYSMANS, *Président – Représentant de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - Direction de l'Urbanisme,*

Frédéric NIMAL, *Représentant de la Commune de Schaerbeek,*

Eric DE LEEUW, *Représentant de la Commune de Schaerbeek,*

Mégane GEEROMS, *Représentante de la Commune de Schaerbeek,*

David CORDONNIER, *Représentant de la Commune d'Evere,*

Michael DAELMAN, *Représentant de la Commune d'Evere,*

François ROLAND, *Représentant de la Ville de Bruxelles,*

Martial RESIBOIS, *Représentant de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - Direction de l'Urbanisme,*

Catherine DE GREEF, *Représentante de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine - Direction du Patrimoine culturel,*

Pierre SERVAIS, *Représentant de Bruxelles Environnement,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*