

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 21/04/2022

DEMANDEUR :**LIEU :** Rue du Progrès, 86**OBJET :** **Demande initiale** : réaliser l'extension du réseau de transports en commun en haute performance vers le nord de la Région de Bruxelles-Capitale (nouvelle ligne de métro vers Bordet) et exploiter ces stations de métro :

PERMIS D'URBANISME : 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) et exploiter ces stations de métro : réaliser un tunnel de métro souterrain entre la Gare du Nord et un futur dépôt à réaliser 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 ; construire une passerelle piétonne entre la rue Waelhem et l'avenue Voltaire, dans le prolongement de la rue Léopold Courouble ; 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.

PERMIS D'ENVIRONNEMENT : exploiter les installations classées suivantes : 3 : Batteries stationnaires / 12A : Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques / 12B : Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques / 13B : Atelier d'entretien et de réparation de véhicules / 40A : Chaudière au gaz / 40B : Installation de combustion / 45 1B : Dépôt de déchets dangereux / 45 3A : Dépôt de déchets dangereux / 47A : Dépôts de déchets non dangereux et non inertes / 62A : Captage d'eau souterraine / 62A : Captage d'eau souterraine / 68A : Parc de stationnement couvert et/ou non couvert / 71A : Compresseurs d'air / 71B : Compresseur d'air / 72A : Dépôts fixe de gaz d'extinction / 72B : Dépôts fixe de gaz d'extinction / 121A : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 74A : Dépôts de récipients mobiles de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous / 88 1A : Dépôts de liquides inflammables / 88 1B : Dépôts de liquides inflammables / 88 3A : Dépôts de liquides inflammables / 88 4A : Dépôts de liquides inflammables / 99B : Installations de dégraissage de métaux et de matières plastiques par aspersion / 100A : dépôt de matériaux métalliques / 101B : Atelier pour le travail des métaux / 121A : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 132A : Installation de refroidissement / 132B : Installation de refroidissement / 148A : Transformateurs statiques / 148B : Transformateurs statiques / 153A : Ventilateurs.

Demande modifiée : 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) et exploiter ces stations de métro :

PERMIS D'URBANISME : réaliser un tunnel monotube de métro souterrain entre la Gare du Nord ; construire un futur 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 ; construire une passerelle piétonne entre la rue Waelhem et l'avenue Voltaire, dans le prolongement de la rue L. Courouble ; 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.

PERMIS D'ENVIRONNEMENT : exploiter les installations classées suivantes : 3 : Batteries stationnaires / 12A : Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques / 13B : Atelier d'entretien et de réparation de véhicules / 40A : Chaudière au gaz / 40B : Installation de combustion / 40C : Installation de combustion / 45 1B : Dépôt de déchets dangereux / 45 3A : Dépôt de déchets dangereux / 47 A : Dépôts de déchets non dangereux et non inertes / 48A : Compacteur de déchets / 56A : Station d'épuration individuelle / 62 3C : Captage d'eau souterraine permanent / 68B : Parc de stationnement couvert et/ou non couvert / 71A : Compresseurs d'air / 71B : Compresseur d'air / 72 1A : Dépôts en récipients fixes de gaz comprimé, liquéfiés ou maintenus dissous / 72 2B : Dépôts en récipients fixes de gaz comprimé, liquéfiés ou maintenus dissous / 74 1A : Dépôts de récipients mobiles de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous / 88 1B : Dépôts de liquides inflammables / 88 3A : Dépôts de

liquides inflammables / 99 A : Installations de dégraissage de métaux et de matières plastiques par aspersion / 100A : dépôt de matériaux métalliques / 101B : Atelier pour le travail des métaux / 104B : Moteurs à combustion interne / 121A : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 121B : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 121A-B-C : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 132A : Installation de refroidissement / 132B : Installation de refroidissement / 148A : Transformateurs statiques / 148B : Transformateurs statiques / 153A : Ventilateurs / 179 : Bassins d'orage d'eaux pluviales ;

SITUATION : AU PRAS : réseau viaire, zone de parcs, zone de chemin de fer, zone d'entreprises en milieu urbain, zone d'équipements d'intérêt collectif ou de service public, zone administrative, zone d'industries urbaines, zone de forte mixité, zone mixte, zone d'habitation, zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, en liseré de noyau commercial, le long d'un espace structurant.

AUTRE : -

ENQUETE : du 07/03/2022 au 05/04/2022

REACTIONS : auprès de la Commune de Schaerbeek : 100 remarques écrites
auprès de la Commune d'Evere : 7 remarques écrites
auprès de la Ville de Bruxelles : 8 remarques écrites

La Commission entend :

BELIRIS
Le bureau d'études BRUXELLES METRO NORD
L'auteur de l'Etude sur les Incidences Environnementales
La STIB
Bruxelles-Mobilité
La SNCB
Le modérateur de la séance publique
Les riverains ou réclamants
Les médias/la presse écrite

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

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 d'habitation, zone mixte, zone de forte mixité, zone d'industrie urbaine, zone d'entreprise en milieu urbain, du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;
- 2) Considérant que la modification partielle du PRAS approuvée le 29/03/2018 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et relative à la liaison de transports en commun de haute performance nord-sud (Albert -Bordet) est entrée en vigueur le 8/05/2018 ;
- 3) Considérant le Plan Régional de Développement Durable (PRDD), approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (GRBC) le 12 juillet 2018 ;
- 4) Considérant le Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move », approuvée 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^{er} janvier 2014 ;
- 6) Considérant l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 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 en date du 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 ;
- 13) Que le territoire de la commune de Schaerbeek est directement concerné par la station d’épuration proposée rue du Progrès, les nouvelles stations Liedts, Colignon, Verboekhoven et Riga ;
- 14) Que le territoire de la commune d’Evere est directement concerné par les stations Tilleul et Bordet ;
- 15) Que le territoire de la Ville de Bruxelles est directement concerné par le dépôt proposé à Haren ;
- 16) Considérant que projet rentre dans les zones de protection des biens classés suivants :
 - Hôtel communal de Schaerbeek par arrêté du 13/04/1995,
 - Ensemble Maison Art Nouveau par arrêté du 12/09/1996 (Colignon),
 - Square Riga par arrêté 05/07/2018 (condition du GVT),
 - Fermette T’Hoeveke par arrêté du 17/04/1997 (Tilleul vers Bordet, tunnel passe sous la zone),
- 17) Considérant le permis d’urbanisme (Réf. NOVA : 07/PFD/656938) 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 ; que ce permis a été notifié par le fonctionnaire délégué le 26/07/2018 ;
- 18) Considérant le permis d’urbanisme (Réf. NOVA : 04/PFD/582158) 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 bd Jamar ; un tunnel pour trams sous l’avenue Fonsny et le bd 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 bd 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 ; que ce permis a été notifié par le fonctionnaire délégué le 24/05/2019 ;
- 19) Considérant le permis d’urbanisme (Réf. NOVA : 15/PFD/648592) 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 ; que ce permis a été notifié par le fonctionnaire délégué le 25/05/2020 ;

OBJET DE LA DEMANDE :

- 20) Considérant que la 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, la construction de sept stations y compris l’aménagement des leurs abords, la construction d’un dépôt de métro et d’une station d’épuration ;

Objet initial de la demande :

- 21) Considérant que la demande de permis d’urbanisme initiale a pour objet de 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 de métro souterrain entre la Gare du Nord et un futur dépôt à réaliser 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 ; construire une passerelle piétonne entre la rue Waelhem et l’avenue Voltaire, dans le prolongement de la rue Courouble ; 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 ;

- 22) Considérant que la demande de permis d'environnement initiale a pour objet d'exploiter les installations classées suivantes: 3 : Batteries stationnaires / 12A : Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques / 12B : Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques / 13B : Atelier d'entretien et de réparation de véhicules / 40A : Chaudière au gaz / 40B : Installation de combustion / 45 1B : Dépôt de déchets dangereux / 45 3A : Dépôt de déchets dangereux / 47A : Dépôts de déchets non dangereux et non inertes / 62A : Captage d'eau souterraine / 62A : Captage d'eau souterraine / 68A : Parc de stationnement couvert et/ou non couvert / 71A : Compresseurs d'air / 71B : Compresseur d'air / 72A : Dépôts fixe de gaz d'extinction / 72B : Dépôts fixe de gaz d'extinction / 121A : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 74A : Dépôts de récipients mobiles de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous / 88 1A : Dépôts de liquides inflammables / 88 1B : Dépôts de liquides inflammables / 88 3A : Dépôts de liquides inflammables / 88 4A : Dépôts de liquides inflammables / 99B : Installations de dégraissage de métaux et de matières plastiques par aspersion / 100A : dépôt de matériaux métalliques / 101B : Atelier pour le travail des métaux / 121A : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 132A : Installation de refroidissement / 132B : Installation de refroidissement / 148A : Transformateurs statiques / 148B : Transformateurs statiques / 153A : Ventilateurs ;

Objet amendé de la demande :

- 23) Considérant que la demande de permis d'urbanisme amendée suite aux recommandations de l'étude d'incidences a pour objet de 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, édifices, 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 ; construire une passerelle piétonne entre la rue Waelhem et l'avenue Voltaire, dans le prolongement de la rue L. Courouble ; 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 ;
- 24) Considérant que la demande de permis d'environnement amendée suite aux recommandations de l'étude d'incidences a pour objet d'exploiter les installations classées suivantes : 3 : Batteries stationnaires / 12A : Etablissements de lavage de véhicules ou de leurs remorques / 13B : Atelier d'entretien et de réparation de véhicules / 40A : Chaudière au gaz / 40B : Installation de combustion / 40C : Installation de combustion / 45 1B : Dépôt de déchets dangereux / 45 3A : Dépôt de déchets dangereux / 47 A : Dépôts de déchets non dangereux et non inertes / 48A : Compacteur de déchets / 56A : Station d'épuration individuelle / 62 3C : Captage d'eau souterraine permanent / 68B : Parc de stationnement couvert et/ou non couvert / 71A : Compresseurs d'air / 71B : Compresseur d'air / 72 1A : Dépôts en récipients fixes de gaz comprimé, liquéfiés ou maintenus dissous / 72 2B : Dépôts en récipients fixes de gaz comprimé, liquéfiés ou maintenus dissous / 74 1A : Dépôts de récipients mobiles de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous / 88 1B : Dépôts de liquides inflammables / 88 3A : Dépôts de liquides inflammables / 99 A : Installations de dégraissage de métaux et de matières plastiques par aspersion / 100A : dépôt de matériaux métalliques / 101B : Atelier pour le travail des métaux / 104B : Moteurs à combustion interne / 121A : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 121B : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 121A-B-C : Dépôts de substances ou préparations dangereuses / 132A : Installation de refroidissement / 132B : Installation de refroidissement / 148A : Transformateurs statiques / 148B : Transformateurs statiques / 153A : Ventilateurs / 179 : Bassins d'orage d'eaux pluviales ;

PROCÉDURE :

Instruction :

- 25) Considérant que la demande est soumise à étude d'incidences en application de l'article 128 du CoBAT et du 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 » ;
- 26) 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 P.R.A.S. : la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement, la modification de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public.
- 27) Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :
- En application des articles 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 ;
 - art. 153 §2 al.2 et 3 : la demande déroge au titre I du Règlement Régional d'Urbanisme et plus précisément aux articles suivants relatifs au volume, à l'implantation ou à l'esthétique des constructions : articles 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 ; la demande déroge également à l'art. 39 §1 au titre VI du Règlement Régional d'Urbanisme relatif aux enseignes et aux publicités ;
 - art. 153 §2 al.2 : la demande déroge au Règlement Communal d'Urbanisme ou à un règlement sur les bâtisses ; que pour le règlement d'urbanisme de la commune de Schaerbeek, la demande déroge aux articles 7, 9 et 38 ; que pour le règlement communal de la commune d'Evere, la demande déroge aux articles 4, 5 2°, 7 2°, 8 et 44 ; que pour le règlement d'urbanisme de la Ville de Bruxelles, la demande déroge aux articles 40 et 52 ;
 - En application des prescriptions du PRAS :
 - prescription 0.3. du P.R.A.S. : actes et travaux dans les zones d'espaces verts ;
 - prescription 0.5 du PRAS : projets de construction sur une propriété plantée de plus de 3.000m² ;
 - prescription 0.6. du P.R.A.S. : actes et travaux qui portent atteinte aux intérieurs d'îlots ;
 - prescription 0.7. du P.R.A.S. : les équipements d'intérêt collectif ou de service public ne relevant pas des activités autorisées par les prescriptions particulières de la zone ;
 - prescription 0.12. 4° du P.R.A.S. : 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 ;
 - prescription 1.5.2° du P.R.A.S, relative aux zones d'habitation à prédominance résidentielle : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations ;
 - prescription 2.5.2° du P.R.A.S, relative aux zones d'habitation : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations ;
 - prescription 3.5.1° du P.R.A.S, relative aux zones mixtes : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations ;
 - prescription 4.5.1° du P.R.A.S, relative aux zones de forte mixité : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations ;
 - prescription 7.4 du P.R.A.S. relative aux zones administratives : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations ;
 - prescription 8.4 du P.R.A.S, relative aux zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public : modification des caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations ;
 - prescription 9.1, al.4 du P.R.A.S, relative aux zones de chemin de fer : création ou modification de voies piétonnes ou cyclistes.
 - prescription 25.1 du P.R.A.S. relative aux actes et travaux ayant pour objet la modification de voiries et création itinéraires des transports en commun.
 - prescription 25.6 du P.R.A.S. : désaffectation de la voirie.
- 28) Considérant qu'une série d'avis d'instances a été demandée par l'administration de l'Urbanisme dans le cadre de la première enquête publique relative au cahier des charges de l'étude d'incidences ; que les avis reçus sont les suivants :
- l'avis du 13/03/2019 de la CRMS ;
 - l'avis du 13/03/2019 du Collège des Bourgmestre et Echevins de St-Josse-Ten-Noode ;
 - l'avis du 20/03/2019 de Parking Brussels ;
 - l'avis du 21/03/2019 de Infrabel ;
 - l'avis du 27/03/2019 de Perspective.brussels ;
 - l'avis du 29/04/2019 de ANLH ;
 - l'avis du 6/05/2019 de la STIB ;
 - l'avis du 16/07/2019 de BM ;
 - l'avis du 22/04/2020 SIAMU ;

- 29) Considérant qu'une série d'avis d'instances a été demandée par l'administration de l'Urbanisme dans le cadre de la deuxième enquête publique relative au projet amendé suite aux recommandations de l'étude d'incidences ; que les avis reçus sont les suivants :
- l'avis du 3/03/2022 et du 1/04/2022 de la SNCB ;
 - l'avis du 7/03/2022 de Perspective.brussels ;
 - l'avis du 9/03/2022 de BE ;
 - l'avis du 9/03/2022 de Infrabel ;
 - l'avis du 10/03/2022 de Parking Brussels ;
 - l'avis du 15/03/2022 du Collège des Bourgmestres et Echevins de St-Josse-Ten-Noode ;
 - l'avis du 16/03/2022 de la CRMS ;
 - l'avis du 1/04/2022 de la STIB ;
 - l'avis du 6/04/2022 de Access and Go ;
 - l'avis du 11/04/2022 de BM (DS et DITP) ;
 - l'avis du 7/04/2022 du Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles (Vivaqua) ;

Enquêtes publiques et Commissions de concertation :

Enquête publique relative au cahier des charges de l'étude d'incidences :

- 30) Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 15 jours, s'est déroulée du 24/05/2019 au 7/06/2019 simultanément sur les territoires de la commune de Schaerbeek, de la commune d'Evere et de la Ville de Bruxelles ;
- 31) Considérant que les remarques suivantes ont été émises :

« La Commission de concertation souhaite attirer l'attention du chargé d'étude et du Comité d'Accompagnement sur :

- *Le dimensionnement prévu dans les stations en termes de circulations verticales, toilettes publiques et locaux vélo au regard des fréquentations attendues ;*
- *L'impact du volume et de l'emprise des stations en sous-sol au regard des nécessités d'exploitation, notamment au regard du coût, du planning et du budget ;*
- *L'impact de l'implantation des cheminées, aérations et gaines de ventilation en surface, notamment sur la capacité à réaménager à termes les espaces publics ;*
- *L'impact de la suppression des emplacements de stationnements en surface en phase chantier et projet (notamment Place Colignon et rue Edouard Stuckens) et la nécessité de récupérer une partie de l'offre via des mesures comme un stationnement en souterrain, une mutualisation d'un parking existant (ou à construire) ;*
- *La participation de la localisation des accès de la station Colignon à l'activation de la place Colignon, au bon fonctionnement de l'espace partagé et à une amélioration de la sécurité des modes actifs par rapport au trafic routier ;*
- *L'impact de la localisation de l'accès proposé au 117 boulevard Lambert pour la station Verboekhoven sur les nuisances en intérieur d'îlot ;*
- *La qualité des cheminements pour modes actifs entre la station Bordet et les pôles d'attractivité identifiés, en particulier le parc d'entreprises Da Vinci et les emplacements pressenti pour le futur parking P+R ;*
- *L'impact et les possibilités de prise en charge des terres de déblais par bateaux ou par rail ;*
- *La qualité architecturale des stations et particulièrement les émergences de celles-ci ;*
- *Les modifications des dessertes en surface dans la situation de référence. En particulier, les incidences sur l'exploitation du réseau de tram de la suppression éventuelle des voies de tram en surface entre la place Liedts et la place Verboekhoven seront analysées ;*
- *Alternative de localisation pour Riga : envisager un scénario de nécessitant pas l'abattage/la transplantation des arbres et visant à intégrer les accès dans des bâtiments existants ou se limiter à des bouches d'accès/ascenseurs, sans construction ou intervention pouvant affecter l'aspect et/ou la structure actuelle du square.*
- *La nécessité d'étudier l'impact de ces chantiers sur :*
 - *les circulations piétonnes (notamment l'incidence sur l'accessibilité PMR de l'espace public et des services par exemple), cyclistes, de transport public et automobile. Analyser les mesures de chantier permettant d'assurer une pleine autonomie des personnes PMR en phase de chantier (liges guides artificielles ou naturelles pour personnes déficientes visuelles, absences de bordures au droit des traversées piétonnes provisoires pour les personnes en chaise, ... ;*

- les solutions pour la continuité des transports en commun durant les chantiers ;
- la sécurité routière, l'accessibilité piétonne et cyclable des voiries impactées par le charroi de manière à recommander le cas échéant les itinéraires les plus adaptés.
- Analyser l'impact sur tous les types de stationnement « réservés » qu'ils soient pour les PMR, l'autopartage, les emplacements pour le rechargement électrique, les autocars, les bus scolaires, les poids lourds, ... ;
- Analyser l'impact du projet sur Les zones de livraisons et les Kiss and Ride en différenciant les zones d'arrêts au sens du Code de la Route, des zones réglementées ;
- La possibilité de permettre au Département du Patrimoine Archéologique de la Direction du Patrimoine Culturel d'organiser des sondages d'évaluation archéologique préalables aux travaux qui détermineront, le cas échéant, l'ampleur d'une éventuelle fouille archéologique complémentaire (planning et modalités à fixer dès réception du permis) ;
- L'intérêt de prendre en considération les éventuels transports collectifs privés pertinents dans l'analyse de la demande en transport (ex : navettes d'entreprise au départ de la gare de Schaerbeek) ; »

Commission de concertation du 02/08/2019 :

- 32) Considérant que la Commission de concertation a rendu un avis favorable sous conditions ; que ces conditions sont les suivantes :

« Avis Favorable (BUP/DU, BUP/DPC, BE, Commune d'Evere, Bruxelles-Mobilité) sur le projet de cahier des charges, à condition de :

Aires d'étude

En ce qui concerne les incidences sur la mobilité, étendre l'aire d'étude à l'ensemble du corridor de mobilité Nord-Est de la Région, en ce compris les entrées de villes par la route.

Plus localement, modifier les aires d'étude mobilité comme suit :

- a. Faire une aire géographique séparée pour la station Colignon, reprenant la place Pogge et s'étendant jusqu'à la place de Houffalize et la place Lehon ;*
- b. Agrandir la zone d'étude Verboekhoven au-delà du boulevard Lambermont, étant donné qu'un des accès donne sur celui-ci et agrandir la zone d'étude jusqu'à 500 m de cette artère ;*
- c. Agrandir l'aire d'étude de la station Tilleul de manière à avoir une zone concentrique avec un rayon de 500 m autour de la station ;*
- d. Agrandir l'aire d'étude de la station Paix de manière à avoir une zone concentrique avec un rayon de 500 m autour de la station et d'étendre la zone d'étude vers l'Est ;*
- e. Agrandir l'aire d'étude de la station Bordet ;*

Contenu de l'étude - Méthodologie globale

33) Intégrer toutes les recommandations et mesures de suivi (cf. chapitres 7 et 8) du RIE du Plan Régional d'Affectation du Sol au présent cahier des charges mis à l'enquête ;

Avis favorable unanime sur la composition du Comité d'accompagnement à condition de :

34) Inclure Infrabel, SNCB, De Lijn et Parking.Brussels au Comité d'accompagnement

Avis favorable unanime sur la proposition de chargé d'étude Aries Consultants SA. »

Enquête publique relative au dossier amendé :

- 35) Considérant que la durée de l'enquête publique est fixée par l'article 11, 1° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 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 être soumise à évaluation préalable de ses incidences sur l'environnement ou porter sur la création ou la modification de voies de communication ;
- 36) Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours du 07/03/2022 au 05/04/2022, s'est déroulée simultanément sur les territoires de la commune de Schaerbeek, de la commune d'Evere et de la Ville de Bruxelles ;
- 37) Considérant que les remarques et observations suivantes ont été émises durant cette enquête publique :

Généralité :

- Avis très positif de certains réclamants sur le projet de créer une nouvelle ligne de métro,
- Constat de différences matérielles dans le dossier, de type d'illustrations ne correspondent pas aux plans, visualisation incomplète (absence des bouche d'aération),
- Opposition à la construction de la nouvelle ligne de métro,
- Estime qu'il y a un conflit d'intérêt entre le bureau ayant réalisé les études de faisabilité et les études projet,
- Estime que le budget consacré au projet est démesuré,
- S'inquiète des conséquences d'une telle dépense sur la population bruxelloise en cas de dépassement budgétaire à charge de la région,
- Estime qu'un tel budget pourrait mieux profiter à des aménagements en surface, de la mobilité de surface, ...
- Déploie que ce budget hypothèque d'autres investissements,
- S'inquiète de l'augmentation du coût du chantier en exécution,
- S'inquiète sur le respect du planning aujourd'hui envisagé, crainte de dépassement de délais,
- S'inquiète des coûts d'entretien que va représenter ces stations et ses équipements (escalators, ascenseurs, ...),
- Demande de limiter la ligne de métro au tronçon Albert – Gare du Nord vu qu'à ces endroits les travaux sont déjà en cours,
- Estime que beaucoup de choses ont changés depuis 2011 (télétravail, zone basse émission (LEZ), interdiction des véhicules à essence à l'horizon 2036, projections démographiques), que ces évolutions n'ont pas été prises en compte,
- Constat de contradiction entre le postulat que le métro promet une grande fluidité en surface du trafic et par là une diminution de la pollution de l'air et les travaux gigantesques que représente la nouvelle ligne (circulation des camions, masse de béton utilisée, volume d'eau nécessaire, pollution sonore, ...),
- Demande de réétudier les alternatives au métro,
- Déploie qu'au final les gains environnementaux et de mobilité soient réduits,
- Demande d'abandonner le métro pour développer les déplacements en surface, le RER, la mobilité active, le transport fluviale, ...,
- Déploie que le choix d'un tel projet reporte l'amélioration du transport en commun à l'horizon 2030-2035,
- Estime que le choix d'un tel projet provoque que les émissions des gaz à effet de serre seront très lentement compensées,
- Inquiétude et interrogation au sujet des expropriations nécessaires à la construction de certaines stations,
- Estime que ces travaux d'ampleur vont dégrader l'image de la ville,
- Crainte de l'augmentation des loyers suite à la réalisation du métro,
- Déploie que les études préliminaires n'aient pas été publiées,

Communication - participation :

- Regrette que l'enquête publique n'a duré que 30 jours et qu'elle n'ait pas été prolongée,
- Constate que les avis des citoyens ne sont jamais suivis au profit des promoteurs,
- Demande de suspension de l'avis de Commission de concertation en attente d'une prolongation de l'enquête publique,
- Regrette que la quantité d'information du dossier n'ait pas été synthétisée d'avantage, trop de documents,
- Demande l'organisation de nouvelles séances d'information,
- Regrette que les experts locaux n'ont pas été entendus,
- Estime que les séances d'informations organisées par Beliris ont entraîné une confusion avec l'enquête publique,

Aménagement de l'espace public et abords des stations:Station Liedts

- Déploie que les arbres soient abattus alors que la place manque déjà de verdure,
- L'aménagement de manière générale est déplorable,

Station Colignon

- Espère qu'un aménagement au profit des piétons et cyclistes sera développé en limitant la circulation automobile,
- S'interroge sur le périmètre d'intervention qui s'arrête au milieu de la place,
- Demande d'élargir le périmètre d'intervention sur toute la place,
- Regrette les travaux de démontage des luminaires en trottoir et le placement de luminaires de type autoroutier, estime que ces travaux exécutés par Beliris sont illégaux,
- Regrette la localisation des bouches d'aération, manque d'intégration dans le contexte, nuisances sur la qualité de l'air, dégradation (tags, déchets, ...), représente un obstacle dans l'espace public,
- Regrette la localisation des sorties de secours, impact visuel et nuisances similaires à celles du positionnement des bouches d'aération, demande de les déplacer derrière l'hôtel communal,

- Constate que les arbres sont prévus d'être plantés au même endroit or c'est incompatible avec les installations en sous-sol,
- Regrette que le projet ne prévoit pas de plantation du côté sud alors que cet endroit présente le phénomène de l'îlot de chaleur,
- Demande de placer les installations sous la maison communale de manière à permettre la végétalisation de la place,

Station Verboekhoven :

- Demande de planter des arbres à l'arrière de la station afin de préserver l'intimité des habitations,
- Crainte des nuisances liées à l'augmentation de la fréquentation de la station vis-à-vis des habitations,
- Demande la suppression de la passerelle entre la boîte sud et l'avenue Voltaire car elle est inutile, crée des nuisances directes sur les pièces de vie des logements de l'avenue Voltaire ainsi que des problèmes de sécurité, une perte de la qualité de vie, crainte de l'accès aux jardins arrières,
- Estime que la passerelle a un impact visuel négatif et occasionne une perte d'ensoleillement,
- Regrette que l'EI n'ait pas tenu compte des effets de la passerelle sur les habitants et les logements (bruit, déchets, vis-à-vis, ...),
- Demande de limiter l'accès à la passerelle uniquement aux usagers du métro,
- Refuse l'accès aux vélos à l'intérieur d'îlot,
- Demande de supprimer ou réduire la construction en intérieur d'îlot,
- S'inquiète que la parcelle du Lidl devienne un chancre et demande que cette parcelle soit rétrocédée aux habitants tout en maintenant une servitude pour le SIAMU,
- Demande de clarifier les aménagements prévus sur la parcelle du Lidl et favoriser la verdurisation,
- Demande que les clôtures de la parcelle du Lidl rue Waelhem soient qualitatives, d'une hauteur suffisante pour sécuriser les jardins privés,

Station Riga

- S'oppose à l'abattage des arbres,
- S'interroge sur l'équilibre paysager des différentes zones plantées,
- S'oppose à la bétonisation du square Riga,
- S'oppose à la destruction de la perspective vers la gare via Huart Hamoir,
- S'interroge sur le fait d'exclure les aménagements du parvis de la demande de permis,

Station Paix :

- Estime que la sécurité des riverains du Val de Marne n'a pas été suffisamment prise en compte vis-à-vis de l'arrière de la station,
- Demande une protection de vue sur les jardins à l'arrière de la station,
- Demande de restreindre les accès par l'arrière de la station au parc, demande de placer un mur suffisamment haut,
- Demande de supprimer le parking vélo prévu à l'arrière de la station,
- Déploie qu'il n'y ait pas d'intégration de la station par rapport à l'académie,

Station Tilleul :

- Déploie l'aménagement trop minéral, sans verdurisation, demande plus de végétation,
- Demande de planter des arbres en espace public,
- S'interroge sur l'impact de la qualité de l'air du système d'extraction de fumée du côté de l'habitation, s'interroge si c'est une ventilation mécanique, fonctionnement permanent ?, cela occasionne-t-il des nuisances sonores ?

Station Bordet

- Proposition de modification des abords de la station permettant de coordonner le projet de développement du site Matisse (l'interface entre les abords et le bâtiment B, la position de la passerelle, de l'escalier et l'ascenseur, la bande de terrain entre la passerelle et l'immeuble B, la jonction entre le niveau de promenade à l'arrière de l'immeuble, le niveau de la station et les quais, la limite ouest des travaux, la stabilité, sécurité et l'accessibilité par les services de secours, la régularité du bâtiment B et du futur bâtiment projeté vis-à-vis du RRU et du Code civil),
- Demande de suivre les recommandations de l'EI vis-à-vis du développement du site Matisse,

Aménagement des stations de métro :

- Regrette les difficultés d'accessibilité que représentent les stations si profondes,

Station Verboekhoven :

- Estime que l'entrée de la station au n°117 bd Lambermont ne fonctionne pas en terme de flux piéton,
- Demande d'approfondir l'alternative de localisation,
- S'interroge quant à la création d'appartement dans les bâtiments 115 et 117 du bd Lambermont dans des biens qui n'appartiennent pas au demandeur,
- Déploie l'installation de la station en intérieur d'îlot qui est calme aujourd'hui et ne le sera plus avec la présence de la station,

- Demande la suppression de la passerelle,

Station Riga :

- Estime que le volume de la station est surdimensionné,

Dépôt :

- Demande que la voie d'essai soit utilisée pour desservir Haren,

Mobilité :

- Regrette que la ligne de tram 55 ne soit pas maintenue, elle est suffisante en terme de maillage avec un nombre d'arrêts élevés, et moins polluante,
- Demande que la ligne de tram 55 soit maintenue même si on crée une nouvelle ligne de métro,
- Demande que la ligne de tram 55 soit optimisée à la place de construire une nouvelle ligne de métro,
- Propose des pistes d'amélioration de la ligne de tram 55 à l'image de ce qui s'est fait pour la ligne de tram 92 sur le tronçon de l'avenue Princesse Elisabeth à la place de réaliser une ligne de métro,
- Estime que le tram 55 n'est saturé qu'aux heures de pointe et donc qu'il vaudrait mieux intervenir avec des solutions pour ces tranches horaires comme augmenter le personnel en soutien aux arrêts,
- Estime que la nouvelle ligne de métro améliore des liaisons spécifiques et représente une perte pour le plus grand nombre d'usagers,
- S'interroge s'il est prévu une connexion entre la station de métro Riga et la gare de Schaerbeek,
- Estime qu'il n'a pas été pris en compte du report modal lié au projet,
- Estime que la suppression de la ligne de tram en surface provoquera un appel d'air aux véhicules automobiles,
- S'interroge sur le fait que le P+R à Bordet n'est pas prévu alors qu'on prévoit une fréquentation de 14000 personnes/heure,
- Demande de tenir compte du potentiel de développement de la gare à Bordet,
- Estime que l'accessibilité aux quais n'est pas optimale du point de vue du temps de trajet station/quai, des déplacements des PMR,
- Demande une prolongation de la ligne de métro jusqu'à Haren,
- Demande une prolongation de la ligne de métro vers l'aéroport, Diegem, ...,
- Déplore qu'il n'y ait pas eu de nouvelles évaluation du report modal alors que le taux de fréquentation est moins élevé que précédentes études,
- Estime que le report modal est insuffisant pour diminuer la pression auto,
- Constate que l'EI relève la nécessité de mesures d'accompagnement prévues dans Good Move, et qu'il faut donc simuler la mise en œuvre ou non de ces mesures,
- Estime que le niveau de modélisation n'a pas évalué les besoins des locaux,
- Estime que le projet global n'est pas ambitieux au niveau des déplacements cyclistes,
- Estime que les effets de la pandémie COVID-19 sur les déplacements cyclistes n'ont pas été pris en compte,
- Regrette le manque de coordination avec le Brabant-Net,
- Estime que le stationnement vélo n'est pas suffisamment déployé de manière générale pour le stationnement sécurisé et non sécurisé,
- Estime que l'accès au stationnement vélo sécurisé est difficile pour les trottinettes et vélos pliables,
- Demande de revoir l'accueil des cyclistes et des modes actifs,
- Estime qu'il y a augmentation du temps de trajet moyen si on compte la profondeur des stations et l'écartement entre les stations,
- Demande de revoir le plan de stationnement et de circulation à l'échelle du projet global,
- Demande que les transports publics soient gratuits,
- Demande de réorganiser le transport de surface,
- Interrogation quant à la desserte à l'hôpital Paul Brian ;

Liedts :

- Demande de revoir le plan de mobilité et d'étendre sur toute la rue de Brabant,

Verboekhoven :

- Estime que la station doit être conçue en tenant compte du déséquilibre de fréquentation entre la boîte sud et nord,
- Demande que l'arrêt du tram 7 soit aux normes d'accessibilité pour tous les modes,
- Demande de revoir le nombre de stationnement vélo,
- Demande de revoir la disponibilité en stationnement voiture,
- Estime que la station n'est pas bien positionnée, qu'il y a une perte de correspondances et de lien avec l'hôpital Brugmann, demande de plutôt fluidifier les lignes 92 et 59,
- Demande d'améliorer les correspondances en transport en commun,

Riga :

- S'interroge de la raison de ne pas prévoir la station Riga plutôt à Helmet car cela est plus intéressant pour les commerçants y compris ceux de la rue Vandervelde et évite l'impact sur le square Riga,
- Demande que le stationnement public ne soit pas impacté et déplore que cette problématique n'ait été traitée que par stations et non sur des zones plus larges,

Tilleul :

- S'interroge sur l'implantation d'une station à Tilleul,

Bordet :

- S'interroge sur le fait que le projet ne prévoit pas une gare train à 4 voies,
- S'interroge sur le fait que le projet ne tient pas compte de la prolongation du tram depuis Roodebeek,
- Demande d'inclure les arrêts de bus 65 et 12 et de dévier ces lignes pour apaiser les rues avoisinantes,
- Demande d'étudier la possibilité de réaliser une zone de rencontre afin de garantir plus de sécurité pour les modes actifs et cela permettrait de faire un test avant la réalisation du RER vélo le long de la L26,

Méthode d'exécution :

- Estime que l'utilisation d'un tunnelier est trop high tech et donc trop dépendant d'un seul entrepreneur et trop de risque financier,
- S'interroge sur la raison pour laquelle la technique de congélation est utilisée pour la station Riga,

Chantier :

- S'inquiète fortement de la durée très longue du chantier et de l'impact sur les riverains (mobilité, santé, bien-être, bruit, vibration, ...),
- S'inquiète du danger du chantier sur les bâtiments avoisinants,
- S'inquiète de l'accessibilité des habitations, des garages, des commerces durant toute la durée du chantier,
- Demande des garanties quant au planning chantier envisagé,
- Demande des compensations en cas de dépassement du délai de chantier,
- Demande d'être informé sur le soutien financier aux commerçants et riverains,
- Demande de désigner un facilitateur,
- Demande le maintien de la ligne de tram 55 jusque Rogier durant le chantier,
- Demande de favoriser l'acheminement par voie d'eau mais nécessite de débloquer le post et pré acheminement (voie de chemin fer et rénovation de la Rampe du lion),
- Souhaite que les conditions de chantier soient nettement plus favorables que celles du chantier en cours pour la station de métro Toots Thielemans,
- Estime que les palissades de chantier sont situées trop proche des façades et commerces,

Colignon

- S'interroge si un monitoring et gel pour les travaux sous les maisons 32-36 et trottoirs 28-42 place Colignon sont prévus car peur des risques pour la stabilité,
- S'inquiète que des parois antibruit ne soient pas prévues,
- Constate que l'emprise du chantier n'est pas claire sur plan,
- Peur du risque de perte de vues des habitations du fait des palissades,
- S'inquiète du risque d'entraves aux piétons et PMR,
- S'interroge de l'impact sur la circulation automobile et accès aux parkings des riverains,
- S'interroge sur quel dédommagement pour riverains et commerçants sera mis en place,
- S'interroge sur quels monitorings sont prévus et où,
- S'interroge sur quel état des lieux sera prévu et qui les payera,
- S'interroge sur les horaires de chantier qui seront appliqués,
- S'interroge sur le nombre et les itinéraires du charroi de chantier pour l'évacuation des terres et l'acheminement des matériaux,
- S'inquiète que l'étude d'incidences ne tienne pas compte des risques d'accident sur chantier,

Verboekhoven :

- Demande une accessibilité constante aux garages des riverains de la rue Waelhem pour les véhicules, les clients, notamment depuis la chaussée de Helmet,
- S'interroge sur la signalétique durant le chantier,
- S'interroge sur l'identité de la personne à contacter pour les dédommagements,
- Demande d'un état des lieux pour le n°20 de la rue L. Courouble car inquiétude au niveau stabilité, manque d'eau pour un grand érable sensible à l'hydratation,

Paix :

- Demande que des états des lieux soient effectués pour les numéros de 6 à 10 du Val de Marne ainsi qu'un monitoring du bruit et stabilité,

- S'interroge sur ce qui se passe en cas de fissures dues au chantier qui seraient détectées,
- Inquiétude quant au passage du tunnel sous des maisons qui ne sont pas reprises dans les zones de travaux, comment est gérée la responsabilité en cas de problème ?,
- S'interroge sur les nuisances du chantier sur le réseau de gaz, électricité et eau, y-aura-t-il des compensations en cas de coupures ?,

Tilleul :

- S'oppose à ce que les travaux bruyants se déroulent avant 7h30,

Dépôt :

- S'interroge quant aux plans de mobilité lorsque la rue du Biplan sera inaccessible, cela risque d'occasionner des blocages dans Haren,

Déchets :

- Crainte que la passerelle prévue à la station Verboekhoven n'entraîne des dépôts d'immondices dans les jardins des habitations de l'avenue Voltaire,

Socio-économique :

- S'inquiète fortement de la concurrence entre les commerces en station et ceux déjà implantés dans le voisinage des stations,
- S'inquiète fortement des conséquences sur la vie de quartier,
- Estime que les quartiers où il n'y aura plus d'arrêt de tram vont se dégrader,
- Estime que Bordet manque d'attraction,
- Estime qu'il n'a pas été tenu compte des spécificités de la place Liedts, du quartier et de la rue de Brabant, que cela va entraîner la mort du commerce,

Eaux :

- Déploire que rien ne soit prévu en matière de gestion des eaux de surface aux abords de la station Tilleul,

Être humain :

- Estime que le mode métro est bien moins convivial que le transport de surface,
- S'inquiète de l'insécurité et de la saleté dans les stations (manque de personnel présent, d'entretien),
- S'inquiète que par manque d'entretien, les escalators soient souvent en panne,
- Estime que la configuration profonde des stations crée un sentiment d'insécurité pour les PMR, les personnes vulnérables, les trajets sont trop complexes,
- Demande la mise en place d'une vidéosurveillance avec passage de patrouille pour l'arrière de la station Paix,
- Estime que le projet isolera davantage la population vieillissante,
- Crainte au niveau de la sécurité d'envoyer seul un enfant allant à l'école en métro alors que ce n'est pas le cas avec le tram,
- Estime que la question de l'égalité des genres n'est pas prise en compte dans la conception,

Faune et flore :

- Demande de préserver les espaces verts et la biodiversité,
- S'oppose aux abattages des arbres sur Riga,
- S'interroge sur le fait qu'il existe ou pas des mesures compensatoires aux abattages,
- Estime que la transplantation des arbres ne fonctionnera pas,
- Estime que les mesures de protection des arbres existants durant le chantier sont irréalistes,

Sol :

- Crainte quant aux problèmes de stabilité liés au projet, certaines maisons semblent être en-dehors des zones de contrôle,

L'air :

- Demande un contrôle de la qualité de l'air des espaces publics,
- Demande qu'un bilan carbone soit réalisé pour le projet et ses alternatives,
- Estime que l'emprunte carbone est trop élevée,

Bruit et vibrations :

- Demande quels moyens sont mis en œuvre pour atténuer les bruits des techniques,
- Inquiétude quant au bruit et vibration qui seraient ressenti dans les habitations présentes aux abords des stations,
- Demande de monitoring,
- Demande plus d'informations quant aux mesures prises pour diminuer le bruit des extracteurs de fumées placés proche des habitations,

SITUATION EXISTANTE :

- 38) Considérant qu'actuellement le périmètre de la demande ne présente pas de lignes à haut niveau transport ;
- 39) Considérant que cette partie du cadran bruxellois possède un réseau de transport public constitué principalement de lignes de bus, de tram et de train ;

SITUATION PROJETÉE INITIALEMENT INTRODUITE :

- 40) Considérant que le projet prévoit de prolonger la ligne métro 3 au-delà de la gare du Nord ;
- 41) Considérant que le projet prévoit de construire un tunnel dédié à la prolongation de la ligne de métro 3 ;
- 42) 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 Verdonck, dans le tissu urbain de la place de la Paix, à hauteur de la halte Bordet ;
- 43) Considérant que le projet prévoit également la construction d'un dépôt à métro sur le site de la STIB à Haren ;
- 44) Considérant que le projet prévoit un réaménagement de façade à façade des espaces publics autour des stations ;

ETUDE D'INCIDENCES :

- 45) Considérant que l'étude d'incidences 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 ;
- 46) Considérant que les alternatives ont également été étudiées dans l'ensemble de leurs impacts environnementaux, en phase d'exploitation et de chantier ;

Alternatives traitées dans le cadre de l'étude d'incidences

- 47) Considérant que l'étude d'incidences a étudié dans le cadre d'une alternative une optimisation du Tram 55 ; que cette analyse a été réalisée sur, d'une part une situation visant des améliorations à court terme permettant de résoudre certains points problématiques de la ligne et l'utilisation de tram de plus grand gabarit, d'autre part sur une amélioration plus poussée visant la mise en site propre complète de la ligne, avec ou sans barrière sécurisant les voies ;
- 48) Considérant que l'étude d'incidences a analysé l'impact d'une alternative de conception visant à la réalisation de deux tunnels de plus faible diamètre (solution bitube) comprenant chacun une voie à la place d'un tunnel unique comprenant deux voies (solution monotube) ;
- 49) Considérant que l'étude d'incidences a analysé différentes alternatives plus locales ;
- 50) Considérant l'analyse d'une alternative de conception de la station Liedts visant à implanter un des accès dans un bâtiment afin de dégager l'espace de la Place Liedts ; que cette alternative a aussi étudiée l'extension d'un des édicules afin d'examiner la possibilité que la station fonctionne via un édicule unique ;
- 51) Considérant l'analyse d'une alternative de configuration de la station Verboeckhoven visant à limiter l'atteinte à l'intérieur d'îlot en relocalisant la boîte de la station principalement sous le boulevard Lambermont et en supprimant la boîte sud et l'édifice en intérieur d'îlot ;
- 52) Considérant l'analyse d'une alternative de configuration de la station Riga, visant à décaler la station vers le quartier commerçant d'Helmet en maintenant l'emprise du tunnel telle que prévue au PRAS ; que si le déplacement vers Helmet est limité, cette alternative visait aussi à minimiser l'impact sur le square Riga proprement dit ;
- 53) Considérant l'alternative de réalisation de la station Riga visant à étudier une autre technique constructive, afin de minimiser les dégâts au patrimoine arboré et au square ;

Variantes traitées dans l'étude d'incidences

- 54) Considérant qu'une variante de réalisation a été étudiée sur Verboeckhoven afin d'estimer si la surconstruction potentielle au-dessus de la boîte sud était possible ultérieurement sans impacter le fonctionnement de la station et du métro ;
- 55) Considérant qu'une variante de circulation autour de Liedts a été étudiée, avec pour objectif d'anticiper de manière fine les interactions entre le projet et les projets de mobilité en cours d'élaboration autour de la place, afin d'arriver à un aménagement compatible avec ces projets ;
- 56) Considérant qu'une variante de gestion des eaux a été étudiée, visant à éviter le renvoi des eaux de drainage dans le réseau d'égouttage en favorisant leur rejet vers les eaux de surface ;

- 57) Considérant que la faisabilité technique d'un ouvrage de prolongation en attente, visant à permettre une future extension n'impliquant pas d'interruption prolongée de la ligne dans le cadre des travaux, a fait l'objet d'une analyse au travers de différentes solutions ;

Conclusion de l'étude d'incidences

- 58) Considérant qu'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 rejetée d'autres.

SITUATION PROJETÉE AMENDÉE SUITE À L'ÉTUDE D'INCIDENCES :

- 59) Considérant que les modifications depuis le dépôt initial de la demande de permis ont consisté en l'adaptation des projets des stations aux demandes formulées (étude d'incidences, avis), à leur réduction significative de leurs assiettes en surface, 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 ;

OBJECTIF DE LA DEMANDE :

- 60) 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 ;
- 61) 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 ; qu'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 ;

MOTIVATION :

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET STRATÉGIQUE :

Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

- 62) Considérant que la modification partielle du PRAS approuvée le 29/03/2018 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et relative à la liaison de transports en commun de haute performance nord-sud (Albert -Bordet) est entrée en vigueur le 8/05/2018 ;
- 63) Considérant que la prescription 0.13. du PRAS stipule que les travaux d'infrastructures souterraines ne peuvent compromettre l'affectation des terrains où sont exécutés les travaux et qui ne comportent pas ces infrastructures en surface ; que dès lors les travaux souterrains ne peuvent hypothéquer la restructuration du tissu en surface ;
- 64) Considérant que la prescriptions 21. du PRAS stipule que la modification de la situation existante de fait des gabarits ou de l'aspect des façades visibles depuis l'espace public, est subordonnée à des conditions particulières résultant de la nécessité de sauvegarder ou de valoriser les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ou de promouvoir leur embellissement, y compris au travers de la qualité d'architecture des constructions et des installations à ériger ;
- 65) Considérant que la prescription 24. du PRAS stipule que les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain ;
- 66) Considérant que la prescription 25.3. du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun :
- contribuent à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares ;
 - contribuent à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
 - intègrent la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;
 - pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établissent des aménagements pour les cyclistes tels que des pistes cyclables, ou sas aux carrefours à feux, sauf si les conditions locales ne le permettent pas ;

- incitent les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;
 - offrent des points d'arrêts pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines ;
 - [...] ;
- 67) Considérant la prescription 25.4. relative au actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circulent un tram de surface, des bus RER ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation :
- contribue à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun,
 - établissent à chaque point d'arrêt, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri,
 - organisent les traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraires et assurer l'accessibilité des arrêts et des stations,
 - établissent des parkings de longue durée pour vélos à proximité des nœuds de communication ou des arrêts importants des transports en commun, sauf si les conditions locales ne le permettent pas,
 - prévoient des mesures de limitation de la propagation du bruit et des vibrations des itinéraires de tram, lorsque les circonstances locales le requièrent,
 - [...]
- 68) Considérant que la prescription 27.1. du PRAS stipule que le réseau de transport en commun du plan est constitué du réseau primaire des transports en commun comprenant les lignes de chemin fer et les itinéraires en site indépendant ; qu'en fonction de nécessités techniques ou urbanistiques, le tracé des itinéraires de transport en commun du plan peut être modifié [...] ; que les gares et points d'arrêt des lignes de chemin de fer et les stations des itinéraires en site indépendant figurent à titre indicatif sur la carte des transport en commun ;
- 69) Considérant que la prescription 27.2 du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires des transports en commun maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à un autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance ;
- 70) Considérant que la prescription 27.4. du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires en site indépendant :
- ne peuvent autoriser de traversée à niveau par d'autres modes de transport ou par des piétons ;
 - ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection contre le bruit et les vibrations ;
 - établissent des parkings de longue durée pour vélos bien visibles et de préférence dans les stations, ou si les conditions locales ne le permettent pas, à proximité immédiate de celles-ci.
- 71) Considérant ce qui précède, le projet est en partie conforme au PRAS ;
- 72) Considérant que le projet amendé doit cependant améliorer les aménagements d'espace public de manière à répondre à l'ensemble de ces prescriptions et ainsi respecter le bon aménagement des lieux ;
- 73) Considérant qu'à ce titre l'étude d'incidences a notamment analysé les questions liées à ces prescriptions (impact urbanistique et paysager, bruit et vibrations, circulation pour tous les modes, stationnement pour tous les types d'usages...) et émis des recommandations visant à éviter ou limiter les impacts identifiés ;

Plan d'Aménagement Directeur (PAD)

- 74) Considérant que le projet de PAD Bordet couvre une zone à cheval sur les territoires d'Evere et de la Ville de Bruxelles ; que la station Bordet et le dépôt de Haren sont situés dans ce périmètre ;
- 75) Considérant que le projet de PAD Bordet est au stade de l'élaboration du projet ; que dès lors aucun avant-projet n'est donc disponible à ce stade de la procédure de permis d'urbanisme ;
- 76) Considérant que le projet de PAD Bordet a pour ambition de transformer ce lieu aujourd'hui infrastructurel en une nouvelle centralité d'envergure métropolitaine avec une nouvelle identité urbaine ; que les enjeux identifiés par Perspective.brussels en 2018 sont les suivants :
- tirer profit de la combinaison des accessibilités locale, régionale et nationale pour faire de Bordet une véritable porte de la ville,
 - développer des noyaux denses et mixtes (logement, industrie, bureaux, commerces, hôtel, équipements, etc.),
 - faire évoluer les zonings économiques monofonctionnels vers des zones urbaines dynamiques multifonctionnelles,
 - faire du boulevard Léopold III un « nouvel axe tertiaire international », sur cet axe stratégique reliant le quartier européen à l'aéroport, localisation recherchée par les entreprises internationales ;

- implanter un ou plusieurs équipements métropolitains (culturels, conférences, sport, loisirs, centre alimentaire, ...),
 - développer en particulier le secteur HoReCa,
 - développer une vision paysagère,
 - créer un espace multimodal, métropolitain et paysager,
 - penser la zone centrale autour de la gare Bordet et de la future station de métro comme une porte de la ville à l'identité métropolitaine forte ;
- 77) Considérant que le projet de PAD Défense couvre l'ancien site de l'OTAN le long du boulevard Léopold III ainsi que les cimetières de Bruxelles, Evere et Schaerbeek ; qu'il ne touche pas directement le périmètre de la demande permis d'urbanisme ;
- 78) Considérant que le projet de PAD Défense est au stade de l'élaboration du projet ; que dès lors aucun avant-projet n'est donc disponible à ce stade de la procédure de permis d'urbanisme ;
- 79) Considérant le projet de PAD rentre dans un processus interrégional baptisé « TOP Noordrand » ; qu'étant donné que la zone concerne la Région flamande également, un GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) est élaboré en parallèle au PAD Défense ;
- 80) Considérant que les objectifs de redéveloppement de la zone visent l'intégration des fonctions suivantes :
- un nouveau quartier général pour la Défense,
 - une école européenne,
 - un parc paysager métropolitain,
 - des activités économiques,
 - des logements pour 3000 à 4000 habitants,
 - des équipements publics à définir,
 - un parc paysager écologique en partie sud, dont au moins 20 ha de forêt.

Schéma directeur (SD)

- 81) Considérant que le schéma directeur de Haren a été élaboré en 2012 par la Ville de Bruxelles pour anticiper le développement futur de l'ancienne commune de Haren ;
- 82) Considérant que le schéma directeur est un plan stratégique qui définit un cadre opérationnel d'actions ; qu'il comporte un diagnostic, des objectifs et des fiches actions déclinant les moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs ; que les objectifs qui ont été définis sont les suivants :
- désenclaver Haren,
 - habiter dans un cadre semi-rural,
 - soutenir et développer les pôles d'activités existants,
 - préserver l'avenir de Haren ;
- 83) Considérant qu'en matière de mobilité, la Ville souhaite connecter Haren au centre-ville de la manière la plus efficace possible et a donc inscrit dans son schéma directeur l'objectif de prolonger la ligne métro nord jusque Haren (Action 1.6) ;

Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

- 84) Considérant le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé le 12 juillet 2018 ; que le PRDD définit les grandes lignes sur lesquelles les décisions politiques et d'aménagement peuvent se construire à l'horizon 2040 ;
- 85) Considérant que la stratégie n°2 du PRDD propose une densification maîtrisée en relation avec une bonne accessibilité en transport public ;
- 86) Considérant que l'axe 4 du PRDD fait le constat que les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives et qu'il faut poursuivre les investissements en faveur de l'amélioration et de l'extension des réseaux de transport public ; qu'au travers de son axe 4, estime que les projets de développement de l'offre en transport public de haute performance sont les plus structurants ;
- 87) Considérant que le PRDD prévoit de convertir en métro la liaison de prémétro entre Albert et la gare du Nord ainsi que le prolongement vers Bordet afin de desservir les quartiers du nord-est et de créer un nœud multimodal avec la ligne SNCB n°26 ; que la carte n°18 « réseau de transport en commun » identifie le tracé retenu par le RIE comme ligne de transport public de haute capacité à étudier ou à créer ;

Good Moove

- 88) Considérant que la vision développée dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) met clairement en évidence l'imbrication des enjeux de mobilité dans la stratégie de développement territorial ;
- 89) Considérant que pour apporter une réponse innovante et cohérente au défi de la mobilité, la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'orienter les réflexions sur l'usager afin de lui assurer des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées lui permettant d'opter pour le mode de déplacement le plus efficace à chacun de ses déplacements ;
- 90) Considérant que la Mobility vision du plan Good Move qui découle de cette approche se décline autour de 6 ambitions :

- Influencer sur la demande globale de déplacement,
 - Viser une diminution de l'usage de la voiture individuelle,
 - Renforcer la mobilité servicielle,
 - Des réseaux de transport bien structurés et efficaces,
 - La distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence,
 - Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité.
- 91) Considérant que le plan Good Move a identifié et planifié divers projets assortis d'une réorganisation locale des réseaux visant à optimiser le maillage ;
- 92) Considérant que parmi ces projets, on retrouve :
- La réalisation d'une nouvelle ligne de Métro Nord-Sud entre Bordet et Albert, Métro 3 (métro nord),
 - L'automatisation partielle des lignes de métro 1 et 5 pour permettre l'augmentation des fréquences,
 - Prolongement des lignes de tram 9 et 3-7 vers le plateau du Heysel ou le parking C,
 - La création d'une nouvelle ligne de tram 3 au nord de Van Praet, en lien avec NOH et l'Hôpital Militaire ;
 - La création d'une nouvelle ligne de tram « Tour et Taxis », en passant par le pont Suzan Daniel ;
- 93) Considérant également que le plan Good Move identifie qu'à plus long terme, les axes de rocade et les liaisons transversales qui ne passent pas directement par le centre-ville sont ceux sur lesquels les besoins de renforcement sont les plus importants ; que les principaux potentiels de développement urbain et de croissance démographique sont en effet essentiellement situés en 2^{ème} couronne ; que d'autres part, le réseau est, pour des raisons historiques, moins dense en 2^{ème} couronne et plutôt construit autour d'axes radiaux en lien avec l'hypercentre ;
- 94) Considérant que Good Move propose donc le développement important du réseau structurant à l'est de la Région (Etude de la création d'une nouvelle ligne à partir de Meiser (vers l'UCL via le Parkway ou la chaussée de Louvain), le prolongement de la ligne 8 de Roodebeek jusqu'à Bordet pour mailler le réseau entre les lignes de métro 1 et 3, ...) ;
- 95) Considérant que la STIB est dans sa dernière année de mise en place de son plan bus 2018-2022 ; que ce plan bus a permis d'affiner les maillages des déplacements à courte et grande distance (modification d'itinéraire, création de nouvelles lignes, ...) ; que la STIB projette de produire un nouveau plan bus prochainement ;
- 96) Considérant qu'en matière de réseaux ferrés, différentes études ont été produites par TucRail, Infrabel et Aménagement sc entre 2009 et 2014 visant à améliorer la robustesse et la capacité de l'axe N/S du réseau ferroviaire bruxellois ; qu'il a en effet été démontré que c'est bien l'axe N/S qui nécessite un besoin en infrastructures nouvelles ; que des options techniques ont été évaluées comme le creusement d'un nouveau tunnel ou un élargissement du tunnel actuel mais aussi l'utilisation des by-pass que sont la L28 et L26 ; que les options les plus efficaces restent évidemment celles qui suivent l'axe de la jonction Nord-Midi (JNM) mais ce sont également les plus coûteuses ; que ces études sont disponibles par ailleurs et constituent un outil d'aide à la décision pour l'opérateur et le Gouvernement ;
- 97) Considérant qu'en 2016, est produite l'étude de Rail 4 Brussels commandée par SPF mobilité et transport et visant à clarifier et identifier les différentes pistes d'amélioration de la desserte ferroviaire de la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte multimodal ; qu'en autres thématiques, l'intérêt du chemin de fer comme un véritable réseau de transport intra-bruxellois y est démontré ainsi que la nécessité de soulager la JNM afin d'améliorer la robustesse et la capacité sur cet axe ; que l'utilisation des L26 et L28 est abordée dans l'étude ;
- 98) Considérant qu'en 2018, Infrabel et SNCB ont commandé la réalisation d'une expertise de faisabilité complémentaire concernant les possibilités d'extension de la capacité ferroviaire pour la traversée de Bruxelles selon l'axe N/S (partenariat entre Systra et Tractebel) ; que ces analyses visent à définir les besoins en termes de capacité dans la JNM et d'identifier les leviers permettant de libérer de la capacité sur les plans techniques, opérationnels et financiers ; que la conclusion est que la capacité de la JNM restera insuffisante en 2021 si aucun levier n'est activé via les L28 et L26 ;
- 99) Considérant qu'en début 2019, Infrabel communique à destination du projet de Metro Nord la nécessité de ne pas hypothéquer la mise à 4 voies des lignes L161 et L26 ainsi que la création des potentielles haltes RER à Verboeckhoven et Bordet ;
- 100) Considérant qu'en fin d'année 2020, Infrabel a décidé d'initier la réalisation d'une expertise de la capacité des lignes de contournement L26 et L28 en vue de l'optimisation et/ou de l'extension en tenant compte de leur insertion dans le tissu urbain existant ou à développer ainsi que dans l'environnement qu'elles traversent ;
- 101) Considérant qu'avant même d'envisager l'élargissement de la L26, Infrabel explique qu'il faut résoudre les points de bifurcation avec notamment la difficulté de la bifurcation entre la ligne 26 et la ligne 36 juste après la gare de Haren, où il y a un conflit de cisaillement entre les services IC et S qui vont vers la 36 (Louvain / aéroport) et les services S qui continuent tout droit vers Vilvorde ; qu'il en va de même au droit du tunnel Mérode en liaison avec le Schuman Josaphat qui pour ce dernier n'a été construit qu'avec une voie dans chaque sens ;
- 102) Considérant qu'il y a lieu d'optimiser les services ferroviaires pour améliorer leur productivité et renforcer leur attractivité ;
- 103) Considérant qu'en parallèle à ces études, la SNCB a lancé en 2017 son Plan de Transport pour répondre aux besoins du marché et de mobilité ; que ce plan tient compte des contrats de gestion (définition des règles d'exécution des missions de

service public), du budget disponible, de la redevance d'infrastructure, de la disponibilité du matériel roulant et du personnel ainsi que de la capacité et qualité de l'infrastructure ferroviaire ;

- 104) Considérant que les objectifs de ce plan sont pluriels et portent sur la performance, l'offre, la satisfaction du client et le transfert modal ; que l'ensemble de ce plan a pour échéance 2023 ;

URBANISME :

Pristin état +

- 105) Considérant que l'étude d'incidences a analysé l'ensemble des réaménagements proposés pour les espaces publics ; qu'elle a formulé des recommandations d'ordre général (applicable à toutes les stations) et d'ordre particulier (visant une station spécifique) ;
- 106) Considérant que les recommandations générales portent sur le respect du RRU et du vadémécum d'accessibilité piétonne, le choix des revêtements, la couverture des toitures, l'aménagement des stations Villo !, le mobilier urbain, la minéralisation et la perméabilité des espaces publics, le type et la performance des systèmes d'éclairage, l'infiltration des eaux pluviales, le choix des espèces végétales et la création de prairie de fauche, les caractéristiques des fosses de plantation, les méthodes de gestion des abords, le sentiment de sécurité aux abords des stations, la propreté aux abords des stations ;
- 107) Considérant par ailleurs que pour chaque station, l'étude d'incidences a émis des recommandations spécifiques, notamment sur les aménagements en faveur des modes actifs et des PMR, l'intégration urbaine et patrimoniale ;
- 108) Considérant que la réalisation d'un tel projet est l'opportunité d'une amélioration du cadre de vie et de nouvelles opportunités de développement économique et social pour les quartiers ; que cela passe notamment par l'intégration des stations de métro dans leur environnement urbain et paysager, avec une grande attention pour les aspects patrimoniaux, un réaménagement de qualité pour les espaces publics autour des stations ainsi que l'apport de services et équipements complémentaires là où le projet de métro le permet ;
- 109) Considérant que le demandeur a pris le parti de se limiter à l'intégration des dispositifs techniques et sécuritaires nécessaires au fonctionnement du tunnel et des stations ainsi qu'à l'accessibilité des usagers aux stations ;
- 110) Considérant que la réduction significative de l'emprise des aménagements de surface met à mal la cohérence et la lisibilité des espaces publics notamment l'intégration des zones stationnement, la continuité des parcours cyclable ; que le manque de réflexion sur l'intervention en surface laisse craindre des restrictions en matière d'usages, de mixité des lieux, de végétalisation ou encore de circulation ;
- 111) Considérant que le projet amendé ne répond que très partiellement aux recommandations de l'étude d'incidences notamment en matière d'aménagement des espaces publics ;
- 112) Considérant la note relative aux aménagements de surface faisant partie de la demande amendée et expliquant :
- la remise globale en pristin état des espaces publics (3.1.),
 - la réalisation de certains aménagements de surface minima (3.2.),
 - la mise en place, dans le futur, d'un projet participatif visant le réaménagement global des espaces publics (3.3.) ;
- 113) Considérant que la modification des usages induite par le métro implique de facto une modification de fond, importante du tissu urbain ; que la remise globale en pristin état (3.1.) ne répond pas aux nouveaux enjeux et est dès lors préjudiciable à la qualité des espaces publics attendue ;
- 114) Considérant que le demandeur explique avoir tenté d'intégrer soit totalement soit partiellement, dans la mesure du possible et tenant compte du principe de pristin état, un certain nombre d'aspects relatifs aux aménagements qui, indépendamment d'une extension du périmètre de la demande, gagneraient à être améliorés (3.2) ; que ces aménagements sont les suivants :
- réponse aux recommandations relatives à l'élargissement des trottoirs devant certains accès, création de nouvelles places PMR, suppression du mobilier urbain représentant un danger pour les malvoyants ou encore à la création de cheminements en pente vers les entrées des stations,
 - réponse aux recommandations relatives à l'intermodalité « *la demande amendée intégrera ainsi notamment le développement des pôles de connexion avec le tram et le bus au droit des sorties projetées ou encore le déplacement et la création de certains emplacements bus* »,
 - tiens compte des recommandations relatives à la gestion des eaux « *en mettant notamment en place des systèmes d'infiltration/de tamponnement sans rejet, en prévoyant des toitures vertes sur certaines stations ou encore en privilégiant des surfaces semi-perméables au sein du périmètre d'intervention. Les principes de gestion des eaux fait l'objet d'une note hydraulique distincte de la note de base à laquelle on voudra bien se référer* »,
 - conformité du projet règlements applicables (RRU),
 - aménagements supplémentaires liés au respect du PRAS (prescriptions particulières 25.1 et suivantes relatives aux voiries et aux transports en commun) ;

- 115) Considérant ce dernier point, le demandeur estime être conforme en ce qu'il dit « tenir compte de la recommandation visant à intégrer davantage de végétation sur la place Colignon et à ne pas dénaturer les vues et les perspectives, en particulier dans l'axe de la rue Royale-Sainte-Marie vers la maison communale » ; qu'il mentionne également que « des emplacements de parkings seront par ailleurs supprimés à cette fin ; qu'en ce qui concerne le réaménagement de la place Liedts, celle-ci a été revue « pour conserver les perspectives visuelles de la place » ; que « ces perspectives seront même accentuées en renforçant la linéarité des éléments urbains prévus et en les positionnant de façon parallèle à la rue de la Reine » ; qu'en ce qui concerne la construction de la station Verboekhoven, celle-ci a été « pensée de manière à conserver et à mettre en valeur le patrimoine existant en prévoyant notamment le maintien des façades du côté du Boulevard Lambermont, la verdurisation de l'intérieur d'îlot, etc. » ;
- 116) Considérant que les aménagements décrits ci-avant sont considérés par le demandeur comme étant « une remise globale en pristin état dénommée « pristin état + » » ; que le demandeur estime que cela permet la réalisation d'un projet d'aménagement à la fois clair et cohérent sur le plan urbanistique et ce, dans le respect du cadre normatif applicable et des principes de bon aménagement des lieux ;
- 117) Considérant que les membres de la Commission de concertation estiment à l'unanimité que le dossier ne renferme pas suffisamment de détails (note, plan, détail, ...) qui permettent de s'assurer d'un aménagement d'espace public de qualité ;
- 118) Considérant que à ce stade, la commission de concertation s'interroge également sur certains choix d'aménagement proposé et la volonté du demandeur de se conformer aux prescription du PRAS ;
- 119) Considérant par ailleurs que projet ne répond pas suffisamment aux différents avis d'instances demandés sur le projet amendé dans le cadre de cette procédure (commune y compris) qui ont émis des commentaires en matière d'aménagement des espaces publics autour des stations (aménagement en tant que tel, mobilité, patrimoine, gestion des eaux de surface, plantation d'arbres haute tige, ...) ;
- 120) Considérant que les membres de la Commission de concertation sont bien conscients du planning d'exécution des travaux relatifs à l'aménagement de surface (6 ans environ) ; que cela n'est pas une raison suffisante pour se contenter strictement à un aménagement totalement identique à celui en place aujourd'hui ; que les constructions en sous-sol ne doivent pas hypothéquer les aménagements futurs notamment en matière de gestion des eaux de surface, de plantation d'arbres haute tige, d'accessibilité, de mobilité, de stationnement, ... ;
- 121) Considérant dès lors que l'aménagement des espaces publics doit être pensé dans une approche intégrée et tenant compte des interactions liées aux enjeux et ambitions visés ;
- 122) Considérant qu'il y a lieu de s'interroger sur les modifications des périmètres d'intervention de certaines stations entre le projet initialement introduit et le projet amendé ; qu'il y a lieu de revoir certains de ces périmètres afin de permettre un traitement cohérent en termes d'aménagement des espaces publics ;
- 123) Considérant qu'il y a lieu de s'interroger sur l'écart qui est constaté entre les projets d'aménagement prévus dans la demande initiale et ceux proposés aujourd'hui ; qu'il aurait été intéressant de s'inspirer des aménagements initiaux de manière à augmenter la qualité des aménagements proposés dans le projet amendé (poche de plantation, système technique de plantation, système de gestion des eaux de surface, réflexion des circulations piétonnes et cyclistes aux abords des stations, ...) ;
- 124) Considérant par ailleurs que le contenu des plans n'est pas suffisamment précis pour apprécier la qualité des aménagements ;
- 125) Considérant également que le dossier n'explique pas la vision à court terme des aménagements prévus en matière de valorisation des éléments patrimoniaux, la qualité et la durabilité des matériaux et des plantations prévues,
- 126) Considérant qu'il est constaté un manque de cohérence avec les aménagements des espaces publics et voiries adjacentes existantes, en cours de programmation ou en cours de chantier (notamment absence de soin accordé aux limites des espaces publics réaménagés, défauts d'intégration des équipements techniques émergences en surface (grilles de ventilations, sorties de secours, ascenseurs) ;
- 127) Considérant que de manière à répondre aux enjeux environnementaux et climatiques, il y a lieu de tenir compte de la déminéralisation des espaces publics, de l'amélioration de la qualité paysagère optimisant les surfaces de plantation propices à la plantation des arbres haute tige, de la gestion des eaux de surface, de la gestion et entretien de l'espace public ;

Général

- 128) Considérant que certains éléments de construction ou de réaménagement des stations de métro, comme les cheminées d'extraction de fumées émergentes dans l'espace public ainsi que les grilles de ventilation et les sorties de secours ; qu'elles ont un réel impact sur la qualité de l'espace public ; que les cheminées sont la plupart du temps positionnées soit en trottoir, soit très près des trottoirs, soit sur des places publiques ; qu'elles ont un impact non seulement par rapport au déplacement des personnes et des usagers de l'espace public, mais aussi en termes d'intégration urbaine et de bruit ;

- 129) Considérant ce qui précède, il y a lieu de déplacer ces éléments en dehors des trottoirs et des places en zone de stationnement, intégrée dans des constructions existantes, ... ;
- 130) Considérant que le sigle « M » qui identifie l'entrée de la station de métro doit être facilement repérable aussi bien de loin que de près et visible des quatre côtés ; que son implantation et sa position (de différents angles) doivent faciliter l'identification, ainsi que la mise en évidence des accès et des arrêts de transports en commun dans son contexte urbain ;
- 131) Considérant qu'il y a lieu de vérifier que les pentes de l'espace public n'envoient les eaux de surface vers les accès des stations ; que le cas échéant, il y a lieu de placer un système de récupération des eaux bien en amont de l'accès du métro (escalator, escaliers et ascenseur) ;
- 132) Considérant qu'il y a lieu de libérer les cheminements piétons de tout obstacle (mobiliers urbains tels que les bancs, poubelles, arceaux vélos, stations de vélos partagés, Drop-off zones, poteaux de signalétique ou d'éclairage public, ainsi que les potelets de sécurité (anti-voiture bélier)) ; qu'il y a lieu également d'éviter les conflits aux endroits de forte fréquentation entre les piétons, usagers des transports publics et les cyclistes ;
- 133) Considérant que, conformément au cahier de l'accessibilité piétonne, les traversées piétonnes doivent être de plain-pied et sécurisées par les dalles podotactiles interconnectées conformes aux exigences en la 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 un balisage sonore ;
- 134) Considérant que tous les dispositifs de sécurité contre les voitures béliers doivent être intégrés suivant le guide Security by design (https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_guidesecu_fr_v06.pdf) ; que le mobilier urbain prévu dans ce cadre doit également être intégré afin d'éviter que des véhicules se stationnent ou s'arrêtent sur le trottoir ou parvis de la station ;
- 135) Considérant que certains aménagements induisent une modification du plan d'alignement ; que dès lors il y a lieu de faire établir un relevé par un géomètre-expert des nouveaux alignements engendrés par le projet et de procéder aux démarches ad hoc pour la formalisation des nouveaux alignements ;
- 136) Considérant que la conception des stations de métro doit prendre en compte les « Directives relatives à la conception des stations de métro et pré-métro de Bruxelles » ainsi que des plans de normes ; que, si le projet diverge ou serait amené à diverger des référentiels techniques ou directives, il y a lieu de prendre contact avec la DITP pour analyser des solutions adéquates et adapter les plans, coupes et détails en conséquence ;
- 137) Considérant que l'étude d'incidences a analysé l'accessibilité des stations, notamment du point de vue PMR ; qu'elle a émis diverses recommandations générales ou plus spécifiques sur les stations ;
- 138) Considérant que les ascenseurs (extérieurs, intérieurs) doivent être conformes au plan de normes de Bruxelles Mobilité du point de vue technique et esthétique ; qu'ils doivent être bien identifiables de loin et équipés de la signalétique adéquate ; qu'ils doivent être transparents pour des raisons de sécurité et sentiment de sécurité des usagers ; qu'il y a lieu de favoriser des ascenseurs à double face avant et arrière ;
- 139) Considérant que les haut et bas de rampes doivent être identifiables ; que les balustrades doivent être équipées de double main courante ;
- 140) Considérant qu'il y a lieu de s'assurer du bon niveau d'éclairage permettant d'une part d'identifier les éventuels obstacles sans éblouissement mais aussi de créer un sentiment de sécurité ;
- 141) Considérant que les revêtements du sol doivent être antidérapants et non glissants, durables et résistants à l'usure (à l'eau, aux taches, coups, lumière, vandalisme, etc.), de finition mate et sans reflet ; que la parfaite planéité doit être garantie ;
- 142) Considérant qu'il y a lieu de s'interroger sur l'absence d'un auvent devant l'accès de certaines stations ; que dès lors il y a lieu de penser au confort des usagers et plus particulièrement des PMR (en attente de l'ascenseur par exemple) ;
- 143) Considérant qu'il y a lieu de prévoir des toitures végétales des édicules d'ascenseur ;
- 144) Considérant qu'il y a lieu de prévoir des toilettes ouvertes au public et adaptées aux PMR (également déficience visuelle et auditive) dans chaque station ; qu'au moins 1 toilette par station doit se trouver hors zone contrôlée ;

Liedts

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 145) Considérant que la station Liedts s'implante au sein de la place Liedts, le long du « tracé royal », un parcours historique reliant le château de Laeken au Palais royal de Bruxelles et créé au XIXe siècle ; que la configuration actuelle de la place Liedts dérive des diverses percées créées dans le tissu urbain de la zone ; que divers projets d'aménagement ambitieux pour la place Liedts ont été imaginés lors de l'aménagement de ce tracé royal, sans qu'aucun ne voie le jour, conduisant à l'absence actuelle de réel espace public à cet endroit ;
- 146) Considérant qu'une autre perspective historique notable de la place Liedts est celle qui relie les rues de Brabant et Gallait ; que les « tracés anciens » de ces rues étaient déjà visibles sur la carte de Vandermaelen datant de 1846-1854 ; que cet axe est, depuis le XIXe siècle, un des axes d'entrée dans le pentagone en venant des quartiers nord de Bruxelles et qu'il crée une percée visuelle reliant l'intérieur du territoire de Schaerbeek avec le « pentagone » ;

- 147) Considérant que le périmètre d'intervention a été modifié en excluant les voies de trams ; que la placette située entre les rues Gallait et des Palais, les trottoirs et la zone de stationnement dans le sud-est de la place et les voiries et trottoirs au nord de la place sont remis en pristin état ; que le reste de la zone d'intervention sera pourvue d'un nouvel aménagement;
- 148) Considérant qu'il est regrettable que la placette ne soit pas réaménagée vu qu'elle forme la porte d'entrée des rues Gallait et des Palais ;
- 149) Considérant que les voiries sont asphaltées et que les zones piétonnes sont aménagées en pavés en béton ; que le projet ne prévoit que de la végétalisation en bacs ou en forme de toitures végétalisées au sein du périmètre ;
- 150) Considérant que le choix des matériaux est pauvre et n'apporte aucune plus-value urbanistique à la place Liedts ;
- 151) Considérant le manque important de végétalisation, et plus particulièrement d'aménagements en pleine terre ; que, par conséquent, 97 % de la zone d'intervention est minéralisée ; que des dispositifs techniques avaient été prévus dans le dossier initial en vue de pouvoir garantir la plantation d'arbres à haute tige (autre que des plantations en bac hors sol) mais que cela n'apparaît plus dans le dossier amendé ;
- 152) Considérant que la zone d'intervention sur la place Liedts est reprise en tant qu'espace structurant par le PRAS ;
- 153) Considérant que la prescription particulière 24. du PRAS stipule que les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain, qu'en outre, les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière ;
- 154) Considérant que les arbres d'alignement abattus dans le sud-ouest de la place ne seront pas replantés dans le projet amendé ; que dès lors le projet doit se conformer à la prescription du PRAS ;
- 155) Considérant donc qu'il y a lieu de replanter les arbres abattus dans le sud-ouest de la place ;
- 156) Considérant que les sorties de secours, en forme de trappe, ainsi que les grilles de désenfumage se trouvent au niveau des trottoirs dans les rues de Brabant et Vandeweyer ;
- 157) Considérant que les grilles de désenfumage sont imposantes vu qu'elles montent à 1 m de haut et qu'elles ont une superficie de +/- 18 m² ; qu'elles sont établies devant le front bâti à +/- 1,60 m des portes d'entrée des immeubles de logements situés aux n° 25, 27 et 29 de la rue Vandeweyer et à +/- 4,5 m des immeubles situés aux n° 183, 185 et 187 de la rue de Brabant, à la place d'emplacements de stationnement ;
- 158) Considérant que l'EIE conclut que les rejets d'air n'auront lieu qu'en situation exceptionnelle d'incendie et que les grilles de désenfumage causeront donc peu de nuisances en termes de bruit et de qualité de l'air ;
- 159) Considérant néanmoins que les grilles nuisent à la mobilité douce et à la qualité esthétique de l'espace public ;
- 160) Considérant que la rue Vandeweyer est très étroite (11,72 m) et que l'impact de la présence de la grille en cas de fumées a été étudié ; que l'étude considère la qualité de l'air au regard du caractère exceptionnel de la mise en fonction ce qui en limite de facto l'impact ; que les rejets permanents sont eux traités plus en détail dans l'étude (type de filtres choisi, localisation par rapport aux habitations et aux vents dominants) ; que cependant on peut s'interroger de la présence si proche des façades de ces installations techniques au niveau du cadre de vie et de leur intégration dans le cadre urbain ;
- 161) Considérant de plus que l'intégration de la grille de désenfumage dans la rue Vandeweyer au sein de l'espace public n'est pas idéale et qu'elle nuit aux habitations proches ;
- 162) Considérant qu'il est souhaitable d'intégrer les grilles de désenfumage dans les édifices ;
- 163) Considérant que trois trappes d'accès sont également localisées dans les rues de Brabant et Vandeweyer ; que les éléments du dossier de la demande de permis d'urbanisme sont laconiques en ce qui concerne leur raison d'être et la fréquence de leur utilisation ;
- 164) Considérant que deux grilles de sol, d'une superficie de respectivement +/- 8 m² et +/- 35 m² (estimation mesurée sur plan), se situent sur la place Liedts à côté du pavillon nord ; qu'une troisième grille de ventilation se trouve dans la rue Vandeweyer et une quatrième dans la rue de Brabant ; que quatre grilles de prise et de rejet d'air sont intégrées dans les pavillons d'accès ;
- 165) Considérant que les plans du projet amendé sont laconiques en ce qui concerne les dimensions de ces aménagements en surface ;
- 166) Considérant que toutes ces émergences réduisent fortement l'usage de cet espace public alors qu'il est d'ores et déjà saturé quant à son utilisation ;
- 167) Considérant que, malgré l'implantation des différents types de grilles et trappes d'accès, le réaménagement des rues de Brabant et Vandeweyer est limité au strict minimum alors que ces émergences ont un impact majeur sur ces rues ;
- 168) Considérant que ce projet de réaménagement de la place Liedts constitue une bonne opportunité d'intégrer un système innovant pour la collecte des déchets via des conteneurs enterrés (par exemple des bulles à verre) ; que le projet n'envisage pas une telle installation ;
- 169) Considérant, au vu de ce qui précède, qu'il y a lieu de revoir l'aménagement des espaces publics dans leur entièreté et ce dans un périmètre pertinent de raccord avec les voiries alentours et en intégrant la placette Gallait-Palais ;

Aménagement de la station :

- 170) Considérant que la station Liedts est accessible via deux pavillons dont les accès respectifs sont situés aux antipodes de la place ; que, si le pavillon sud bénéficie d'une correspondance optimale avec le tram (lignes 25, 62 et 93), le pavillon nord dirige les flux vers le bas de la place ;
- 171) Considérant qu'en sous-sol, la station est composée d'une boîte principale rectangulaire de 72 m sur 21 m, située en-dessous de la place Liedts, d'une première boîte secondaire en forme de pentagone (81 m²) dans la rue de Brabant et d'une deuxième boîte secondaire rectangulaire (228 m²) dans la rue Vandeweyer ; que la boîte principale abrite l'entrée de la station de métro et les boîtes secondaires les sorties de secours ;
- 172) Considérant que la boîte principale est accessible via un pavillon nord (10,45 m x 16,11 m) et un pavillon sud (10,45 m x 19,31 m) ; que les pavillons ont une hauteur variable, se situant entre +/- 3,50 m et 5,20 m et créée par la pente de la place ;
- 173) Considérant que l'édicule nord s'implante dans la perspective de l'axe de chalandise Brabant-Gallait ; qu'il bloque les vues et les flux entre les rues de Brabant et Gallait ; que l'EIE recommande un rassemblement des entrées dans un seul édicule localisé au centre de la place en dehors de l'axe Brabant-Gallait ; qu'il est nécessaire de suivre cette recommandation ; que l'implantation peut être une opportunité pour restructurer l'espace de la place et le rendre plus lisible ;
- 174) Considérant qu'une révision des accès en surface a un impact important sur le fonctionnement de la station en souterrain, et plus précisément en ce qui concerne la circulation verticale ;
- 175) Considérant que les édicules, y compris les quatre ascenseurs, sont recouverts d'un vitrage clair ; que le vitrage clair est utilisé dans l'idée de présenter le plus de transparence possible, si ce n'est que les éléments techniques font obstacle aux vues libérées ;
- 176) Considérant que les édicules disposent d'une forme irrégulière vu que les ascenseurs ne sont pas compris à l'intérieur mais qu'ils sont construits contre les édicules ; que ces ascenseurs sont directement accessibles depuis l'espace public ; que cette irrégularité de forme rend les édicules illisibles en ce qui concerne le cheminement à emprunter pour accéder aux quais de métro ;
- 177) Considérant que la partie de la toiture en pente est aménagée en gradins pouvant servir de bancs ; que ces gradins s'orientent vers l'ouest de la place Liedts et se ferment vers la partie centrale ; que cette partie centrale de la place est la seule libre d'obstacle et possédant du potentiel pour un aménagement convivial ;
- 178) Considérant de plus que ces édicules auront un impact visuel important dans le contexte urbanistique environnant, étant donné le fait qu'ils se situent dans la perspective de l'axe du « tracé royal » ;
- 179) Considérant par ailleurs que la place Liedts est très utilisée par les riverains pour la rencontre et le passage ; que celle-ci est très étroite et que les édicules représentent environ 10 % de la superficie totale de la zone piétonne de la place Liedts ; que la question se pose quant à l'encombrement créé par les deux pavillons d'accès au regard des flux anticipés ;
- 180) Considérant que les édicules disposent d'une forme irrégulière, d'une toiture partiellement végétalisée et partiellement aménagée en gradins pouvant servir de bancs ; que cette architecture conditionne fortement l'aménagement et l'utilisation futurs de la place Liedts ;
- 181) Considérant que l'architecture et l'esthétique des pavillons proposés ne rejoignent pas suffisamment les qualités urbaines et patrimoniales du lieu alors qu'il se situent le long du tracé royal ;
- 182) Considérant de plus que leur forme irrégulière et l'aménagement en gradins impacteront de manière importante les usages, la propreté de la place et le sentiment de sécurité qui y est associé ;
- 183) Considérant qu'il y a donc lieu de revoir l'architecture des édicules (voir aussi chapitre patrimoine) ;
- 184) Considérant par ailleurs que le design de l'édicule ascenseur ne correspond pas aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ; que la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante (côté extérieur) est manquante ; que le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons est trop fragile (les vitrages se cassent très facilement à la moindre vibration), et en même temps il est compliqué de les remplacer (la commande de ce type de vitrage est plus longue par rapport au vitrage feuilleté) ;
- 185) Considérant que les sas ascenseurs doivent être fermés durant les heures nocturnes ; qu'il y a lieu d'assurer la transparence maximale des parois, ainsi que de la cabine, et ceci, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur ;
- 186) Considérant que le totem de commande PMR ne figure pas sur les plans ;

Colignon

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 187) Considérant que le périmètre de la demande ne prend pas en compte tout le développement de la place Colignon ; que, dès lors, le même espace public est traité de deux manières différentes, avec une partie en espace partagé sur plateau de plain-pied et une deuxième maintenue dans son état existant, et donc dans un langage et des matériaux différents ; que dès lors le projet amendé n'apporte aucune cohérence à l'échelle de la place ; qu'il y a donc lieu d'élargir le périmètre d'intervention et de proposer un projet d'ensemble et non morcelé ;

- 188) Considérant qu'il ne s'agit pas d'un pristin état comme annoncé par le demandeur mais d'un réaménagement public partiel au travers duquel le demandeur ne modifie que ce qui est impacté par la construction de la station ; que cela est contraire au bon aménagement des lieux ;
- 189) Considérant que l'étude d'incidences a analysé l'aménagement autour de la place Colignon, notamment du point de vue des modes actifs, et a établi des recommandations visant l'amélioration du projet sur ces points ;
- 190) Considérant qu'il y a lieu de revoir le type de revêtement de surface ; que pour la chaussée le choix d'un revêtement lisse peut répondre à une durée de vie plus longue de la tenue du matériau dans le temps et présenter des qualités acoustiques ;
- 191) Considérant que la symétrie obtenue entre le côté ouest, où sont placées les grilles de désenfumage, et le côté est, où sont placés les emplacements vélos, est relative et mérite d'être mieux réfléchi ;
- 192) Considérant que la grille de ventilation telle que présentée est trop grande et inesthétique ; qu'accoler une gaine de désenfumage à l'édicule est non seulement inesthétique, mais représente également un obstacle visuel (manque de transparence) et l'expose au risque de graffitis ;
- 193) Considérant qu'il y a lieu de suivre les recommandations de l'étude d'incidences en prévoyant un aménagement et une architecture qualitatifs des grilles de désenfumage et une bonne intégration urbanistique ;
- 194) Considérant que l'étude d'incidences a relevé le rôle d'obstacle et le manque d'intégration des bouches de désenfumage et des sorties de secours et a émis des recommandations afin de limiter ces impacts ;
- 195) Considérant que la pente du sol doit impérativement être en contresens par rapport à l'édicule ;
- 196) Considérant que le rétrécissement de la voirie au niveau de la portion comprise entre les rues Floris et Verhas n'est pas justifié ; qu'il détériore la symétrie de la place et renforce le conflit entre les bus et les cyclistes, qui ne seront plus capables de contourner les premiers lorsque ceux-ci seront à l'arrêt ;
- 197) Considérant que la société De Lijn a recours à des bus bi-articulés ; que, suite au rétrécissement de la chaussée, ils risquent de ne plus pouvoir passer ; qu'il y a lieu d'en réaliser la vérification et de fournir des plans de giration au dossier ;
- 198) Considérant qu'en ce qui concerne l'éclairage public, une demande de permis d'urbanisme (Réf. Nova : 15/PFD/1832324) est en cours d'instruction ; que cette demande a pour objet de remplacer l'éclairage public sur mât par des consoles en façade ;

Aménagement de la station :

- 199) Considérant que le design de l'édicule ascenseur ne correspond pas aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ; que la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante (côté extérieur) est manquante ; que le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons est trop fragile (les vitrages se cassent très facilement à la moindre vibration), et en même temps il est compliqué de les remplacer (la commande de ce type de vitrage est plus longue par rapport au vitrage feuilleté) ;
- 200) Considérant que le totem de commande PMR ne figure pas sur les plans ;
- 201) Considérant qu'au niv. -1, l'implantation en cul-de-sac d'un couloir n'est pas idéale du point de vue du cheminement et pour la sécurité des PMR ; qu'il y a lieu d'assurer la transparence maximale des parois, ainsi que de la cabine, et ceci, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur ;

Verboekhoven

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 202) Considérant que la grille de ventilation telle que présentée pour l'intérieur d'îlot est trop grande et inesthétique ; qu'accoler une gaine de désenfumage à l'édicule est non seulement inesthétique, mais représente également un obstacle visuel (manque de transparence) et l'expose au risque de graffitis ;
- 203) Considérant que la pente du sol doit impérativement être en contresens par rapport à l'édicule ;
- 204) Considérant que l'étude d'incidences a analysé la perte d'intimité potentielle et les vis-à-vis causés par l'installation de l'édicule en intérieur d'îlot et a émis des recommandations à ce sujet ;
- 205) Considérant que l'étude d'incidences a émis des recommandations concernant l'aménagement temporaire de la parcelle du Lidl en vue d'en favoriser la verdurisation et d'éviter la création d'un chancre en l'absence de projet ;
- 206) Considérant que l'étude d'incidences a analysé les impacts causés par la passerelle piétonne prévue côté sud de la station Verboekhoven ; qu'au vu de la faible fréquentation attendue, de l'incertitude sur la réalisation de la halte RER et des inconvénients causés notamment en termes de sécurité et de vis-à-vis, l'étude ne recommande pas de réaliser cette passerelle dans un premier temps ;

Aménagement de la station :

- 207) Considérant que le design de l'édicule ascenseur ne correspond pas aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ; que la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante (côté extérieur) est manquante ; que le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons est trop fragile (les vitrages se

cassent très facilement à la moindre vibration), et en même temps il est compliqué de les remplacer (la commande de ce type de vitrage est plus longue par rapport au vitrage feuilleté) ;

- 208) Considérant que le totem de commande PMR ne figure pas sur les plans ;
- 209) Considérant que l'étude d'incidences a analysé la fonctionnalité de l'entrée côté Lambermont avec des hypothèses maximalistes ; qu'elle a recommandé de prévoir un passage libre de minimum 5 mètres afin de pouvoir accueillir correctement les flux voyageurs en lien avec le tram ;
- 210) Considérant que la présente procédure n'a pas pour objet d'autoriser le demandeur à procéder aux expropriations nécessaires à la réalisation de son projet ;

Riga

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 211) Considérant que la grille de ventilation telle que présentée est trop grande et inesthétique ; qu'accoler une gaine de désenfumage à l'édicule est non seulement inesthétique, mais représente également un obstacle visuel (manque de transparence) et l'expose au risque de graffitis ;
- 212) Considérant que la pente du sol doit impérativement être en contresens par rapport à l'édicule ;

Aménagement de la station :

- 213) Considérant que le design de l'édicule ascenseur ne correspond pas aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ; que la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante (côté extérieur) est manquante ; que le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons est trop fragile (les vitrages se cassent très facilement à la moindre vibration), et en même temps il est compliqué de les remplacer (la commande de ce type de vitrage est plus longue par rapport au vitrage feuilleté) ;
- 214) Considérant que le totem de commande PMR ne figure pas sur les plans ;
- 215) Considérant qu'au niveau -1 de la station, l'entre-distance entre les pieds des deux escalators est trop étroite ; que cela constitue un risque de croisement et/ou collision des flux ; que dès lors il y a lieu de prévoir une zone de retournement plus grande ;
- 216) Considérant qu'au niveau -2, la grande zone commerciale est assez cachée du hall ; que dès lors il y a lieu de s'interroger sur l'interaction qu'elle aura avec le hall ;
- 217) Considérant que le sanitaire public prévu au -3 se trouve dans une zone contrôlée et dans un cul-de-sac à l'abri du contrôle social ; que dès lors il y a lieu de revoir son positionnement ; que part ailleurs il faut prévoir une autre toilette ouverte au public et accessible aux PMR hors zone contrôlée ;

Tilleul :

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 218) Considérant que les grilles de désenfumage (cheminées) de 1m de haut en zone de trottoir (rue de Paris) ne contribuent pas à un aménagement de l'espace public de qualité ; qu'il y a lieu de les positionner en dehors du cheminement des piétons, hors trottoir et de les intégrer aux nouvelles constructions ou constructions existantes ;
- 219) Considérant le réaménagement en 2022 du carrefour des rues Picardie/Verdonck ;
- 220) Considérant la minéralisation importante aux abords de la station Tilleul ;
- 221) Considérant la présence de bulles à verre au coin des rues Verdonck/ Van Hamme ;
- 222) Considérant que l'étude d'incidences recommandait pour la station Tilleul de conserver les bulles à verre présentes ;
- 223) Considérant le stationnement vélo à ciel ouvert ;
- 224) Considérant que le projet de réaménagement de la voirie Verdonck se limite au début de la rue ;
- 225) Considérant que la voie carrossable devant la station de métro mesure moins de 6m ;
- 226) Considérant le rôle multimodal de la station Tilleul ;
- 227) Considérant la hausse de l'utilisation des véhicules en free floating;
- 228) Considérant le manque de passage pour piétons au niveau de la station Tilleul ;
- 229) Considérant que l'étude d'incidences recommandait pour la station Tilleul d'augmenter le nombre de traversées piétonnes ;
- 230) Considérant que le projet prévoit l'aménagement de potagers à côté de la station Tilleul ; que l'aménagement de ces potagers devrait faire l'objet d'un processus participatif avec les riverains ;

Aménagement de la station :

- 231) Considérant que la présence des locaux techniques au rez-de-chaussée le long des potagers est acte manqué à d'une part l'activation de la station, l'attraction pour les usagers entrant dans la station, et d'autre part pose la question sur la

compatibilité de ces deux fonctions ; que dès il y a lieu d'améliorer la configuration de manière à donner plus de transparence entre l'espace intérieur et extérieur ;

- 232) Considérant qu'il y a lieu d'assurer une transparence maximale des ascenseurs ;
 233) Considérant qu'au niveau des quais, les escaliers dont la volée est plus courte de 4 m sont positionnés contre le mur ; qu'il y a lieu d'inverser l'implantation des escaliers et d'escalators afin de pouvoir gagner 2 m de largeur supplémentaire sur 4 m ; que cela permettra un stockage plus aisé des voyageurs sur la longueur des quais ;

Paix

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 234) Considérant que la grille de ventilation telle que présentée est trop grande et inesthétique ; qu'accoler une gaine de désenfumage à l'édicule est non seulement inesthétique, mais représente également un obstacle visuel (manque de transparence) et l'expose au risque de graffitis ;
 235) Considérant que la pente du sol doit impérativement être en contresens par rapport à l'édicule ;
 236) Considérant le déplacement de l'arrêt de tram en lieu et place de la zone de livraison située au niveau du 23 Place de la Paix ;
 237) Considérant que les emplacements vélos en voirie ne sont pas couverts ;
 238) Considérant la suppression de 2 places de stationnement située au niveau du 15 Place de la Paix ;
 239) Considérant la suppression de 6 places (1 PRM et 5 emplacement) en voirie situées au niveau de l'Académie de musique ;
 240) Considérant la modification de la composition du parking de l'Académie de musique, passant de 13 places (dont 2 places Cambio et 11 emplacements) à 11 places (dont 1 place PMR, 2 places Cambio et 8 emplacements) ;
 241) Considérant que l'étude d'incidences recommande de relocaliser la place Cambio présente au sein du périmètre d'intervention pour la station Paix ;
 242) Considérant que l'étude d'incidences a évalué le besoin en emplacements de stationnement et d'arrêt particuliers autour de la station Paix et recommande l'installation de deux zones de livraisons et d'un emplacement taxi ;
 243) Considérant le manque d'arceaux à vélo sur la place de la Paix ;

Aménagement de la station :

- 244) Considérant que le design de l'édicule ascenseur ne correspond pas aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ; que la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante (côté extérieur) est manquante ; que le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons est trop fragile (les vitrages se cassent très facilement à la moindre vibration), et en même temps il est compliqué de les remplacer (la commande de ce type de vitrage est plus longue par rapport au vitrage feuilleté) ;
 245) Considérant que le totem de commande PMR ne figure pas sur les plans ;
 246) Considérant qu'au niv. -1, l'implantation en cul-de-sac d'un couloir n'est pas idéale du point de vue du cheminement et pour la sécurité des PMR ; qu'il y a lieu d'assurer la transparence maximale des parois, ainsi que de la cabine, et ceci, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur ;

Bordet

Aménagement de l'espace public et abords des stations :

- 247) Considérant que l'étude d'incidences a pris en compte le PAD Bordet et les projet prévus dans la zone dans leur état d'avancement actuel ; que ceux-ci étant à un stade de développement trop précoce pour pouvoir alimenter l'étude, il a été recommandé de continuer à coordonner les travaux pour la suite de la procédure ;
 248) Considérant que l'ascenseur de l'édicule isolé du côté du Decathlon est peu identifiable comme accès à la station ; que la configuration peut engendrer un sentiment d'insécurité ; que le volume qui intègre la sortie de secours et la climatisation des commerces est trop imposant et le traitement de ces émergences peu qualitatif ;
 249) Considérant que la station Villo ! doit être déplacée afin qu'elle ne constitue pas un obstacle dans le cheminement piétons et la rampe d'accès à la station SNCB ;
 250) Considérant que le parking vélos est un espace complètement isolé, opaque, sans ouverture vers l'extérieur et ne bénéficie pas de la lumière du jour ; que dès lors il y a lieu de rendre l'espace visible de l'extérieur (vitrages) et d'en assurer la sécurisation ;
 251) Considérant que les traversées piétonnes des carrefours Bordet/Haecht et Bordet/Léopold III devraient être rendues plus confortables ;
 252) Considérant la classification :
 - En voirie Vélo PLUS de l'avenue J. Bordet et de l'avenue Léopold III,
 - En voirie Vélo Confort de la chaussée de Haecht ;

- 253) Considérant le projet de réaménagement de l'avenue J. Bordet visant à aménager une piste cyclable tout le long de la voirie ;
- 254) Considérant le projet de création d'un rond-point au croisement de l'avenue J. Bordet et l'avenue de Schiphol ;
- 255) Considérant le rôle multimodal de la station Bordet (train, métro, bus, tram, P+R...) ;
- 256) Considérant que l'étude d'incidences a émis plusieurs recommandations concernant l'amélioration des circulations modes actifs autour de la station Bordet ;
- 257) Considérant l'aménagement d'un double quais bus et d'un marquage au sol dédié à l'arrêt des bus situés à proximité de la station Bordet ;
- 258) Considérant la hausse à prévoir de la démographie via les PAD Bordet et Défense ;
- 259) Considérant les 77 emplacements vélos prévus ;
- 260) Considérant la présence d'une ZACA de priorité au niveau du carrefour entre la chaussée de Haecht et l'avenue J. Bordet ;
- 261) Considérant que l'étude d'incidences a analysé les demandes en stationnement spécifique et recommande de prévoir une place de stationnement taxi en lien avec la station ;

Aménagement de la station :

- 262) Considérant que les ouvertures des portes donnant sur le hall d'accueil ne peuvent en aucun cas empiéter sur le cheminement des usagers et/ou d'évacuation ;
- 263) Considérant qu'au niveau 45.50, il y a lieu d'assurer les largeurs suffisantes du point de vue de flux et de sécurité dans les zones tampons en haut ou en bas d'escalators et d'escaliers ;
- 264) Considérant qu'aux niveaux + 27,00 et +37,00, l'implantation des escalators crée un obstacle en réduisant l'espace de passage tout en créant une zone moins qualitative ; qu'il serait judicieux d'inverser les deux ;
- 265) Considérant que les plans manquent des détails sur l'implantation du mobilier de stations (bancs, poubelles, ...) et autre équipements ;
- 266) Considérant qu'il y a lieu de d'analyser l'espace dédié aux services aux voyageurs (commerces, activités, etc.) au sein des stations de manière à estimer les besoins en surface et les éventuelles possibilités d'extension à long terme ;
- 267) Considérant qu'il y a lieu de se coordonner avec la SNCB en ce qui concerne l'aménagement des quais et l'accessibilité à l'arrêt ;

Station d'épuration

- 268) Considérant la procédure de modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) n° 19 « Quartier Ouest de la Gare du Nord » en cours d'étude par la Commune et visant à aménager un espace public de qualité sur la place Solvay et la parcelle de l'ancien « Medical Center » ; que, à ce titre, cette parcelle SNCB et la zone sur laquelle est construite la station d'épuration sont reprises dans le périmètre de modification du PPAS précité ;
- 269) Considérant que le bâtiment est construit en zone de voirie au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ; qu'il est construit sur l'espace public ; que l'on ne peut construire en zone de voirie ; qu'il y a d'abord lieu de la désaffecter et de revoir les alignements en fonction ;
- 270) Considérant que l'intégration urbaine du bâtiment est peu en accord avec le cadre environnant ; que la proposition vient rompre la composition de façade soignée du tunnel qui participe à l'emprise de la Gare du Nord, inscrite à l'inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 271) Considérant que le bâtiment est composé d'une pléthore de matériaux différents aux couleurs variées (panneaux sandwich en aluminium, béton préfabriqué acidé blanc et gris, murs rideaux en vitrage transparent teinté gris, portes sectionnelles en PVC anthracite) ; que la composition de ces façades est inesthétique (mur rideau vertical mélangé à des fenêtres en bandeaux horizontaux, le dernier étage s'inscrivant dans la façade existante en pierre bleue et longeant l'assiette ferroviaire) ;
- 272) Vu le permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué le 7 décembre 2018 et visant à « démolir sans reconstruire le Medical Center dans le contexte spécifique de la mise en place des travaux de la future ligne de métro vers le Nord de Bruxelles » (15/PFD/692097) ainsi que ses motivations spécifiques : « Considérant qu'Infrabel a l'intention de reconstruire un bâtiment avec la même emprise au sol que celui démolé ; que ce projet ne peut être réalisé qu'à la fin des travaux de la construction du tunnel sous les voies de chemin fer (dossier actuellement à l'instruction - Réf. Nova : 15/PFD/648592) ; que cette demande de permis est techniquement distincte (sic.) de l'ouvrage sous la gare du Nord ; que la reconstruction d'un bâtiment peut se faire quel (sic.) que soit l'issue de la demande de permis d'urbanisme relative à construction d'un tunnel sous les rails de la gare du Nord » ;
- 273) Considérant qu'il y a lieu que la station d'épuration constitue un ensemble homogène avec ce projet envisagé par Infrabel ; qu'il y a lieu de coordonner le développement des deux demandes ;
- 274) Vu le Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) « 2 - Brabant Nord - Saint-Lazare » portant sur l'aménagement des parvis de la Gare du Nord et de la rue d'Aerschot entre la rue de Quatrecht et la rue de Brabant (EO.7) et, notamment, sur la rénovation et de la mise en valeur du tunnel Quatrecht ; qu'il y a lieu que la STEP se raccorde à ces projets en cours ;

- 275) Considérant que l'aménagement minéral des abords de la STEP est problématique en termes d'usages notamment par rapport aux études en cours sur la modification du PPA dans lesquelles cette parcelle est envisagée comme un espace ouvert, public et devant également s'inscrire dans les maillages verts et continuités écologiques [voies ferrées et, ensuite, végétalisation des espaces publics du quartier] ;
- 276) Considérant que les plans de la situation existante ne sont pas corrects ; que, suite à la construction du tunnel sous la Gare du Nord (15/PFD/648595), la zone en question sera réaménagée avec la plantation d'une pelouse et de 6 arbres, comme en situation existante d'avant démolition du « Medical Center » ;
- 277) Considérant donc que le sous-sol du bâtiment viendra imperméabiliser la dernière zone en pleine terre disponible et supprimer 3 des 6 arbres ;
- 278) Considérant que les revêtements de surface en béton imperméabilisent le sol ; qu'ils sont prévus pour que les camions porte-container puissent accéder aux portes sectionnelles de la STEP deux fois par semaine ; que cela condamne l'usage et la perméabilité de cette portion d'espace public ;
- 279) Considérant que les surfaces disponibles dans le bâtiment pour l'épuration sont limitées ; que la note de l'étude d'incidences mentionne un processus d'épuration nécessitant de nombreux bassins de stockage et de réservoirs aux cubages importants ; que, toutefois, aucun plan n'est dessiné avec l'implantation exacte de ces installations ;
- 280) Considérant que le tracé du tunnel métro comporte plusieurs points bas sur son parcours (Aerschot, Verboekhoven, Tilleul) ; que la récupération des eaux d'infiltration du tunnel et des stations est gravitaire ; que la station d'épuration se trouve à la surface et en bout de circuit ; que l'ensemble des effluents devra donc être acheminé et pompé depuis la station Tilleul, c'est-à-dire sur près de 5 km, jusqu'à la station d'épuration située Gare du Nord ; qu'il y a lieu de questionner la durabilité de la démarche ;
- 281) Considérant toutefois la volonté appréciée du demandeur de suivre partiellement la variante d'infiltration de l'EIE visant à épurer les eaux d'exhaure et de les diriger, à terme, vers une noue en plein air sur le boulevard Bolivar qui rejoindrait la Senne dans le cadre du projet « Max-Sur-Senne » ; que, en attendant la concrétisation de ce projet, les eaux traitées et dépolluées seraient rejetées à l'égout ; que la pertinence de la localisation de la station d'épuration est donc fortement dépendante de la concrétisation dudit projet « Max-Sur-Senne » ;
- 282) Considérant dès lors qu'il y a lieu d'étudier une alternative de positionnement au point le plus bas, en fonction de la meilleure implantation, intégrée dans le contexte finement étudié et mieux insérée dans le tissu urbain ;

PATRIMOINE :

- 283) Considérant l'article 245 du CoBAT relatif à la délivrance d'un permis d'urbanisme ou de lotir qui peut être subordonnée à des conditions particulières liées à la protection du patrimoine archéologique ;
- 284) Considérant la situation des parcelles concernées dans différentes zones de potentiel archéologique des communes de Schaerbeek, Evere et Bruxelles-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) ;
- 285) Considérant que l'étude d'incidences a évalué les impacts patrimoniaux du projet et de ses alternatives ;
- 286) Considérant que l'étude d'incidences avait relevé la nécessité d'intégrer la signalétique aux plans amendés, en particulier en ce qui concerne les bâtiments et sites à caractère patrimonial ;

Liedts

- 287) 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 Notre-Dame de Laeken et enfin, l'avenue du Parc Royal ;
- 288) Considérant qu'en ce qui concerne Liedts, l'étude d'incidences avait identifié la nécessité de préserver les perspectives historiques ;
- 289) Considérant 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 ;
- 290) Considérant que les édicules d'accès au métro sont positionnés de telle sorte qu'ils ont un impact direct sur cette perspective ; qu'il serait plus opportun de conserver une largeur libre de 20m minimum entre le front bâti opposé et les édicules ;
- 291) Considérant que l'impact visuel des édicules pourrait être minimisé en rassemblant les équipements au sein d'un même volume (ascenseurs, abris des arrêts de surface, grilles de désenfumage, ...) ;
- 292) Considérant que les grilles de désenfumage sont positionnées à 1m du sol, encombrant ainsi inutilement l'espace public ; qu'elles pourraient être positionnées à ras-du-sol afin de libérer l'espace ;

- 293) Considérant qu'un bunker est située sous la place Liedts et qu'il y aurait lieu de le documenter et compléter le dossier en fonction ;
- 294) 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) ; que le projet indique qu'il n'y aura pas de transformation de façade ;
- 295) Considérant toutefois que l'aménagement d'un accès nécessite automatiquement une signalétique importante ; qu'il y a lors de mieux documenter cette intervention ;

Colignon

- 296) Considérant que la place Colignon appartient à l'axe monumental et majeur, long de 4,2 km, qui court de la place Royale à la gare de Schaerbeek comprenant la rue Royale, la rue Royale Sainte-Marie, l'avenue Maréchal Foch et l'avenue Princesse Elisabeth ;
- 297) Considérant que, dès 1887, la place est aménagée et agrandie afin de s'harmoniser avec la taille de l'Hôtel Communal 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 ;
- 298) 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 ;
- 299) Considérant que ce tracé est ponctué de deux monuments classés dont l'Hôtel communal de Schaerbeek devant lequel vient s'implanter la nouvelle station ;
- 300) Considérant que le périmètre concerné ne comprend pas l'entièreté de la Place Colignon 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 ;
- 301) Considérant que la réalisation d'un voile vertical de fermeture de la station se situe à proximité immédiate des caves de l'Hôtel communal de Schaerbeek ; qu'il y a dès lors lieu de confirmer qu'aucune intervention n'est prévue à partir des caves de l'Hôtel communal ;
- 302) Considérant le risque de tassement différentiel lié aux interventions sous/à proximité de l'édifice et qu'il y a lieu de prévoir la pose de témoins/capteurs également dans le bâtiment proprement dit ;
- 303) Considérant que l'implantation des accès au métro et des ascenseurs ont un impact direct sur la perspective d'entrée de l'Hôtel communal de Schaerbeek ; qu'il y a lieu de faire pivoter les ascenseurs de 90° dans le sens horloger et de resserrer les accès au métro vers le centre ;
- 304) Considérant que les éléments de signalétique urbaine ainsi que les dispositifs techniques et de sécurité ne sont que peu documentés ; qu'il y a lieu de les positionner de la manière la plus discrète possible ;
- 305) Considérant que la place Colignon se distingue par des façades de grande qualité qui forment un ensemble architectural remarquable ;
- 306) Considérant que le nouvel aménagement de la place est particulièrement minéral ;
- 307) Considérant toutefois que la plantation d'arbres à haute tige entrave la lisibilité des façades de l'Hôtel communal de Schaerbeek et celles des maisons situées sur le parvis avant ;

Verboekhoven

- 308) Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'un accès de la station via les n°115-117 du boulevard Lambermont ;
- 309) Considérant que ces 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 et https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Boulevard_Lambermont/117/22125) ;
- 310) Considérant toutefois que l'aménagement d'un accès nécessite automatiquement une signalétique importante ; qu'il y a lors de mieux documenter cette intervention ;

Riga

- 311) Considérant que l'étude d'incidences 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 ;
- 312) Considérant que l'étude d'incidences mentionne que les arbres matures étant proches des nouveaux aménagements, leurs systèmes racinaires sont imbriqués ;

- 313) Considérant qu'il est prévu de couper une motte pour chaque arbre ; que cette action les privera d'une grande partie de leur système racinaire ; que ce sera aussi le cas pour les arbres proches ;
- 314) 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 2.0 fois la hauteur de l'arbre, bien plus, donc que ce qui serait concerné par la motte déplacée ;
- 315) Considérant que l'étude d'incidences mentionne aussi que les chances de reprises des arbres déplacés ne sont pas grandes puisque la perte d'une grande partie des racines (et les dégâts causés aux racines se trouvant dans la motte lors de leur cisaillement) aura forcément comme conséquence la mortalité d'une partie du houppier, dans les mois et années suivantes ; que l'arbre devra alors puiser dans ses réserves (situées dans le bois) pour tenter de reconstruire les parties perdues du houppier et des racines et qu'il ne remplace jamais une racine de structure une fois celle-ci perdue ;
- 316) 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 ;
- 317) Considérant que le projet étant de replacer les mottes dans un autre secteur du Square, il faudra évidemment creuser de nouveaux trous pour les y placer ; que cela signifie que, à nouveau, des systèmes racinaires d'arbres, qui n'étaient pas prévus à l'abattage ou au déplacement, seront encore une fois coupés et que la santé d'autres arbres sera mise en péril ;
- 318) Considérant que la composition paysagère du square Riga a été réfléchie et pensée en suivant une logique d'aménagement ; que déplacer des parties de ce square n'a donc pas de sens de ce point de vue ;
- 319) Considérant par conséquent que le déplacement prévu de 3 à 5 arbres matures du square Riga est inopportun et que rien ne garantit que l'effet paysager des nouveaux aménagements sur le square Riga en préservera ou améliorera sa qualité ;
- 320) Considérant, en ce qui concerne les arbres maintenus, qu'afin de s'assurer de leur bonne préservation, il y a lieu de ne prévoir aucun terrassement, aucune compaction, aucun stockage ou déversement dans la zone vitale des arbres, soit au minimum la couronne plus 2m, 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 ;
- 321) Considérant qu'il y a lieu de compenser l'abattage des arbres ne pouvant être maintenus par de nouvelles plantations ;
- 322) Considérant que celles-ci devront se faire en assurant une qualité de terre de plantation respectant les paramètres définis par le CCT2015 avec un calibre maximal des plants de 20/25 avec des mottes de dimensions proportionnées et durant la période de plantation limitée entre novembre et février ;
- 323) Considérant qu'il y a lieu d'établir un plan de plantation en coordination avec la Direction du Patrimoine Culturel ;

MOBILITÉ :

- 324) Considérant que l'étude d'incidences a utilisé les dernières projections et hypothèses disponibles, notamment les révisions de projection démographique disponibles en 2019 ; que les conséquences à long terme de la pandémie ne peuvent encore être raisonnablement anticipées ; qu'il s'agit par ailleurs d'une décision d'ordre stratégique qui dépasse le cadre d'une demande de permis d'urbanisme ;
- 325) Considérant que l'étude d'incidences a analysé les parcours des différents usagers en termes de confort et de praticabilité ;
- 326) Considérant que l'étude d'incidences a évalué systématiquement le temps de parcours entre la surface et les quais, tant pour un utilisateur des ascenseurs que des escalators ;

Liedts

- 327) Considérant que le projet prévoit une coupure de la circulation de l'avenue de la Reine entre les rues de Brabant et Verte ainsi que l'aménagement en zone piétonne de cette partie de l'avenue ; que, si la demande initiale prévoyait une mise à sens unique des rues de Brabant et Verte vers la Gare du Nord, la demande amendée inverse le sens de circulation de la rue Verte ;
- 328) Considérant que ces modifications ont été recommandées par l'EIE afin de permettre une augmentation de la surface destinée aux piétons et la création d'une connexion directe entre la zone commerçante de la rue de Brabant et les quais de tram et l'entrée du métro ;
- 329) Considérant néanmoins que cette mise à sens unique a un impact non négligeable sur la circulation des rues concernées et adjacentes ; que la demande de permis d'urbanisme amendée n'est pas accompagnée de schémas de circulation ; que le complément apporté en termes d'analyse d'impact est insuffisant sur ce point ;
- 330) Considérant que, si la demande initiale visait l'aménagement des escaliers entre les deux pavillons d'entrée, la demande amendée supprime ces escaliers et réaménage le centre de la place en pente (3 %) ; que cette modification améliore la circulation piétonne, cycliste et PMR ;
- 331) Considérant que, comparativement à la situation existante, les espaces dédiés aux piétons sont plus importants ;

- 332) Considérant néanmoins que la continuité de la partie centrale de la place est fortement réduite de par la présence des deux édicules ;
- 333) Considérant de plus que le pavillon nord se trouve dans l'axe Brabant-Gallait ; que cet axe est fréquemment utilisé par les piétons et cyclistes venant de la rue de Brabant et allant vers le quartier Colignon (via la rue Gallait) ; qu'il est nécessaire de garantir une circulation bidirectionnelle lisible des piétons et cyclistes à travers la place ; qu'il y a donc lieu de déplacer l'édicule qui se trouve au nord de la place afin de dégager cet axe de chalandise ;
- 334) Considérant que 2 itinéraires cyclables régionaux (ICR) - « Verte – Liedts – Reine » et « Brichaut/Vandeweyer – Liedts – Reine » - passent par la place Liedts ; qu'il est souhaitable de séparer cyclistes et automobilistes dans la montée de la rue des Palais, reprise en tant qu'axe « confort » voiture par le PRM ; que l'aménagement d'une piste cyclable à cet endroit rencontrerait ce besoin ;
- 335) Considérant que la rue de Brabant est très fréquentée et que la grille de désenfumage limite la largeur du trottoir localement à 4,50 m ; que, au niveau des n° 25, 27 et 29 de la rue Vandeweyer, la largeur du trottoir est réduite au strict minimum (1,60 m) ; qu'il y a lieu d'adapter la largeur des trottoirs aux flux attendus de piétons ;

Riga

- 336) Considérant que la Gare de Schaerbeek a été prise en compte par l'étude d'incidences dans l'analyse de l'accessibilité et des points d'intérêt autour de la station Riga ;

Le tram et la mobilité à courte distance

- 337) Considérant que les « alternatives tram » étudiées offrent des solutions intéressantes pour améliorer la compétitivité et le niveau de service de la ligne de tram 55 afin qu'elle réponde aux objectifs régionaux de mobilité et de développement territorial ; que la ligne est aujourd'hui au maximum de sa capacité en termes de fréquence (nombre de trams sur la ligne) mais peut être améliorée en termes de capacité de voyageurs (+ 40 % en optant pour le modèle T4000) ;
- 338) Considérant que l'alternative de mise en site propre ne permet qu'un gain faible de vitesse (entre 3 et 6 %) en heure de pointe car elle ne résout pas les contraintes fixes (physiques et infrastructurelles) existantes ; que l'on augmente la capacité voyageurs mais que l'on reste avec un transport à faible vitesse et fréquence actuelle maintenue (1 tram toutes les 5 minutes) en heure de pointe ; que cette alternative a des impacts très lourds sur la mobilité locale des autres modes de transport sur les tronçons mis en site propre (suppression de 800 places de stationnement) ;
- 339) Considérant que l'étude d'incidences a mis en évidence que la ligne de métro ne remplaçait pas un réseau de transport de surface mais devait en être complémentaire ; qu'il y a donc lieu de développer une réflexion à ce sujet ;
- 340) Considérant que, à partir du moment où cette ligne T55 existe et que le projet amendé conserve les rails en place sur toute la ligne (la STIB souhaitant maintenir cette ligne pour l'alimentation de son réseau), les solutions qui précèdent ne sont pas incompatibles avec une desserte de surface en tram qui serait réorganisée dans le temps (horaires) et dans l'espace (suppression, modification de la localisation de certains arrêts permettant de rabattre des lignes perpendiculaires vers le métro), et donc complémentaire avec le métro ;
- 341) Considérant que, en effet, le métro ne répond pas aux mêmes types de pratiques de mobilité quotidienne que les transports de surface (distance courtes, déplacements de proximité) et insiste pour que le tram puisse être maintenu dans une ligne compatible avec le métro ;
- 342) Considérant que l'étude d'incidences a analysé la desserte actuelle entre la future station Bordet et Haren ; qu'une optimisation du réseau de surface dans le quadrant nord-est a été jugée nécessaire ;
- 343) Considérant que dès lors que la STIB devrait présenter les plans de réorganisation envisagée à l'heure actuelle du réseau de transport de surface à terme, en complément du métro et le cas échéant identifier les portions de rails inutiles à l'exploitation commerciale ;
- 344) Considérant par ailleurs l'état actuelle de la ligne, celle-ci pourrait subir des améliorations d'ici à la mise en service du métro (estimée à dans 10 ans) ;

Accessibilité des et en stations

- 345) Considérant l'importance de la prise en compte des exigences en matière d'accessibilité universelles dans l'espace public et dans les lieux accessibles au public ; que tel est le cas des stations de métro particulièrement en ce qui concerne l'accessibilité du quai à la rame ; que dès lors il y a lieu de faire appel au service d'experts en accessibilité tout au long de la suite de l'instruction du projet jusqu'à la fin des chantiers afin de s'assurer de la conformité du projet à ces exigences ;
- 346) Considérant ce qui précède, qu'il y a lieu d'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 de faire valider par les experts les modifications apportées aux plans, détails et coupes avant introduction des plans modifiés ;

347) Considérant que les rampes d'accès vélo doivent être comprises entre 2 et 4% ; que les plans ne font pas mention du pourcentage des pentes ; que dès lors il y a lieu de vérifier la conformité du pourcentage des pentes des rampes d'accès pour vélos ;

Stationnement vélo

- 348) Considérant que l'étude d'incidences a analysé pour chaque station l'offre et la demande en stationnement vélo et a émis des recommandations concernant le nombre et le type d'emplacements à prévoir ;
- 349) Considérant que le stationnement vélo prévu au sein des stations est en-deçà des estimations du masterplan vélo mais correspond aux projections de l'étude d'incidences ; que dans une optique prospective de l'évolution des besoins en stationnement vélo en station, il serait utile d'analyser les possibilités d'augmentation à long terme des capacités en stationnement vélo par station (flexibilité des volumes) ;
- 350) Considérant que les stations Villo ! ne constituent pas du stationnement vélo ; que dès lors, le stationnement Villo ! ne peut faire partie du nombre de places de stationnement vélo à créer par station ;
- 351) Considérant qu'il y a lieu de prévoir du stationnement pour vélos cargo d'un ratio de 5 % du nombre de places de stationnement de vélo classique avec un minimum de 5 places pour vélos cargo ;
- 352) Considérant que dans la station Liedts, aucune place de stationnement de longue durée n'est prévue dans la station ; que dans le contexte urbain dense, il y a une forte demande pour du stationnement de longue durée et sécurisé ; que si la station ne peut accueillir ce type de stationnement, il y a lieu de trouver une alternative dans des constructions existantes au vu du peu d'espace public disponible ;
- 353) Considérant que la situation est la même pour la station Colignon ; qu'il en va de même pour la station Liedts ; que si la station ne peut accueillir ce type de stationnement, il y a lieu de trouver une alternative dans des constructions existantes au vu du peu d'espace public disponible ;
- 354) Considérant que le parking vélo prévu à la station Verboekhoven n'est pas accessible de manière intuitive depuis le réseau cyclable ; que cela peut avoir un impact important en terme d'utilisation de ce parking sécurisé ;
- 355) Considérant que le stationnement prévu à la station Paix est bien implanté de plain-pied et sans obstacles pour une accessibilité aisée ; que son positionnement à l'arrière de la station sans possibilité d'accès direct vers l'entrée de la station constitue un frein au confort d'utilisation de ce parking ; qu'il serait souhaitable de déplacer le parking au plus proche possible des accès de la station et sur le réseau cyclable ;

Stationnement automobile

- 356) Considérant que l'étude d'incidences a évalué l'impact de la modification des places de stationnement automobile en surface ; qu'elle a émis des recommandations concernant les emplacements spécifiques ;
- 357) Considérant que l'étude d'incidences recommande que les besoins de compensation soient vérifiés par Parking Brussels afin de prendre en compte un niveau de vision stratégique supérieur au seul projet ;
- 358) Considérant que lorsque dans le périmètre de la demande de permis autour des stations, du stationnement pour véhicules y est prévu, il y a lieu de réserver 2 emplacements aux PMR et un emplacement supplémentaire PMR par tranche de 50 emplacements ;
- 359) Considérant que certains quartiers touchés par le projet présente déjà une situation effective de saturation du stationnement pour véhicules automobiles ; qu'afin d'éviter l'accroissement de la pression du stationnement dans les quartiers où de nouvelles stations de métro s'implantent, il y a lieu de mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires en termes de réglementation du stationnement ; qu'un durcissement de la réglementation du stationnement en voirie (par exemple remplacement des zones bleues par des zones payantes, élargissement des zones les plus contraignantes, extension horaire de la réglementation,...) devrait notamment permettre d'y contribuer ;

Liedts :

- 360) Considérant que le projet vise la suppression de 56 emplacements de parking et d'une zone de livraison ; que les trois emplacements PMR existants sont conservés ;
- 361) Considérant que la zone de livraison supprimée est la seule localisée dans la partie ouest de la place ; que, en compensation, une nouvelle zone de livraison est aménagée au début de la rue de Brabant ; qu'elle se trouve en trottoir mais qu'il y a lieu de l'implanter 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 ;
- 362) Considérant que seuls 55 emplacements de parking sont maintenus ; que le solde est principalement supprimé afin de créer la nouvelle zone piétonne, les sorties de secours et le placement des grilles de désenfumage ;
- 363) Considérant que quelques emplacements de parking pourraient être récupérés si les grilles de désenfumage étaient intégrées dans les édicules ;

Bordet :

- 364) Considérant qu'il a été identifié un risque de stationnement ventouse car la station Bordet est positionnée à un terminus ; que même si l'accessibilité n'est pas idéale (loin à l'intérieur par rapport au Ring et voiries saturées), il est difficile de se prononcer à ce stade sur la capacité nécessaire en P+R (trop loin dans le temps et évolution des modes de travail/déplacement) ; qu'il existe une éventualité de peut-être profiter en semaine du gap capacitaire du parking Décathlon ;
- 365) Considérant que l'EIE conclut qu'il y a lieu en priorité de procéder à une mutualisation avec les parkings des alentours ; qu'elle conclut également que des partenariats publics-privés sont une éventuelle piste de solution ; que par ailleurs le P+R est hors scope de ce projet ;
- 366) Considérant néanmoins, qu'un monitoring de la pression en stationnement devrait être réalisé dès l'ouverture de la ligne (recommandation B1.4) ; qu'il y a lieu également de mettre en place une gestion active du stationnement en voirie (Ville de Bruxelles/citydev.brussels) (recommandation B1.5).

Livraisons et services

- 367) Considérant qu'il y a lieu de prévoir un emplacement réservé pour les véhicules de service de la STIB à proximité des accès des stations ; qu'il y a également lieu de penser aux livraisons à proximité du monte-charge ou de l'ascenseur pour les stations avec commerces ;

Transports publics

- 368) Considérant que le volet 1 de l'étude de capacité de la L26, initiée par Infrabel, ne retient pas la mise à quatre voies comme nécessaire à la prise en compte du report de trafic ferroviaire depuis la jonction Nord-Midi ; que le second volet de cette étude n'est pas encore finalisé ; que les réservations exigées en l'état pour la mise à quatre voies ont des impacts urbanistiques très importants pas uniquement limité à la station Bordet ; qu'il est déraisonnable d'autoriser de tels impacts sans motivation plus concrète de la part d'Infrabel ;

Terminus bus

- 369) Considérant que l'étude d'incidences a analysé les besoins et solutions pour le positionnement du terminus bus STIB – De Lijn au niveau de la station Bordet ;

FAUNE ET FLORE :

- 370) Considérant que l'étude d'incidences a réalisé un bilan complet des pertes et des gains en termes de biodiversité (pertes de surface, abattages, ...) ; que ces analyses permettent d'avoir une vision complète de l'impact du projet introduit sur la faune et la flore ; qu'à ce titre, le chargé d'étude a établi des recommandations visant à une minimisation de l'impact et une amélioration des aménagements en termes de biodiversité ; que certaines de ces recommandations sont générales, applicables à toutes les stations, et d'autres sont particulières,

Liedts

- 371) Considérant que le projet vise l'abattage de 14 arbres dont 9 à haute-tige ; qu'aucun de ces arbres n'est replanté en pleine terre après la mise en œuvre du projet ;
- 372) Considérant que l'abattage d'arbres est un processus irréversible ; qu'il y a lieu de prendre toutes les mesures conservatoires pour conserver et déplacer les arbres et, s'il n'y a aucune possibilité de conservation, de replanter des arbres matures à couronne et gabarit similaires ;
- 373) Considérant que le projet prévoit la plantation de 15 arbres dans des bacs amovibles mais que la chance de survie de ces individus est incertaine ; qu'il est préférable de prévoir une plantation en pleine terre vu qu'une plantation en bac nécessite un arrosage intensif ; qu'il est souhaitable d'utiliser les eaux de pluie pour l'arrosage et de prévoir des bacs à réserve d'eau afin d'en limiter la consommation ;
- 374) Considérant que 12 de ces 15 arbres sont plantés en bacs pourvus de banquettes ; que ce type de bac induit un risque de vandalisme et de salissures ; qu'il y a lieu d'éviter ce genre de mise en œuvre ;
- 375) Considérant que les quelques bacs de plantation existants à l'est de la place Liedts sont conservés ; que la demande de permis d'urbanisme ne reprend pas le type de végétation envisagée dans ces bacs ;
- 376) Considérant, au vu de ce qui précède, que l'aménagement de l'espace public est pauvre en termes de végétalisation ; qu'il y a lieu de diversifier et d'intensifier le végétal, en cohérence avec les aspects patrimoniaux du « tracé royal » et de maximiser la perméabilité des sols ; qu'il est souhaitable de choisir des plantations indigènes et non-allergènes ;
- 377) Considérant que les aménagements souterrains (la sous-station au niveau de la placette, la nouvelle station de métro Liedts avec sa boîte principale et ses deux boîtes secondaires, les installations d'impétrants, etc.) occupent presque la totalité de la zone d'intervention ; qu'il est souhaitable d'étudier les endroits où un aménagement en pleine terre est envisageable ;

378) Considérant que les toitures des édicules sont végétalisées mais que le type de végétalisation (intensive, semi-intensive ou extensive) n'est pas précisé dans la demande de permis d'urbanisme ; qu'il y a lieu de clarifier cela ;

Riga

- 379) Considérant que l'étude d'incidences a évalué la pertinence de la transplantation des arbres remarquables du square Riga ; qu'elle conclut à la non pertinence de cette option, vu les faibles chances de réussite et les contraintes fortes pour celle-ci ;
- 380) Considérant qu'il serait préférable de proposer un plan d'aménagement qui propose de nouvelles essences dans le but de recréer l'effet paysager initialement prévu lors du premier aménagement ;
- 381) Considérant qu'en revanche, qu'il est difficile de connaître quels arbres parmi ceux laissés en place survivront au stress induit par le chantier ; qu'il faut dès lors bien documenter la création, le plan de plantation, le paysagiste embauché, etc. ;

SOCIO-ÉCONOMIQUE :

- 382) Considérant que l'étude d'incidences a relevé une probable augmentation de la valeur foncière suite à l'arrivée du métro et une faible perte de valeur en lien avec l'expropriation des tréfonds ;
- 383) Considérant que l'étude d'incidences a étudié les impacts socio-économiques des commerces prévus au sein des stations ; que le choix d'implanter ou non des commerces prend en compte la présence et le type de commerces en surface ; que le choix exact du type de commerce n'a pas encore été déterminé vu l'horizon d'exploitation éloigné ; que l'étude d'incidences recommande dès lors de conserver un maximum de flexibilité en termes d'utilisation (type de commerce) et d'affectation (bureau, équipement, autre...) et de prévoir des commerces non concurrentiels à ceux présents en surface ;
- 384) Considérant qu'il y a lieu de ne pas implanter de commerce dans les stations schaarbeekoises afin de ne pas fragiliser la viabilité du tissu commercial existant en surface ;

ETRE HUMAIN :

- 385) Considérant qu'un avis à BPS a été demandé par BE concernant les questions spécifiques de sécurité en phase d'exploitation de cette portion de métro ;
- 386) Considérant que BPS ne sait pas fournir une analyse substantielle du dossier, faute de capacité technique ;
- 387) Considérant alors que BPS se réfère aux principes génériques tels que définis dans le « guide de l'intégration de dispositifs de sécurité dans l'espace public » ;
- 388) Considérant que l'étude d'incidences a évalué la configuration tant des stations que des abords en termes de sécurité objective et subjective ; qu'elle a émis des recommandations visant à améliorer le projet sur ces points ;

Paix

- 389) Considérant que l'étude a analysé les aménagements extérieurs de la station Paix en ce qui concerne la sécurité objective et subjective, qu'elle a identifié des points problématiques à améliorer et qui visait l'éclairage, le placement de caméras et de clôtures sécurisées ;

Tilleul

- 390) Considérant que l'étude a analysé les aménagements extérieurs de la station Tilleul en ce qui concerne la sécurité objective et subjective, qu'elle a identifié des points problématiques à améliorer et qui visait l'aménagement d'un potager collectif, des zones à faible contrôle social nécessitant un retravail des délimitations ou une vidéosurveillance, le chemin d'accès le long de la façade nord du pavillon, le marquage au sol pour les piétons et le placement d'un portail sécurisé ;

BRUIT ET VIBRATION :

- 391) Considérant la convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB (25/06/2004) qui définit des valeurs limites de référence pour le bruit et les vibrations issus de la circulation du métro ;
- 392) Considérant les arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées (21/11/2002) et relatif à la lutte contre les bruits de voisinage (21/11/2002) 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 ;

- 393) Considérant que l'ordonnance relative aux permis d'environnement (05/06/1997) permet l'imposition de conditions contraignantes en termes de bruit et vibrations, notamment pour les chantiers soumis à permis d'environnement ;
- 394) Considérant la mesure 10 du plan Quiet.brussels – Poursuivre la lutte contre le bruit et les vibrations des transports publics urbains ;
- 395) Considérant que l'étude d'incidences a évalué les impacts sonores et vibratoires tant de l'exploitation du métro et des stations que des installations techniques proprement dites ; que les nuisances sonores et vibratoires sont encadrées par les réglementations et conventions précitées ; que l'étude a démontré qu'une performance supérieure au respect de ces normes était possible, moyennement dans certains cas la mise en œuvre de solutions techniques ;
- 396) Considérant que l'étude d'incidences recommandait des monitorings bruit et vibration continus ou ponctuels, en fonction du contexte
- 397) Considérant que l'étude d'incidence a analysé la problématique du bruit au sein et autour des stations, qu'elle a élaboré plusieurs recommandations visant le confort acoustique au sein des stations et la propagation du bruit vers l'extérieur ;

EAUX :

- 398) Considérant que les eaux de pompage pendant la phase de chantier seront rejetées aux égouts et les modalités de rejet seront reprises dans le Plan d'assainissement introduit dans le cadre des travaux ;
- 399) Considérant que les normes de rejet à l'égout devront être validées par les opérateurs de l'eau responsable du réseau d'égouttage et des stations d'épuration, Vivaqua et Hydria respectivement ;
- 400) Considérant qu'après la phase de travaux, les eaux de pompage devront être rejetées vers le réseau hydrographique ;
- 401) Considérant que l'étude d'incidences avait relevé des pollutions des eaux drainées qui nécessitaient traitement avant rejet ;
- 402) Considérant que les eaux de pompage seront redirigées vers la station Nord en 3 flux distincts :
- Un flux contaminé par les VOCl (parti GDN – Liedts) : 7,8 m³/h ;
 - Un flux à forte concentration de fer (Colignon et Paix) : 8,7 m³/h ;
 - Un flux à faible concentration de fer (les autres stations et le dépôt) : 21,7 m³/h.
- 403) Considérant que pour chaque flux les normes au minimum à respecter sont les normes de qualité environnementale ;
- 404) Considérant que les concentrations de chaque station de métro seront monitorées pendant la phase de travaux afin d'évaluer les concentrations des eaux de rejets anticipés par flux et de redimensionner la station d'épuration permanente à installer afin d'atteindre les normes reprises dans le permis d'environnement ;
- 405) Considérant, en phase chantier, que quantitativement ces eaux peuvent être gérées par la STEP nord ;
- 406) Considérant cependant la quantité importante de fer qui pourrait précipiter dans les égouts ainsi que la présence de composants chlorés volatils ; qu'une vérification en chantier et le cas échéant un traitement sont nécessaires ;
- 407) Considérant en phase exploitation, qu'une attention toute particulière devra être portée à l'exploitabilité de la STEP prévue dans le projet ;
- 408) Considérant que le traitement des eaux devra être affiné sur base des analyses faites en phase chantier ;
- 409) Considérant que le projet amendé prévoit que les eaux de pompages traitées seront amenées jusqu'à la noue prévue dans le cadre de l'aménagement de l'espace public ; que ces travaux seront à charge du maître d'ouvrage des aménagements du métro Nord et réalisés en coordination avec Bruxelles Mobilité, en charge du projet d'aménagement du boulevard Bolivar ;
- 410) Considérant que les exutoires prévus à termes pour le rejet en eau de surface nécessitent encore des études complémentaires et des travaux pour être opérationnels ; qu'il y a dès lors lieu de prévoir une solution de rejet à l'égout en attente ;
- 411) Considérant que l'EIE ne recommande pas de faire descendre des eaux de pluie dans les stations et le tunnel qui, au regard du haut voltage, se doivent d'être préservés au maximum de la présence d'humidité ;
- 412) Considérant que, pour les eaux ramenées vers Liedts, la solution recommandée consiste à diriger ces eaux du côté de la rue d'Aerschot, où se trouve d'ailleurs la chambre d'attente pour l'évacuation des eaux d'infiltration du lot 1 (tunnel Gare du Nord), et de placer à cet endroit le dispositif de filtration ; que, si le projet « Max sur Senne » se concrétise, il sera toujours possible de faire passer les canalisations dans le tunnel de la Gare du nord pour rejoindre la rue du Progrès ultérieurement ;
- 413) Considérant que l'étude d'incidences a étudié une variante visant une gestion alternative des eaux d'infiltration visant à éviter un renvoi des eaux pluviales vers le système d'égouttage ; que l'analyse de cette variante débouchait sur des recommandations visant l'infiltration au droit des stations lorsque possible et le rassemblement et rejet du reste des eaux en deux points identifiés, sous réserve d'études exploratoires complémentaires ;

- 414) Considérant que l'étude d'incidences avait évalué les possibilités de gestion des eaux pluviales pour chaque station et a fait des recommandations visant à la gestion intégrée de ces eaux ;
- 415) Considérant que la gestion des eaux pluviales est prévue dans toutes les stations selon un même principe unique, à savoir une récupération dans des citernes de réutilisation dont le trop plein est connecté à un ou quelques ouvrages enterrés de temporisation ;
- 416) Considérant que les essais d'infiltration réalisés au droit des différentes stations montrent de bonnes capacités d'infiltration de l'ordre de 10-5 mètre par seconde ;
- 417) Considérant que l'évacuation de ces ouvrages de temporisation se fera, à l'exception de la station Gare du Nord, partiellement par infiltration ; que le trop-plein sera systématiquement orienté vers le réseau d'égouttage ;
- 418) Considérant que ce principe de gestion est indifféremment appliqué sans tenir compte des possibilités existantes de temporisation dans des ouvrages multifonctionnels végétalisés, en surface de pleine terre ou en toiture ;
- 419) Considérant dès lors que les aménagements enterrés proposés nécessitent des éléments connexes coûteux tels que des pompes de relevage et des séparateurs d'hydrocarbures qui auraient pu être évités par une gestion intégrée des eaux pluviales dans de plus petits volumes de temporisation de surface ou de toiture ;
- 420) Considérant que le recours systématique à des séparateurs d'hydrocarbures lorsque les eaux drainées sont issues de surface durcies, n'est pas justifié ;
- 421) Considérant que les superficies disponibles sous les surfaces de pleine terre ne sont pas pleinement exploitées en vue d'une gestion des eaux pluviales par infiltration ;
- 422) Considérant qu'une temporisation dans des ouvrages de surface végétalisés existe certes pour le Dépôt, via la temporisation dans des noues ; que toutefois ces noues ne sont pas infiltrantes et peu étudiées sur le plan paysager ;
- 423) Considérant que les arbres qui seront nouvellement plantés, sont considérés comme des éléments de mobilier urbain et qu'il n'a pas été analysé la possibilité de les alimenter en eaux pluviales alors que ceci aurait pu permettre d'augmenter les capacités globales de temporisation notamment par le biais d'arbres de pluies ;
- 424) Considérant l'avis technique pourtant fourni en amont par le Facilitateur Eau de Bruxelles Environnement mais pour lequel il n'est pas précisé la manière dont il a été suivi ou les raisons pour lesquelles le présent projet s'en écarte ;
- 425) Considérant qu'en milieu urbain, les aquifères sont régulièrement obstrués, compartimentés par des infrastructures souterraines (tunnels, métro, sous-sols, parkings, ...) ;
- 426) Considérant que celles-ci peuvent constituer un obstacle permanent à l'écoulement des nappes phréatiques, modifiant significativement la piézométrie locale en amont et en aval hydrogéologique de l'infrastructure souterraine pouvant in fine provoquer, tel un barrage souterrain, une remontée de nappe en amont et une baisse du niveau de la nappe en aval ;
- 427) Considérant plus généralement, dans la perspective probable d'une intensification du développement urbain souterrain en région bruxelloise (parkings, sous-sols, tunnels, bassins d'orage, ...), et l'effet cumulé qui en résulte ;
- 428) Considérant les perspectives climatiques, qu'il y a lieu de prévoir une probable baisse généralisée de la recharge dans les prochaines décennies pouvant engendrer une baisse généralisée de la piézométrie ; que ces phénomènes globaux pourraient aggraver les risques géotechniques provoquant des effets de subsidence (tassements) notamment au droit des zones déjà impactées par un effet barrage ;
- 429) Considérant le Plan de Gestion de l'eau de la Région de Bruxelles-Capitale, qui reprend comme objectif de gestion quantitative des eaux souterraines la nécessité de gérer l'effet « barrage hydraulique » émanant d'infrastructures souterraines ;
- 430) Considérant que le métro actuel se trouve dans un contexte hydrogéologique parfois comparable à celui observable sur le tracé du futur métro Nord et est muni de passages de nappe ;
- 431) Considérant que l'étude d'incidences a mis en évidence que dans les hypothèses les plus conservatrices, un faible effet de barrage n'était pas à exclure ;
- 432) Considérant que l'étude recommandait la réalisation d'une étude hydrogéologique complémentaire permettant d'écarter ce risque ou la mise en place de drains d'équilibrage hydraulique ;
- 433) Considérant que les risques de colmatage peuvent théoriquement être fortement limités ;

Liedts

- 434) Considérant que le projet vise à l'installation d'une citerne d'eau de pluie de 29 m³ et d'un bassin infiltrant de 60 m³ ; qu'une réutilisation des eaux de pluie n'est pas prévue ; qu'une utilisation de ces eaux pour l'arrosage des plantations ou le nettoyage de la voie publique est souhaitée ;
- 435) Considérant que l'installation d'un jardin de pluie, ou d'un autre aménagement similaire, se prêterait bien à la place Liedts, tenant compte de la pente de la place et de sa position sur le versant de la vallée ; qu'il y a lieu de prévoir un tel aménagement ;

BILAN CARBONE :

- 436) Considérant que l'étude d'incidences a établi un bilan carbone très complet du projet, y compris le coût carbone de l'exploitation ;
- 437) Considérant qu'une évaluation a aussi été réalisée pour les alternatives pertinentes ;

CHANTIER :

- 438) Considérant qu'il y a lieu d'insister sur les impacts chantiers pour les riverains et les commerçants ; qu'il y a lieu de rappeler que, en l'état, seule l'« Ordonnance relative aux chantiers en voirie publique » en vigueur à l'échelon régional encadrera ces travaux ; que les dédommagements aux commerçants devant cesser leur activité devraient être revus ; que les périmètres pris en compte ne sont pas assez larges ; qu'il y a lieu de finaliser le pacte liant toutes les entités administratives et les différentes administrations régionales et communales afin de protéger au mieux les citoyens ; que cette demande est une condition sine qua non avant tout démarrage des chantiers ;
- 439) Considérant qu'il en va de même pour l'ordonnance relative aux permis d'environnement qui encadrera les autorisations environnementales nécessaires au chantier ; qu'il y a lieu que Bruxelles Environnement établisse une stratégie de coordination entre les Services Environnement des trois communes impactées ainsi qu'un suivi soutenu des plaintes émanant des riverains et des autres acteurs concernés ;
- 440) Considérant qu'une dynamique d'accompagnement au changement (majeur) pour les habitants des quartiers doit être installée en mettant en place des actions ciblées et une communication performante à toutes les phases restantes des projets et, notamment, pendant les chantiers ;
- 441) Considérant qu'il y a lieu d'avoir une attention spécifique sur toutes les phases de chantier concernant la réduction des nuisances (vibratoires, sonores, poussières), la propreté des chantiers et de leurs abords, l'accompagnement des riverains et commerçants impactés à travers des aides ciblées, des moyens de communication performants et des dispositifs d'activation des espaces ;
- 442) Considérant que l'étude d'incidences a analysé les impacts du chantier, tant directs (bruits, vibrations, stabilité, propreté, ...) qu'indirects (charroi, dégradation du cadre de vie, ...), dans les limites permises par la définition actuelle des travaux ;
- 443) Considérant qu'elle a identifié un nombre important d'impacts potentiels et émis des recommandations visant à éviter ou limiter ces impacts ;
- 444) Considérant que les questions de stabilité liées au creusement des stations et au passage du tunnelier ont été analysées ;
- 445) Considérant que les impacts en termes de mobilité pour les modes actifs, les transports en commun et les véhicules motorisés ont été identifiés ;
- 446) Considérant que l'impact lié au charroi du chantier et aux différents itinéraires prévisibles a été analysé ;
- 447) Considérant que les nuisances potentielles en termes de bruit et de vibrations ont été prises en compte ;
- 448) Considérant que la présence d'impétrants à déplacer ou contourner a été identifiée ;
- 449) Considérant que l'impact du chantier sur la flore a été étudié ; qu'il s'agisse d'un impact direct (abattage) ou indirect (risque de dégât) ;
- 450) Considérant que les conséquences socio-économiques du chantier ont fait partie des thématiques analysées ;
- 451) Considérant que pour l'ensemble de ces problématiques, des recommandations ont été formulées lorsque cela s'est avéré nécessaire ; que l'étude d'incidences recommandait notamment une communication adaptée vers les riverains en fonction de l'impact sonore et vibratoire des différentes phases du chantier ; que l'étude d'incidences liste entre autre une série de bonnes pratiques visant à minimiser les impacts sonores et vibratoires du chantier ;
- 452) Considérant que l'étude d'incidences a identifié à la station Tilleul un problème concernant l'itinéraire prévu par le charroi de chantier pour la station Tilleul en lien avec le réaménagement de la rue Verdonck et a identifié plusieurs solutions possibles ;

AVIS FAVORABLE UNANIME A CONDITION DE :**Plans et dossier :**

- 1) Adapter le dossier afin d'avoir des informations correctes à disposition et adapter les différents éléments de la demande de permis (annexe I, note explicative, plans, légendes des matériaux mis en œuvre, emplacements de stationnement, ...) en application de l'arrêté de composition de dossier ; compléter également avec les éléments permettant de s'assurer du bon aménagement des lieux selon les principes du pristin état + ;

- 2) Revoir les plans d'égouttage pour la station Riga ;

Urbanisme :

Général :

- 3) Se concerter avec les services communaux compétents en matière d'aménagements ainsi que les administrations régionales de manière à assurer un bon aménagement des lieux ;
- 4) Déplacer les cheminées d'extraction de fumées émergentes dans l'espace public ainsi que les grilles de ventilation et les sorties de secours en dehors des trottoirs et des places, les placer en zone de stationnement, intégrées dans des constructions existantes ou sous toute autre forme intégrées à la situation existante ;
- 5) Faire apparaître sur plans, coupes et détails le « M » de chaque station ;
- 6) 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 ;
- 7) Adapter l'édicule d'ascenseur aux plans de normes de Bruxelles Mobilité (DITP) ;
- 8) Prévoir la protection du vitrage et de la chute dans la gaine d'ascenseur par une double main courante ;
- 9) Modifier le système qui repose sur une mise sous tension du vitrage par boutons par un système résistant et permettant un entretien optimal ;
- 10) Faire figurer sur les plans le totem de commande PMR ;
- 11) Prévoir les toilettes publiques accessibles PMR dans les stations en dehors des zones contrôlées ;
- 12) Intégrer tous les dispositifs de sécurité contre les voitures bélier en application du guide Security by design ;

Liedts :

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 13) Elargir le périmètre d'intervention et réaménager de manière pertinente les espaces publics dans leur entièreté, et ce dans un périmètre d'étude incluant : la place Liedts, la placette Gallait-Palais et le début des rues débouchant sur la place ;

Aménagement des stations :

- 14) Revoir les accès à la station par le rassemblement des entrées dans un seul édicule, localisé au centre de la place et en dehors de l'axe Brabant-Gallait, ouvert et accessible via deux côtés opposés, en y intégrant un maximum d'éléments techniques (prises et rejets d'air, rejet de désenfumage, ...) ;
- 15) Revoir l'architecture des édicules ;

Colignon :

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 16) Elargir le périmètre d'intervention et réaménager de manière pertinente les espaces publics dans leur entièreté, et ce dans un périmètre d'étude incluant : l'entièreté de la place Colignon, la rue Royale-Sainte-Marie jusqu'au carrefour avec la rue Rubens, le début de la rue Verwée (jusqu'au réaménagement prévu par le Contrat de Quartier Durable Pogge) et le début des rues débouchant sur la place ;
- 17) Assurer une cohérence, en termes de composition, de choix de matériaux et de végétalisation, par rapport aux projets alentours ;
- 18) Préserver et renforcer les perspectives depuis et vers l'axe Royale-Sainte-Marie et sur la façade de l'Hôtel Communal, en libérant l'espace au maximum ;
- 19) S'assurer de la cohérence de l'aménagement et de la structuration de l'espace public au regard des conclusions de l'étude du CLM ;
- 20) Aménager la place Colignon en zone de rencontre et limiter la vitesse de circulation à 20 km/h ; le cas échéant, si la zone de rencontre ne se réalise pas, augmenter le nombre de passages piétons ou de couloirs de traversée pour accéder depuis la place vers les différentes rues et inversement et réaliser une piste cyclable marquée ou séparée qui soit continue ;
- 21) Utiliser un revêtement plus lisse pour la route, afin de rendre celle-ci plus durable et moins bruyante au vu du trafic attendu et du passage des bus ;
- 22) Inclure les raccords eau et électricité permettant les installations et événements de différente nature ;
- 23) Prévoir des fontaines d'eau ;
- 24) Reculer les lampadaires de la façade de l'Hôtel Communal ;

- 25) Utiliser les modèles de mobilier urbain communal (pour les potelets, bancs, poubelles, etc.) ;
- 26) 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 ;
- 27) Placer les prises et rejets d'air ainsi que les exutoires de fumées au ras du sol plutôt qu'au sommet de gaines émergentes, revoir l'aménagement et l'architecture des grilles de désenfumage ;

Aménagement des stations :

- 28) Prévoir le système technique adéquat au-dessus du plafond de la station de manière à permettre la réalisation de plantation d'arbres ;

Verboekhoven :

- 29) Clarifier les modalités de collaborations nécessaires entre la STIB, Beliris et la Commune pour assurer un développement intégré de la station et de l'équipement en rehausse ;

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 30) Elargir le périmètre d'intervention et réaménager de manière pertinente les espaces publics dans leur entièreté, et ce dans un périmètre d'étude incluant : la rue Waelhem entre le carrefour avec la chaussée de Helmet et le carrefour avec la rue Léopold Courouble (ce dernier carrefour compris), la rue Léopold Courouble, 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 » ;
- 31) Utiliser les modèles de mobilier urbain communal (pour les potelets, bancs, poubelles, etc.) ;
- 32) 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 ;
- 33) Prévoir un point d'eau pour l'arrosage et l'entretien de l'intérieur d'îlot ;
- 34) Garantir l'accessibilité à tous les arbres en intérieur d'îlot ;
- 35) Clarifier le matériau utilisé pour l'aménagement des deux placettes ;
- 36) Ne pas laisser en état de friche la zone après le chantier à l'arrière de la parcelle Waelhem, le long du chemin de fer ;

Aménagement des stations :

- 37) Ne pas réaliser la passerelle et garder un accès ascenseur aux étages pour le développement futur de l'équipement de la commune ;
- 38) 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 ;
- 39) Apporter au dossier les données relatives à la stabilité de la boîte sud en matière de construction de l'équipement de manière à poursuivre les études de conception de l'équipement ;
- 40) Dédoubler les ascenseurs dans la boîte sud ;

Riga :

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 41) Elargir le périmètre d'intervention et réaménager de manière pertinente les espaces publics dans leur entièreté, et ce dans un périmètre d'étude incluant : l'entièreté du square Riga et les voiries latérales de l'église ;
- 42) 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 ;
- 43) 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 ;
- 44) Maintenir la disposition des arbres sur le square ; renforcer et respecter les alignements de l'avenue Huart Hamoir ;
- 45) 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 ;
- 46) Aligner la cage d'ascenseur du bas du square sur celle du haut ;
- 47) Rendre conforme les fosses de plantation en défaut ;
- 48) 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 ;

Aménagement des stations :

- 49) Prévoir une zone de retournement plus grande au niveau -1 de la station;
- 50) Prévoir une autre toilette ouverte au public et accessible PMR hors zone contrôlée ;

Tilleul et Paix :

- 51) Aménager les abords des stations Paix et Tilleul 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, ...);

Tilleul :

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 52) Elargir le périmètre d'intervention de manière à pouvoir réaménager toute la rue Verdonck afin de conserver une continuité de la voirie ;
- 53) Prévoir des bulles à verre enterrées au coin des rues Verdonck/Van Hamme ;
- 54) Prévoir davantage de verdurisation et un revêtement perméable pour les abords de la station ;
- 55) Prévoir une voie carrossable de 6m de large ;
- 56) Prévoir des délimitations claires via des clôtures entre les parcelles de potager ;
- 57) Prévoir un éclairage suffisant respectant le plan lumière de la commune d'Evere ;
- 58) Organiser un processus participatif dans le cadre de l'aménagement des potagers ;
- 59) Prévoir de récupérer les eaux de pluie pour la gestion de pluie des potagers ;

Aménagement des stations :

- 60) 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 ;
- 61) Inverser l'implantation des escaliers et d'escalators afin de pouvoir gagner au niveau des quais 2 m de largeur supplémentaire sur 4 m ;

Paix :

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 62) Prévoir un éclairage suffisant respectant le plan lumière de la commune d'Evere ;

Bordet :

Aménagement des espaces publics et abords des stations :

- 63) Revoir l'aménagement cyclable du rond-point et de la voirie afin de prévoir une piste cyclable séparée ;
- 64) Prévoir une mise en valeur du rond-point autrement que via du gazon ;
- 65) Prévoir des dispositifs ralentisseurs en amont des passages piétons des voies carrossables se dirigeant vers le rond-point;
- 66) Prévoir un aménagement de l'avenue de Schipol qui offre une continuité avec la partie de l'avenue en dehors du projet, élargir le cas échéant le périmètre d'intervention ;
- 67) Prévoir des dalles podotactiles au niveau du rond-point des avenues de Schipol/Bordet;
- 68) Revoir les aménagements cyclables afin de les connecter avec les aménagements existants ;
- 69) Prolonger les dalles podotactiles du carrefour entre la chaussée de Haecht et l'avenue J. Bordet ;
- 70) Prévoir une piste cyclable dans l'avenue Bordet entre la Chaussée de Haecht et le Boulevard Léopold III ;
- 71) Clarifier la cyclabilité des chemins venant de la gare vers la chaussée de Haecht ;
- 72) Prévoir un éclairage suffisant respectant le plan lumière communal ;
- 73) Aménager des noues visant à drainer l'eau dans les espaces verts ;

Aménagement des stations :

- 74) Améliorer, au niv. -1, le couloir en cul-de-sac afin que le cheminement des PMR soient plus sécurisant en travaillant sur la transparence maximale des parois ;

Station d'épuration :

- 75) Fournir une alternative de positionnement au point le plus bas, en fonction de la meilleure implantation, intégrée dans le contexte finement étudié et mieux insérée dans le tissu urbain ; se coordonner avec la commune, Bruxelles Environnement et Urban ;

- 76) Revoir l'architecture du bâtiment et l'esthétique des façades ;
- 77) Revoir l'aménagement de surface ;

Patrimoine :

- 78) Permettre au Département du Patrimoine archéologique de la Direction du Patrimoine culturel 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, archeologie@urban.brussels).

Liedts :

- 79) Conserver une largeur libre d'obstacle visuel de minimum 20m entre le front bâti et les édicules d'accès au métro dans le respect du Tracé Royal ;
- 80) Rassembler l'ensemble des équipements (abris des arrêts de surface, grilles de désenfumage, ...) au sein d'un même volume ;
- 81) Documenter la présence du bunker.

Colignon :

- 82) Elargir 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 ;
- 83) Prévoir la pose de témoins/capteurs dans le bâtiment de l'Hôtel communal de Schaerbeek afin de surveiller le risque de tassement différentiel lié aux interventions ;
- 84) 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 ;
- 85) 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 ;
- 86) Réduire le caractère trop minéral de la place et revoir le projet de plantations en conséquence tout en renonçant aux arbres à hautes tiges qui entravent la lisibilité des façades de l'Hôtel communal et celles des maisons situées sur le parvis avant ; se coordonner avec la commune pour le projet d'aménagement ;
- 87) Contribuer à la mise en valeur de l'Hôtel Communal, notamment en accordant une attention particulière à la qualité des matériaux ;

Verboekhoven :

- 88) Documenter la signalétique d'accès apposées sur les bâtiments des n°115-117 boulevard Lambert ;

Mobilité :

Accessibilité des stations :

- 89) Réaliser une étude complète concernant l'accessibilité par un bureau expert à toutes les étapes du processus (aussi bien avant, pendant qu'après la réception du chantier) ;
- 90) 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 de faire valider par les experts les modifications apportées aux plans, détails et coupes avant introduction des plans modifiés ;
- 91) Apporter les détails graphiques permettant de vérifier l'accessibilité totale des PMR du quai à la rame de métro.

Stationnement vélo :

- 92) Analyser les possibilités d'augmentation des capacités en stationnement vélo de longue durée et sécurisé par station ;
- 93) Prévoir pour la station Liedts du stationnement vélo de longue durée et sécurisé soit en station soit aux alentours ; l'accessibilité doit être bien intégrée ;
- 94) Prévoir pour la station Colignon du stationnement vélo sécurisé (minimum de 70 places) au sein de la station, accessibles préférentiellement via une rampe, ou au minimum une goulotte le long des escaliers, et les ascenseurs ;
- 95) Prévoir pour la station Verboekhoven de couvrir et agrandir le 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 ;

- 96) Prévoir à Riga d'agrandir le local vélos en station en annexant la zone de vide qui le jouxte ;
- 97) 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 ;
- 98) Augmenter les emplacements pour vélos-cargos en voirie ;

Stationnement automobile :

- 99) Mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires en termes de réglementation du stationnement dans les quartiers où de nouvelles stations de métro s'installent ;
- 100) Suivre la recommandation de l'EIE de réaliser les études de compensation du stationnement par station, au vu du nombre important d'emplacements de parking supprimés ;
- 101) Supprimer entièrement à Riga la poche de stationnement prévue sur le parvis de l'église afin d'en faire un parvis plus qualitatif ;
- 102) Réserver des emplacements PMR à proximité des ascenseurs en bas du square Riga, là où le stationnement est déjà existant ;

Stationnement de service et livraisons :

- 103) Prévoir un emplacement réservé pour les véhicules de service de la STIB à proximité des accès des stations ; qu'il y a également lieu de penser aux livraisons à proximité du monte-charge ou de l'ascenseur pour les stations avec commerces ;
- 104) Prévoir une zone de livraison sur la place Colignon ;
- 105) Supprimer la zone de livraison devant la station de métro Riga, la déplacer le cas échéant ;

Ouvrage de prolongation :

- 106) Faire la démonstration via 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-end (voire uniquement la nuit) ; La note devra également faire une première estimation du coût de construction de l'ouvrage et des risques éventuels sur la stabilité du tunnel en phase d'exploitation ;

Mobilité à courte distance :

- 107) Maintenir et revoir l'organisation du réseau de transport de surface à terme, en complément au métro ; le cas échéant, supprimer les portions de rails inutiles à l'exploitation commerciale ;
- 108) Effectuer les améliorations de la ligne de tram 55 d'ici la mise en route du métro ;

Terminus :

- 109) Clarifier le positionnement du terminus bus dans le cadre des autres études en cours ;

Liedts :

- 110) Effectuer une étude de mobilité élargie pour la station Liedts vu que les modifications de circulation prévues auront un impact important sur le quartier entourant la place éponyme ;
- 111) Fournir des schémas de circulations du quartier Brabant afin de montrer l'impact de la mise en sens unique des rues Verte et de Brabant ;
- 112) Clarifier si l'avenue de la Reine est prévue en zone de rencontre, comme prévu par la demande initiale ;
- 113) Garantir une circulation bidirectionnelle lisible des piétons et cyclistes à travers la place en déplaçant l'édicule qui se trouve au nord de la place afin de dégager l'axe de chalandise ;
- 114) 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 ;
- 115) 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 ;

Colignon :

- 116) Améliorer la trajectoire des piétons depuis la place Colignon vers les arrêts de bus ;
- 117) Réaliser la vérification si, suite au rétrécissement de la chaussée, les bus bi-articulés De Lijn peuvent toujours passer et fournir des plans de giration au dossier ;
- 118) Maintenir un accès voitures et livraisons depuis les portes cochères de l'Hôtel Communal ;

Verboekhoven :

- 119) 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 ;
- 120) 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 ;
- 121) 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) ;
- 122) 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 ;
- 123) Rendre les fosses d'arbres d'alignement conforme au RRU ;

Tilleul :

- 124) Prévoir une drop zone à proximité de la station visant à accueillir les véhicules en free floating ;
- 125) Prévoir un passage pour piéton entre le numéro 23 et le début du plateau ;
- 126) Maintenir du stationnement du côté impair de la rue au niveau de la station et maintenir du stationnement en suffisance dans le reste de la voirie ;
- 127) Prévoir un toit au-dessus du stationnement vélo en voirie ;
- 128) Rappeler que le charroi du chantier ne peut pas se faire via le carrefour des voiries Picardie/Verdonck ;

Paix :

- 129) Prévoir une drop zone à proximité de la station visant à accueillir les véhicules en free floating ;
- 130) Prévoir un toit au-dessus des emplacements vélos en voiries ;
- 131) Prévoir des infrastructures dédiées aux véhicules électriques dans le parking de l'Académie de musique ;
- 132) Maintenir une seconde zone de livraison à destination des commerçants de la place de Paix ;
- 133) Prévoir des arceaux à vélo sur la place de la Paix ;
- 134) Étudier la faisabilité d'aménager dans le périmètre une place dédiée aux taxis ;

Bordet :

- 135) Augmenter le nombre d'emplacements sécurisés pour vélos ;
- 136) Prévoir une drop zone à proximité de la station visant à accueillir les véhicules en free floating ;
- 137) Prévoir des emplacements taxis ;
- 138) Prévoir du stationnement hors voirie afin de compléter l'offre multimodale de la station Bordet ;

Faune et Flore :

- 139) Joindre au dossier l'étude phytosanitaire réalisée par le bureau Aliwen ;
- 140) Clarifier le type de végétalisation des toitures végétalisées des ascenseurs (intensive, semi-intensive ou extensive) ;

Liedts :

- 141) Replanter les arbres d'alignement abattus dans le sud-ouest de la place ;
- 142) Étudier les endroits où un aménagement en pleine terre est envisageable ;
- 143) Diversifier et intensifier le végétal, en cohérence avec les aspects patrimoniaux du « tracé royal » et maximiser la perméabilité des sols ;
- 144) Prendre toutes les mesures conservatoires pour conserver et déplacer les arbres et, s'il n'y a aucune possibilité de conservation, de 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 ;
- 145) Choisir des plantations indigènes dans la mesure du possible et non-allergènes ;

Colignon :

- 146) Prévoir une végétalisation plus intense afin de réduire le caractère fortement minéralisé en respectant la perméabilité de la place pour toutes les modes de transport et l'aspect patrimonial ;
- 147) Étudier les endroits où un aménagement en pleine terre est envisageable ;

- 148) Prendre toutes les mesures conservatoires pour conserver et déplacer les arbres et, s'il n'y a aucune possibilité de conservation, de 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 ;
- 149) Remplacer les platanes par des espèces plus intéressantes en termes de biodiversité ;

Verboekhoven :

- 150) 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) ;
- 151) 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 ;
- 152) Planter des graminées non- ou faiblement allergènes ;
- 153) Remplacer les Betula nigra (espèce allergène) dans la proximité des habitations par une autre espèce ;

Riga :

- 154) Etablir un plan de replantation en accord avec la Direction du Patrimoine Culturel ;
- 155) 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 (2m au-delà de la couronne).
- 156) Respecter les bonnes pratiques en ce qui concerne la taille, la silhouette ou l'apport hydraulique des arbres maintenus ;
- 157) Respecter les alignements d'origine du square et de la continuité des alignements de l'avenue Huart Hamoir ;

Socio-économique :

- 158) Revoir les affections/utilisations des espaces commerciaux en station en partenariat avec les communes et HUB.brussels de manière à répondre aux besoins locaux (atelier vélo par exemple, ...) ;
- 159) Supprimer dans la station Colignon le commerce dans la station (en le remplaçant par un équipement ou service au public) ;
- 160) Inclure les raccords eau et électricité permettant les installations et événements de différente nature sur la place Colignon ;
- 161) Remplacer les commerces dans la station Riga par d'autres fonctions (équipements, locaux vélos, toilettes publiques, etc.) ;

Etre humain et Sécurité :

- 162) Se conformer aux avis SIAMU ;
- 163) Améliorer le contrôle social au sein de la station Verboekhoven par l'implantation d'une autre activité que le seul accès métro ;

Bruit et vibration, durant la phase de chantier :

- 164) Réaliser un monitoring 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 ; Les valeurs limites de tassement (cf. BMN 2016) et de vibrations (cf. DIN 4150-3) ne peuvent être atteintes ; Le fonctionnement du tunnelier sera adapté en temps réel en fonction des grandeurs monitorées ;
- 165) Réaliser un monitoring sonore et vibratoire des stations, a minima, de façon permanente sur le chantier et, au cas par cas, en fonction des travaux en cours d'exécution et des immeubles voisins les plus susceptibles d'être impactés ;
- 166) Instaurer une communication adaptée vers le voisinage en fonction de l'impact sonore ou vibratoire des travaux en cours d'exécution ;
- 167) Les travaux à ciel ouvert devront respecter les horaires du Règlement Régional d'Urbanisme, titre III et les bonnes pratiques indiquées dans l'étude d'incidence pour limiter la production et la propagation du bruit et des vibrations devront être mises en œuvre ;

Bruit et vibration, durant la phase d'exploitation :

- 168) L'exploitation du métro devra atteindre les objectifs après assainissements de la convention environnementale pour le bruit, de jour comme de nuit, et devra respecter la norme DIN 4150-2 pour les vibrations ;

- 169) Le bruit solidien dans les plus proches immeubles voisins des stations sera contrôlé afin de garantir, à minima, les valeurs seuils de 35 dB(A) ;
- 170) Les installations techniques, en particulier celles qui débouchent sur l'extérieur, devront respecter les seuils de bruit des arrêtés relatif à la lutte contre le bruit ;
- 171) Mettre en place les recommandations de l'étude d'incidences pour limiter la production et la propagation du bruit du dépôt vers l'extérieur ;
- 172) Assurer la bonne tenue de la voie d'accès du dépôt au tunnel et réaliser un meulage régulier des rails ;
- 173) Le confort acoustique dans les stations devra être adapté pour permettre une bonne audition des messages diffusés vers les utilisateurs ; Le confort acoustique dans les stations sera également conçu pour réduire les autres bruits (arrivées et départs des rames de métro, public, installations techniques) ;
- 174) Les ouvertures des stations de métro vers l'extérieur, en particulier celles à proximité d'habitations, seront conçues de manière à limiter la propagation du bruit vers l'extérieur.

Verboekhoven :

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

Eaux :

Gestion des eaux pluviales :

- 176) 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 ;
- 177) 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 ;
- 178) 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 dans la mesure du possible mais non-allergènes au niveau des toitures végétalisées ;
- 179) 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 ;
- 180) La nécessité de séparateurs d'hydrocarbures et de stations de pompage sera réévaluée tenant compte des éléments qui précèdent, la présence de dispositifs végétalisés filtrants et stockants à l'amont des bassins stockant permettant d'en faire l'économie ;
- 181) 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 ;

Liedts :

- 182) Utiliser les eaux de pluie collectées dans la citerne d'eau de pluie pour l'arrosage des plantations ou le nettoyage de la voie publique ;
- 183) 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 ;

Eaux d'exhaure :

- 184) Les eaux de pompage pendant la phase de chantier seront rejetées aux égouts et les modalités de rejet seront reprises dans le Plan d'assainissement introduit dans le cadre des travaux et validées par les opérateurs de l'eau responsable du réseau d'égouttage et des stations d'épuration, Vivaqua et Hydria respectivement ;
- 185) Après la phase de travaux, les eaux d'exhaure devront être rejetées vers le réseau hydrographique ; Celles-ci seront redirigées vers la station Nord en 3 flux distincts et rejetées après traitement vers le réseau hydrographique ; Pour chaque flux, les normes à respecter sont au minimum les normes de qualité environnementale ;
- 186) Afin de dimensionner au mieux le traitement des eaux, les concentrations de chaque station de métro seront monitorées pendant la phase de travaux afin d'évaluer les concentrations des eaux de rejets anticipés par flux et les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les normes reprises dans le permis d'environnement ;

- 187) Après la phase travaux, les eaux de pompages seront traitées pour être envoyées dans la noue prévue dans le cadre de l'aménagement de l'espace public au niveau du boulevard Bolivar ;
 188) Le futur exploitant de la STEP sera associé à la conception de cette station.

Drains d'équilibrage de nappe :

- 189) Prévoir des drains de passages de nappes au niveau des stations composant la future extension du métro nord ;

Chantier :

- 190) Etablir les états des lieux avant travaux des voiries en concertation avec le gestionnaire de la voirie (Bruxelles Mobilité et les communes) ;
 191) Prendre toutes les mesures nécessaires afin de minimiser au maximum les impacts pour les riverains et commerçants lors du chantier ;
 192) Prévoir un accès véhicules et piétons en tout temps pour les riverains par une réorganisation de la zone de chantier ;

Liedts :

- 193) Etudier la possibilité d'ouvrir la rue des Palais au trafic motorisé durant le chantier vu que cet axe est le seul dans la zone d'intervention repris en tant que « confort » par le PRM ; prévoir, à tout moment, un passage piéton sécurisé à travers l'avenue de la Reine (au niveau de la rue de Brabant), et ce du nord au sud ;
 194) Etudier des itinéraires chantier alternatifs ;

Colignon :

- 195) Réaliser un monitoring permanent de la stabilité de l'Hôtel Communal ;
 196) Objectiver et détailler le stress vibratoire et auditif auquel les travailleurs de l'administration communale pourraient être confrontés ;
 197) Garantir l'accès et l'usage de l'Hôtel Communal tout au long du chantier ;
 198) Prévoir, durant le chantier, des passages piétons et cyclistes de plus de 2 m de large, en particulier le long du parvis, de l'arc ouest et du côté est ;

Verboekhoven :

- 199) Prévoir une réalisation concomitante de l'équipement en sur-construction de la station conforme à la recommandation de l'EIE ;
 200) Garantir un accès véhicules et piétons en tout temps pour les riverains de la rue Waelhem et réorganiser la zone chantier en fonction, à savoir en deux zones distinctes pour permettre l'accès aux bâtiments n° 69A à 77 de la rue Waelhem côté ouest ainsi qu'aux n° 58 à 84 et aux garages correspondants sur cette portion de trottoir ;

Abstention : -

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



- (s) Mme Sarah LAGRILLIERE, Présidente, Représentante de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme,
- (s) M. Frédéric NIMAL, Représentant de la Commune de Schaerbeek,
- (s) M. Eric DE LEEUW, Représentant de la Commune de Schaerbeek,
- (s) Mme Lien DEWIT, Représentante de la Commune de Schaerbeek,
- (s) M. David CORDONNIER, Représentant de la Commune d'Evere,
- (s) M. Michael DAELMAN, Représentant de la Commune d'Evere,
- (s) Mme Vanessa MOSQUERA, Représentante de la Ville de Bruxelles,
- (s) Mme Sophie DAVID, Représentante de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme,
- (s) Mme Catherine DE GREEF, Représentante de Urban.brussels-Direction du Patrimoine culturel,
- (s) M. Philippe GENON, Représentante de Bruxelles Environnement,
- (s) M. Guy VAN REEPINGEN, Secrétaire.

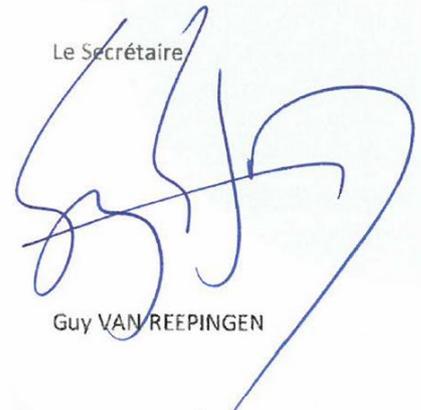
Pour copie conforme :

La Présidente,



Sarah LAGRILLIERE

Le Secrétaire



Guy VAN REEPINGEN