

Extrait du registre aux délibérations du Collège des Bourgmestre et Échevins

Présents	Jean SPINETTE, <i>Bourgmestre-Président</i> ; Catherine MORENVILLE, Francesco IAMMARINO, Willem STEVENS, Catherine FRANCOIS, Suzanne RYVERS, <i>Échevin(e)s</i> ; Myriem AMRANI, <i>Présidente CPAS</i> ; Laurent PAMPFER, <i>Secrétaire communal</i> .
Excusés	Yasmina NEKHOUL, Thierry VAN CAMPENHOUT, Saïd AHRUIL, <i>Échevin(e)s</i> .

Séance du 26.10.23

#Objet : Urbanisme - Avis sur la demande de permis d'urbanisme FD2023-7 - Réaménager de façade à façade et réorganiser la circulation de la rue Moris et ses carrefours, et renouveler les infrastructures (rails et caténaires) dans la rue Antoine Bréart # (Ajouté en séance)

Urbanisme

Le Collège ;

Considérant que le projet se situe en réseau viaire, en espace structurant, en zone d'intérêt culturel historique, esthétique et d'embellissement et à proximité d'un liseré de noyau commercial du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le projet se situe dans un noyau d'identité local existant, en zone prioritaire de verdoisement, en zone de revitalisation urbaine du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé par arrêté le 12 juillet 2018 ;

Considérant que le projet se situe le long d'une ligne de transport en commun de haute capacité et à proximité d'un corridor de mobilité au PRDD ;

Considérant que le projet est situé principalement en voirie communale et en petite partie en voirie régionale (Chaussée de Waterloo) ;

Considérant que la rue Moris est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton plus » ;
- « Transport public confort » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la rue Antoine Bréart est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton confort » et « Piéton quartier » ;
- « Transport public confort » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la rue de Lombardie est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton plus », « Piéton confort » et « Piéton quartier » ;
- « Transport public confort » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la rue d'Albanie est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton quartier » ;
- « Transport public quartier » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la rue d'Espagne est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton confort » et « Piéton quartier » ;
- « Transport public quartier » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la rue du Portugal est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton quartier » ;
- « Transport public quartier » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la rue d'Irlande est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton plus » ;
- « Transport public quartier » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la Chaussée de Waterloo est reprise dans le Plan Régional de Mobilité « Goodmove » comme :

- « Auto quartier » ;
- « Piéton plus » et « Piéton confort » ;
- « Transport public quartier » ;
- « Vélo quartier » ;

Considérant que la voirie est empruntée par une ligne régulière de bus de la S.T.I.B. (ligne 81 'Marius Renard – Montgomery' et 97 'Louise – Dieweg'); que les lignes STIB, TEC et De Lijn empruntent également l'axe Chaussée de Waterloo ;

Vu le Contrat Local de Mobilité « CLM Parvis » et de son scénario final ;

Considérant que la zone de projet est comprise dans une zone de faible risque d'inondation sur la carte des aléas d'inondations à Bruxelles Environnement ;

Considérant que le périmètre du projet se situe dans la zone de protection des monuments classés « J.B. Aglave » et « Maison personnelle et atelier de l'artiste-peintre Jean Gouweloos » ;

Objet de la demande

• Considérant que le projet vise réaménager de façade à façade et réorganiser la circulation de la rue Moris et ses carrefours, et renouveler les infrastructures (rails et caténaires) dans la rue Antoine Bréart ;

Procédure et actes d'instruction

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 28/08/2023 au 26/09/2023 dans la commune de Saint-Gilles, 31 réclamations ont été introduites portant principalement sur les aspects suivants :

Général

- Demande à être entendu lors de la commission de concertation ;
- Informe que le dossier n'était pas disponible le 1^{er} jour de l'enquête publique ;
- Déplore que le projet vise à supprimer les emplacements de stationnement et qu'en parallèle la commune autorise la division de biens, ce qui induit une densification des quartiers ;
- Déclare que le projet ne tient pas compte des projets immobiliers bordant le périmètre ;
- Déclare que le projet amène des arguments peu pertinents au regard du contexte ;
- Déplore le présent projet et propose des solutions d'aménagement (marquage, interdiction aux véhicules utilitaires, réduction du trottoir, changer l'itinéraire du tram,..) ;
- Compare le présent projet à d'autres voiries ;
- Souligne les aspects favorables du projet et déclare être satisfait par celui-ci ;
- Déclare que le projet améliore la qualité de l'espace public ;
- Déclare que le projet est intéressant au regard de perspective d'amélioration de la ville ;
- Déplore que le projet ne tienne compte que des intérêts du demandeur ;
- Se réjouit du réaménagement la rue Moris et Bréart au regard du point noir de mobilité qu'il représente ;
- Sollicite auprès du demandeur la réalisation d'un état des lieux des maisons bordant les rails de trams et à compenser les frais des nuisances sonores ;
- Déclare que les riverains n'ont pas à subir la lourdeur administrative et les coûts de cette intervention ;
- Mentionne que la STIB est responsable des problématiques présentes sur le périmètre du projet et que de multiples projets ont eu lieu et n'ont pas abouti à un franc succès ;
- Déplore que les projets à proximité du projet suppriment du stationnement en parcelle privée ;

Mobilité

- Déclare que le projet est conforme aux ambitions du plan régional Goodmove ;
- Déclare que les nouvelles mesures de circulation sont dangereuses ;
- Déclare que le projet, de par ses mesures, renforcera l'apaisement du trafic et donc du quartier ;

Piéton

- Déplore la réduction des trottoirs par rapport à la situation existante ;
- Demande de ne pas placer d'arbres près des passages piétons ;
- Demande de maintenir le passage piéton ;
- Demande de revoir l'implantation des dalles podotactiles ;
- Sollicite la conservation des largeurs de trottoirs ou leur agrandissement ;
- Demande à ce que la largeur des trottoirs soit portée à 2,50 mètres au lieu de 1,80 mètres ;

- Déclare que le projet aurait pu réduire la largeur des trottoirs tout en maintenant les zones de stationnement ;
- Déploire l'agrandissement des trottoirs de la rue Moris au regard du peu de fréquentation dont elle fait l'objet ;
- Compare la largeur des trottoirs de la rue Moris et de la Chaussée de Charleroi ;
- Attire l'attention sur le passage piétons entre le n°18 et 22 donnant sur un accès de garage ;
- Salue la redistribution de l'espace en faveur des piétons ;
- Souhaite que le projet, souhaitant améliorer la vitesse commerciale des TC (transport en commun) ne se fasse pas au détriment des piétons ;
- Mentionne la nécessité de créer des trottoirs traversants ;
- Déploire l'élévation des trottoirs de la rue Moris ;

Vélo

- Demande le placement de plus d'arceaux vélos (Chaussée de Waterloo et rues du Portugal et Espagne) ;
- Craint que le présent projet invite les cyclistes et les usagers de trottinettes à emprunter les trottoirs ;
- Mentionne que la rue Moris n'est pas propice à la circulation des vélos ;
- Déclare que reconduire les cyclistes de la rue Bréart vers la chaussée carrossable est positif ;
- Demande à ce que les trottoirs traversants ne constituent pas de piège à cyclistes ;
- Mentionne que le revêtement en pavés est glissant et que cela provoque - en plus de la présence des rails de tram - une insécurité auprès des cyclistes ;
- Sollicite la création d'aménagements tel que des SAS vélo ou des revêtements plus confortables pour les cyclistes ;
- Déclare que l'aménagement tel que projeté, et plus particulièrement, la différence de niveau entre les trottoirs et les cyclistes est très dangereux ;
- Demande la redirection des cyclistes vers la rue Ducpétiaux et l'interdiction de l'accessibilité aux cyclistes sur la rue Moris pour leur sécurité ;
- Fourni un inventaire des arceaux vélos et du nombre de vélos accrochés ;
- Mentionne que les arceaux vélos existants sont suffisants ;

Transport en commun

- Sollicite la révision du tracé du tram de la STIB en ce que le gabarit de la rue est trop étroit ;
- Déploire que le passage du tram impacte les habitants par les nuisances sonores et vibratoires (dans la rue Moris et Bréart et les rues adjacentes) ;
- Déploire que le demandeur (STIB) n'ait pas poussé la réflexion concernant l'alternative du trajet du tram vers l'avenue Ducpétiaux et que les arguments avancés ne sont pas pertinents ;
- Déclare que la chaussée de Waterloo est plus adaptée pour le passage du tram ;
- Sollicite la révision du tracé du tram, qui serait nettement plus avantageuse que le présent ;
- Déclare que le projet améliore la vitesse commerciale ;
- Déclare que les arrêts sis ch. de Waterloo sont trop courts au regard des bus articulés et de la quantité de bus qui s'y arrêtent ;
- Sollicite la mise en place d'étude pour le remplacement des trams par des bus ;
- Déclare que les congestions sur la chaussée de Waterloo/rue Moris sont dues aux embouteillages et impactent les transports en commun ;
- Déclare que le matériel roulant de la STIB est inadapté dans le présent contexte ;

- Déclare que le type de transport en commun « Trolley » (implanté dans certaines villes européennes) ont des avantages plus intéressants que les transports en commun de type tram de la STIB ;

Voitures et stationnement

- Déclare que le projet serait plus ambitieux si toute la circulation (hormis celle à destination des parking) était interdite ;
- Déclare que le nombre de places de stationnement a déjà été réduit pour la sécurisation des traversées piétonnes préalablement au présent projet ;
- Déclare que l'offre de places de stationnement existante est inférieure à la demande ;
- Informe que l'école Saint-Jean-Baptiste nécessite un nombre important de stationnement ;
- Déploire la suppression du stationnement sur le périmètre et que celle-ci amènera des tensions dans le quartier ;
- Déploire la suppression des emplacements de stationnement sur la Place Van Meenen et également ailleurs dans le quartier ;
- Déclare que la suppression du stationnement engendre plus de pollution car les automobilistes roulent plus longtemps pour rechercher un emplacement ;
- Déploire la mise en sens unique depuis la chaussée de Waterloo jusqu'à la rue d'Irlande ;
- Déploire que le projet n'intègre pas la possibilité aux riverains de stationner lors des déménagements/emménagements ou pour décharger leurs courses ;
- Déploire que le projet n'intègre pas compte des emplacements de stationnement PMR ;
- Déploire que le projet ne propose pas de compensation pour le stationnement supprimé ;
- Déploire que le projet supprime des emplacements de stationnement individuel au profit de stationnement partagé ;
- Déclare que le projet va augmenter la circulation et la vitesse des automobilistes ;
- Déploire l'argument de développement durable au regard des véhicules électriques, qui eux aussi, seront contraints par les nouvelles mesures de circulation ;
- Demande de revoir le nombre de stationnements à la hausse ;
- Mentionne que les lignes blanches qui délimitent les zones de stationnement sont peu/pas visibles ;
- Se questionne sur la répartition des emplacements de stationnement, un tronçon qui en maintient et un autre qui le supprime ;
- Déclare que le projet ne répond pas aux stratégies visant à électrifier les véhicules ;
- Demande la mise en place de sens interdit entre la rue d'Albanie et la chaussée de Waterloo ;
- Déclare que les places de stationnement sont grignotées par l'implantation des terrasses ;
- Mentionne que les modifications imposées empêchent les livraisons dans le quartier Moris ;
- Déclare que le nouveau projet immobilier (sis à l'actuel Brico), ne dispose pas d'assez de places de parking et créera une saturation du stationnement en voirie ;
- Déploire que des véhicules de grand gabarit occupent les zones de stationnement de manière trop prééminente et que ces derniers sont la cause des soucis du passage du tram ;

Environnement

- Demande à ce que des arbres soient plantés tous les 2 ou 3 emplacements de stationnement ;
- Sollicite la plantation d'arbres au croisement de certaines rues, notamment de la rue d'Espagne et du Portugal ;

- Doute sur la pertinence des plantations projetées ;
- Propose une haie en remplacement du mur qui s'est écroulé ;
- Sollicite la plantation de plus d'arbres ;
- Salue la végétalisation de l'espace public ;
- Déclare que le projet ne semble pas exploiter tout son potentiel en termes de plantations ;
- Conçoit que les aménagements des espaces publics doivent prioriser leur végétalisation pour contrer les effets du changement climatique ;
- Se questionne également sur le cycle de l'eau et de sa gestion afin de limiter les rejets sur les égouts ;
- Sollicite l'intégration des couches antivibratoires près des rails de tram ;
- Déclare que les projets réalisés dans la rue Bréart et Lombardie ont atténués momentanément les nuisances sonores et vibratoires ;
- Déclare que le tapis en caoutchouc apposé n'a pas diminué les nuisances sonores et vibratoires ;
- Mentionne que le présent projet aura des incidences sur la stabilité du sol et impactera les bâtiments ;

Patrimoine

- Déploire les emplacements de stationnement prévus à la hauteur du bâtiment classé (sis Antoine Bréart 7) ;
- Mentionne que le projet se situe en ZICHEE et comporte du patrimoine ;

Socio-économique

- Déclare que le projet améliore les conditions de vie urbaine des habitants et usagers des écoles ;
- Déploire que le projet ne tienne pas compte des commerces et n'encourage pas l'accès aux services ; que ce projet aura pour incidences la diminution de la clientèle des commerces ;
- Déclare que le projet provoquera des nuisances pour les riverains et altèrera le « bien vivre » (que ce soit le chantier ou la situation projetée) ;
- Déploire que le projet ne tienne pas compte des écoles aux abords du périmètre et de ses usagers (accessibilité piétonne et automobile) ;
- Déclare que le projet ne tient pas compte du quartier et des habitants ;
- Déploire que le projet n'intègre pas dans sa réflexion les nouveaux projets immobiliers bordant le périmètre, dont une nouvelle salle de spectacle ;
- Déclare que le projet fera fuir les habitants et les locataires de longue durée dans le quartier ;

Considérant qu'un seul riverain a évoqué l'absence de documents téléchargeables le matin du 1^{er} jour de l'enquête publique sur le site Openpermits ;

Considérant que l'article 6 du CoBAT stipule notamment que « la durée d'une enquête publique ne peut être inférieure à quinze jours », « les dossiers sont accessibles jusqu'à 20 heures au moins un jour ouvrable par semaine » et « quiconque peut exprimer ses observations et ses réclamations par écrit, notamment par courrier électronique, ou, au besoin, oralement, avant la clôture de l'enquête publique » ;

Considérant que ces dispositions du CoBAT constituent des modalités minimales, étant entendu que « le Gouvernement ou les Communes peuvent décider de toutes formes supplémentaires de publicité et de consultation » ;

Considérant que c'est en application de cette habilitation législative que le Gouvernement a adopté un arrêté du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques (M.B., 17 mai 2019) ;

-Considérant que suivant l'article 13 de cet arrêté, « le demandeur charge les documents de sa demande sur la plate-forme numérique mise à disposition par l'administration régionale en charge de l'urbanisme. Ils y sont consultables par toute personne durant l'enquête publique » ;

Considérant que, suivant l'article 3 dudit arrêté, « pendant toute la durée de l'enquête, le dossier complet qui en est l'objet peut être consulté par toute personne à l'administration communale chaque jour d'ouverture au public entre 9 heures et 12 heures et, au moins un jour de la semaine, éventuellement sur rendez-vous, en soirée, jusqu'à 20 heures » ;

Considérant que, suivant l'autorité de tutelle interrogée sur le sujet, la possibilité de consultation du dossier complet auprès de l'administration communale suffit à garantir les droits des administrés ;

Considérant qu'en l'espèce, les documents de la demande étaient bel et bien accessibles au public auprès de la Commune durant les heures de consultation et suivant les modalités reprises dans l'avis d'enquête publique ;

Considérant que l'absence des documents téléchargeables ne concerne qu'un laps de temps très limité sur les 30 jours qu'a duré l'enquête publique, que leur chargement a en effet pu être constaté le 28/08/23, premier jour de l'enquête publique à 14h00 ;

Considérant dès lors que ce manquement est peu susceptible d'avoir induit un réel impact sur les possibilités de consultation par le public ;

Considérant pour le surplus que, compte tenu du résultat de l'enquête publique, l'absence de dossier consultable sur le site Openpermits durant une partie de l'enquête publique n'a pas eu pour effet de mettre à mal l'effet utile de celle-ci au regard du nombre important de réclamations reçues ;

Situation existante

Considérant que le périmètre du projet concerne principalement la rue Moris, une partie de la rue Antoine Bréart, les carrefours de la rue Moris avec les rues d'Irlande, d'Espagne, du Portugal, d'Albanie et la chaussée de Waterloo ;

Considérant que le périmètre du projet intègre également la rue de Lombardie ;

Considérant que le périmètre du projet est bordé par des commerces de détails, commerces HoRECA et des écoles ;

Considérant qu'il est principalement constitué de bâtiments d'un gabarit compris entre R+2 et R+4, de style néo-classique ;

Considérant que les rues Moris et Antoine Bréart sont principalement des axes bidirectionnels, excepté dans le premier tronçon de la rue Moris, depuis la rue d'Irlande vers Janson, défini comme site propre ;

Considérant que le gabarit de l'axe Moris est de +/- 11 mètres de large et l'axe Bréart de +/- 15 mètres ;

Considérant que les trottoirs sont de dimensions variables comprises entre 2,20 mètres et 4,70 mètres ; que la zone de stationnement est de +/- 1,90 mètres (hors filet d'eau) et la chaussée carrossable est comprises entre 5,40 mètres et 7,20 mètres ;

Considérant que les trottoirs du périmètre sont composés de klinkers en béton de ton rouge et gris (22x11cm) et de pavés de grès ; que les zones de stationnement sont en pavés porphyre et en asphalte ; que la chaussée carrossable est composée de pavés porphyre, de klinkers en béton et d'asphalte ;

Considérant que le périmètre du projet est revêtu de plusieurs matérialités formant un ensemble hétéroclite et peu cohérent ; que les revêtements sont dégradés et vétustes ;

Considérant que le périmètre n'accueille aucun arbre, excepté ceux de l'alignement de la chaussée de Waterloo et des essences grimpantes le long des barrières situées devant l'école « Saint Jean-Baptiste de la Salle » ;

Considérant qu'actuellement le périmètre accueille 69 emplacements de stationnement ; que le long de la rue Moris ils sont répartis du côté des façades paires et le long de la rue A. Bréart des deux côtés ; que deux places de PMR sont situées à la hauteur du n°60 de la rue Moris et une à la hauteur du n°13 de la rue A. Bréart ;

Considérant que les passages piétons et les trottoirs ne sont pas conformes aux normes en vigueur ;

Considérant que le périmètre du projet n'est pas un espace confortable et sécurisé ; que le stationnement dispose d'une emprise importante dans le paysage ;

Considérant que les eaux pluviales sont essentiellement rejetées directement aux égouts (excepté au niveau des haies par où l'infiltration se fait par le petit massif végétal) ;

Considérant que le périmètre intègre des poubelles, des potelets, des mâts d'éclairage, des caténaires, des arceaux vélos et des panneaux de signalisation ;

Considérant qu'une note stratégique, jointe à la présente demande de permis, démontre que la ligne de tram 81 doit être amélioré pour assurer la vitesse commerciale des transports en commun ;

Situation projetée

Considérant que le périmètre du projet concerne principalement la rue Moris, une partie de la rue Antoine Bréart, les carrefours de la rue Moris avec les rues d'Irlande, d'Espagne, du Portugal, d'Albanie et la Chaussée de Waterloo ; que ce périmètre concerne la rénovation des espaces publics ;

Considérant que le périmètre du projet intègre également la rue de Lombardie ; que ce périmètre n'est destiné qu'à la rénovation des infrastructures destinés au transport en commun (caténaires, rails,...) ;

Considérant que le projet prévoit de maintenir le site propre entre Janson et la rue d'Irlande ; qu'il prévoit de revoir la circulation entre la rue d'Irlande et la chaussée de Waterloo en réalisant un site propre non accessible aux véhicules ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer le site propre d'une largeur de 3 mètres accessible aux transports en commun et aux vélos ; que son revêtement sera composé de pavés porphyres sciés irréguliers ;

Considérant que le reste du tronçon sera composé d'asphalte en chaussée carrossable ;

Considérant que la chaussée carrossable sera portée à +/- 6,40 mètres et les zones de stationnement seront portées à 2 mètres (filet d'eau compris) ;

Considérant que le niveau de la voirie entre la chaussée et les trottoirs variera entre 12 cm et 31cm de hauteur ;

Considérant que les quais pour les trams ont une longueur de 35 mètres et que le niveau sera réhaussé à 31 cm et des rampes seront installés pour les PMR ; qu'ils sont équipés du mobilier urbain nécessaire à l'exploitation des transports en commun (poubelles, abris FOSTER, afficheurs,...) ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer de nouvelles infrastructures techniques pour l'exploitation du tram ; que de nouvelles attaches et poteaux seront implantés et que les lignes aériennes seront mutualisées avec celles destinées à l'éclairage publique ;

Considérant que 5 abris-bus seront installés, un à la hauteur du n°291 et du n°342 de la chaussée de Waterloo, deux à la hauteur des n°6 à 10 de la rue Antoine Bréart et un à la hauteur du n°51 de la rue Moris;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer des trottoirs d'une largeur comprise entre 1,60 mètres et 4,20 mètres et seront composés de pavés de grès ;

Considérant que les oreilles de trottoirs seront réaménagées et que leurs bordures seront enterrées au droit des traversées piétonnes à la hauteur de la chaussée de Waterloo et des traversées de la rue Moris ;

Considérant que le projet prévoit la création de trottoirs traversant aux carrefours des rues d'Irlande, d'Espagne, du Portugal et d'Albanie ;

Considérant que les traversées sont équipées de dalles podotactiles ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 31 emplacements de stationnement, soit le maintien de 38 emplacements ; qu'une place PMR est prévue à la hauteur du n°72 de la rue d'Albanie ainsi qu'une zone livraison à la hauteur du n°332 de la Chaussée de Waterloo ;

Considérant que le projet prévoit de planter 13 nouveaux arbres et le maintien des 2 arbres situés aux carrefours de la chaussée de Waterloo ; que des « *Alnus incana 'Aurea'* » seront implantées le long des voiries et qu'il s'agit d'arbre de 1^{ère} grandeur ;

Considérant que le projet prévoit également l'implantation de noues, deux à la hauteur de l'école Saint Jean-Baptiste ;

Considérant que 16 nouveaux arceaux vélos seront installés principalement aux carrefours de la rue d'Espagne, du Portugal et d'Albanie ; qu'au total le périmètre disposera de 24 arceaux vélos ;

Considérant qu'il prévoit également l'installation d'un box vélos à la hauteur du n°74 de la rue d'Albanie ;

Considérant que le projet prévoit l'installation de 3 MUPI, 1 à la hauteur du n°297 de la chaussée de Waterloo, un à la hauteur du n°33 de la rue Moris et un à la hauteur du n°80 ;

Considérant que le projet prévoit l'installation de potelets à hauteur des trottoirs traversants, des oreilles de trottoirs et le long des façades de la rue Moris ;

Objectifs

Considérant que les objectifs du projet sont :

- Assurer la circulation du tram et la régularité du service ;
- Réorganiser la circulation automobile ;
- Réaménager l'espace public bordant la voirie
- Renouveler et placer des lignes aériennes et leurs supports pour le tram ;
- Mettre aux normes les arrêts « Moris »
- Uniformiser les revêtements sur l'ensemble de l'axe ;
- Réaménager les trottoirs, les arrêts ;
- Renouveler l'éclairage public ;
- Améliorer la qualité et la cohérence de l'espace public ;
- Intégrer et aménager l'embouchure des voiries donnant sur l'axe Moris/Bréart (trottoirs traversants, rampes d'accès, ...) ;

- Compenser les lignes aériennes par l'ajout de quelques poteaux supplémentaires jusqu'à la place van Meenen 37 ;

Motivation

Considérant que le projet vise à améliorer les infrastructures de transport public et leur vitesse commerciale et à améliorer le confort et la sécurité pour les piétons et usagers des transports en commun ; que le projet vise également à l'embellissement et l'amélioration de la qualité de l'espace public ;

Considérant que le positionnement des arrêts de transport en commun permet d'accueillir les trams de nouvelle génération (T3000 et T4000) ; qu'ils sont adaptés afin d'être conformes aux normes du vademécum « arrêt » et aux normes de l'accessibilité piétonne et PMR ;

Considérant que la note stratégique (réalisé par Bruxelles Mobilité) jointe au présent dossier, identifie les causes qui impactent la vitesse commerciale des TC ; qu'ils résultent de problèmes d'infrastructure, de gestion et structurels et qu'en moyenne 15 incidents ont lieu par mois ;

Considérant que la note stratégique et la situation existante démontrent que le stationnement rentre en conflit avec la circulation des transports en commun ; qu'elle présente également une étude sur le taux d'occupation du stationnement dans un rayon de 300 mètres et qu'elle démontre qu'il n'est pas saturé (taux de 78 à 88%) ;

Considérant que de ce fait le présent projet vise à rendre les zones de stationnement conformes et sécurisées au regard du passage du tram et permettront d'améliorer la vitesse commerciale de celui-ci ;

Considérant que cette même note précise qu'aménager un contresens tram occasionnera des reports sur certaines voiries locales dans la zone et que par ailleurs il n'améliorera que très peu la vitesse commerciale des TC ; que cependant elle précise que cette solution aura comme avantages, d'une part la réduction de la part de transit est-ouest du flux et le maintien de l'accessibilité du quartier et l'amélioration de la fluidité des trams et d'une autre la conformité au plan Goodmove ;

Considérant que la Commune de Saint-Gilles s'est portée candidate pour la réalisation d'un contrat local de mobilité (CLM) et que celui-ci intègre ce périmètre dans la maille ; que le projet prend en compte les mesures établies lors de ces études de mobilité pour la maille Saint-Gilles ;

Considérant que les places de stationnement sont supprimées au profit de l'amélioration du confort des piétons et des usagers des transports en commun ; que cette suppression est positive au regard de la spécialisation modale de la voirie « Piéton Plus » du plan Goodmove ;

Considérant que l'aménagement des trottoirs respecte en majeure partie la largeur requise pour les cheminements piétons visés dans l'article 4 du Titre VII du RRU ;

Considérant également que les dévers des trottoirs présentent des pentes de plus de 2% ; qu'il y a lieu de respecter les recommandations de l'article 4 § 2 du Titre VII du RRU et du « Vademecum Piéton – cahier 4 Cahier de l'accessibilité piétonne » en ce que la pente des trottoirs soit de maximum 2% afin de permettre une circulation confortable de tous les usagers ;

Considérant que les trottoirs traversants permettent un meilleur respect de la zone 30 et améliorent la sécurité des usagers ;

Considérant que les traversées piétonnes doivent être conformes au cahier d'accessibilité piétonne et aux normes d'accessibilité du Titre VII du RRU en ce qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro) ;

Considérant qu'il y aurait lieu de s'assurer que le placement des dalles podotactiles n'empiète pas sur les zones potentiellement carrossables aux angles entre la rue Moris et la rue d'Espagne et de la rue Antoine

Bréart et la rue d'Albanie ;

Considérant qu'un passage piéton se situe à proximité d'une entrée de garage (rue Moris n°18) qu'il y a lieu de s'assurer que les bordures soient enterrées et que les véhicules ne soient pas source de conflits pour les piétons ; qu'il y a lieu de revoir cette traversée et de la déplacer légèrement ;

Considérant que le projet mentionne l'installation de pavés sciés « irréguliers » ; qu'il y a lieu pour le confort et la sécurité des usagers de la voirie (piétons, PMR, cyclistes) de veiller à la bonne planéité des revêtements et à la bonne mise en œuvre de pavés avec des joints affleurant et sans ressaut ;

Considérant que les zones de stationnement sont prévues dans un matériau imperméable ; qu'il aurait été préférable d'opter pour la création de zones améliorant, là où c'est techniquement possible, l'infiltration des eaux pluviales ; que l'intégration d'un revêtement semi-perméable pour les zones de stationnement pourrait être envisagé dans une partie du projet afin de lutter également contre les effets des îlots de chaleur ;

Considérant que le revêtement des trottoirs en pavés naturels de grès valorise les qualités culturelles, historiques et esthétiques de la rue située en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ; qu'il est cohérent avec le contexte urbain et patrimonial ;

Considérant que ce choix de revêtement rencontre également les besoins de propreté publique et les impératifs de développement durable ;

Considérant que le revêtement en pavés de grès assure une unité et une cohérence globale avec les matériaux mis en œuvre dans les quartiers aux abords ;

Considérant que, bien posé avec des joints serrés et affleurants, ce revêtement de trottoir assure un bon confort d'usage tel que prévu dans la charte des revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que le volet réglementaire du PRM prévoit qu'en cas de contradiction entre le PRM et le PRAS, les dispositions prévues par le PRAS priment ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 13 arbres et de noues ; qu'il y a lieu de s'assurer de ne pas implanter des bordures hautes entre la voirie et les espaces végétalisés et/ou prévoir des dispositifs assurant l'infiltration des eaux de pluie ;

Considérant que le PRDD reprend comme objectif la fonction écologique du paysage : renforcer le maillage pluie, intégrer une gestion de l'eau in situ, maintenir et renforcer la biodiversité (chapitre ville en transition) ;

Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels ; que ce même axe préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine, ce qui est le cas des grands carrefours urbains dominés par l'asphalte ;

Considérant que dans son avis BE précise que des techniques enterrées drainantes (assurant la protection des infrastructures de surface) pourrait permettre d'améliorer la réflexion sur la gestion des eaux pluviales sous la voirie ; qu'il y a lieu de faire appel au Facilitateur Eau de Bruxelles Environnement pour aider à trouver les aménagements de gestion durable de l'eau pluviale les plus adaptés au projet (0800 85 775) – facilitateur.eau@environnement.brussels ;

Considérant l'importance de prévoir la plantation d'une strate herbacée/vivace et arbustive dès que c'est possible ; qu'il y a lieu d'augmenter la surface végétalisée là où c'est possible ;

Considérant que le périmètre projet comprend des éléments végétaux existants et qu'il y a lieu de garantir

leur intégrité lors de l'exécution des travaux et lors de la gestion ultérieure ; que le chantier devra respecter certaines conditions de mise en œuvre pour éviter de mettre en péril les différents éléments verts ;

Considérant que le renouvellement des matériaux et infrastructures permettra de limiter les nuisances sonores et vibratoires au regard des aménagements et infrastructures existants ; qu'il y a lieu de répondre au point 4.3.10.2 du rapport d'incidences concernant le tapis antivibratoire ;

Considérant l'installation de 3 MUPI (dispositif de publicité dissocié des abris) ainsi que des abris-bus « Foster » équipés de dispositifs de publicité ; qu'au total le périmètre prévoit 8 dispositifs de publicité, ce qui aura pour conséquence une augmentation de la pollution visuelle et une réduction de la lisibilité de l'espace public ;

Considérant la situation de la rue Antoine Bréart en zone interdite pour la publicité du Règlement régional d'urbanisme, qu'un dispositif publicitaire dissocié de l'abri pour usagers des transports en commun y est prévu à l'angle avec la rue d'Albanie ;

Considérant que ce dispositif est conforme à l'article 25 du Titre VI du Règlement régional d'urbanisme en ce qu'il s'agit d'un dispositif dissocié de l'abri pour des motifs de sécurité et qu'il se situe à proximité de l'abri ;

Considérant cependant que ce dispositif dissocié s'implante en zone de protection du bien classé sis Rue Antoine Bréart n°7 et est contraire à l'article 4 du Titre VI du Règlement régional d'urbanisme (interdiction en zone de protection) et à l'article 23 du même règlement en ce qu'il brise une perspective visuelle de et vers le bien classé ;

Considérant que la suppression d'un des deux abris-bus de la rue Antoine Bréart permettrait de supprimer ledit dispositif dissocié ;

Considérant effectivement que le placement de deux abri-bus à cet endroit ne se justifie pas et encombre exagérément l'espace public ;

Considérant qu'il conviendrait de préciser quel sera le type de dispositif de publicité implanté pour chacun des 7 autres dispositifs (nature de l'affichage, dimensions précises des dispositifs) et de justifier l'implantation des dispositifs au carrefour Moris/Waterloo, que ces derniers ne pourront en aucun cas comporter une publicité digitale, et à plus forte raison d'images animées ;

Considérant effectivement que ces publicités digitales constituent des sources de distraction pour les usagers de l'espace public, que le caractère digital de ces dispositifs renforce cet aspect ;

Considérant également que ces dispositifs devront être soumis, le cas échéant, à de nouveaux actes d'instruction ;

Considérant qu'il est préférable pour la qualité du paysage urbain et la praticabilité de l'espace public d'organiser rigoureusement l'installation du mobilier urbain et de regrouper les affichages publicitaires dans les aubettes plutôt que de les disperser en divers endroits de la voirie ; que les abris-bus avec publicité doivent, en outre, être placés le plus loin possible des écoles ;

Considérant par ailleurs que dans le tronçon de la présente ligne de tram, il a été fait usage du modèle « Horta », dont le ton vert s'harmonise avec le ton vert des poubelles ; qu'il y a lieu de réfléchir à l'implantation du modèle « Horta » pour s'assurer d'une cohérence le long de la ligne ; que le demandeur précise en commission de concertation que ce modèle n'est plus produit ;

Considérant qu'afin de délimiter l'espace réservé aux modes actifs des potelets sont installés ; que ce type d'aménagement est perfectible par l'ajout de végétation ou l'utilisation à meilleur escient du mobilier urbain ; qu'il y a lieu de réfléchir à positionner les arceaux vélos au niveau des carrefours de façon à réduire

le mobilier urbain dans le périmètre tout en offrant une fonction pour limiter la circulation des véhicules sur les espaces piétons ;

Considérant que 3 arceaux pour les vélos sont prévus à l'angle formé par la rue Moris et la rue du Portugal, qu'au vu de la présence de commerces (dentiste, Comedy Club,...), il y aurait lieu d'en prévoir au minimum 5 ;

Considérant les ambitions du Gouvernement bruxellois en matière climatique et de biodiversité, plus particulièrement en termes de maillage vert, de (dé)densification et végétalisation ;
Considérant que le projet permet d'améliorer la circulation des piétons, le confort des usagers des transports en commun et de leurs infrastructures ;

Considérant, de ce qui précède, que le projet pourrait s'accorder aux caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant, moyennant les remarques émises ci-dessus ;

Considérant enfin la haute valeur patrimoniale des biens environnants (nombreux bien classés, repris à l'inventaire), qu'il y aurait lieu de prendre toutes les mesures nécessaires afin de préserver le bâti pendant la durée des travaux ;

DECIDE

- D'émettre un avis favorable à condition de :

- **Revoir et optimiser l'accessibilité des aménagements des trottoirs et carrefours conformément au RRU (Titre VII - article 4), à Goodmove et aux recommandations dictées par le « Cahier de l'accessibilité piétonne » :**
 - • **Veiller à assurer un dévers de maximum 2% ;**
- **Déplacer légèrement la traversée à la hauteur du n°18 de la rue Moris qui rentre en conflit avec le garage ; Veiller à la bonne mise en œuvre des pavés en chaussée, c'est-à-dire en garantissant des joints affleurants et sans ressaut ;**
- **Etudier la possibilité d'intégrer un revêtement semi-perméable dans les zones de stationnement ;**
- **Préciser les dispositifs publicitaires (ces derniers devront, le cas échéant, être soumis à de nouveaux actes d'instruction), ne pas y prévoir de publicité digitale et, à plus forte raison, d'images animées ;**
- **Supprimer un des deux abris-tram de la rue Antoine Bréart et, par conséquent, le dispositif dissocié de l'abri présent dans la rue;**
- **Placer les abris-bus avec publicité le plus loin des écoles ;**
- **Prendre contact avec le facilitateur eau de façon à modifier le projet en prévoyant des ouvrages correctement dimensionnés, permettant de répondre aux objectifs de gestion d'une pluie centennale en zéro-rejet et contacter le facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;**
- **Modifier le type de bordure entre la voirie et les espaces végétalisés infiltrants afin de diriger l'eau dans les zones plantées ;**
- **Prévoir des fosses de plantation suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée et diversifier les essences proposées ;**
- **Augmenter les surfaces végétalisées aux pieds des arbres et les planter de strates arbustives et herbacées afin de favoriser la végétation et la perméabilité ;**
- **Imposer les recommandations du point 4.3.10.2 du rapport d'incidences relatif aux tapis antivibratoires sur la totalité des voies à renouveler ;**
- **Ajouter des sous-panneaux « vélo » à la signalisation de police pour assurer les contre-sens cyclables à la rue d'Albanie ;**

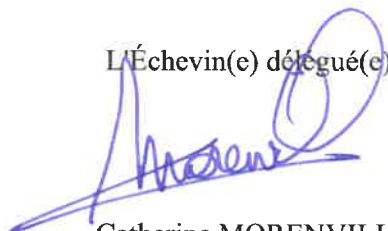
- **Indiquer l'implantation des poubelles en plan ;**
- **Prévoir au minimum 5 arceaux pour les vélos à l'angle formé par la rue Moris et la rue du Portugal ;**
- **Revoir le placement des dalles podotactiles afin de ne pas empiéter sur la zone potentiellement carrossable ;**
- **Prévoir une offre de stationnement off-street de minimum 15 places à gérer par parking.brussels ou de réserver une quinzaine de places on-street aux riverains dans une périmètre raisonnable autour du projet, à défaut, permettre le stationnement entre la d'Irlande et la rue d'Espagne, places nécessaires aux habitants, motorisés ou non, du quartier.**

Le Secrétaire communal,



Laurent PAMPFER

L'Échevin(e) délégué(e),



Catherine MORENVILLE