



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION
ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: P1090/2017

Adresse / Adres: Avenue du Port
Rue Claessens
Avenue du Port

Demandeur / Aanvrager: Service Public Régional de Bruxelles (GAILLY)

Objet / Betreft: Réaménager la voirie de façade à façade, entre la place Saintelette et l'av. de la Reine: création de 2 pistes cyclables, réfection des trottoirs, plantation d'un double alignement d'ormes après abattage d'un seul alignement de platanes, modification du revêtement de la chaussée, remplacement des impétrants

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 19/10/2017 17/11/2017

Réactions / Reacties: 57

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: /

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:

ABSTENTION :

Bruxelles Mobilité car elle est demanderesse, en application de l'article 9 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation.

ABSTENTION : Direction régionale des Monuments et Sites

AVIS MAJORITAIRE :

Direction régionale de l'Urbanisme – Citydev:

Identification de la demande et contexte réglementaire

- Vu que la demande se situe en réseau viaire, en espaces structurants et pour petites parties, à hauteur de la place Saintelette et au nord-ouest de la rue Picard, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du Plan Régional d'Affectation du Sol approuvé par arrêté du 03/05/2001 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Vu que la demande se situe pour petite partie, au nord-est de la rue Claessens dans la zone de protection du Monument au Travail, classé le 28/09/1995 par le Gouvernement, modifiant les perspectives visuelles depuis ou vers ce bien, et requérant donc l'avis de la Commission Royale des Monuments et Sites ;
- Vu que la demande porte sur le réaménagement de toute la longueur de l'avenue du Port et de la section de la rue Claessens entre les av. du Port et de la Reine ;
- Vu le Plan régional de développement (PRD), document indicatif qui dans sa carte « Projet de ville » mentionne que le présent projet est situé dans la zone d'objectif II et la zone du canal ; que cet objectif II vise le soutien de la reconversion économique et sociale des zones en difficultés structurelles ;
- Vu que le PRD attribue le statut de « voiries interquartiers » à l'av. du Port et la partie de la rue Claessens concernée par le présent permis ; Vu que ce statut y est défini comme suit : des voiries qui sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou moyenne distance, et qui assurent l'unité de la ville entre les différents quartiers. Le réseau inter quartier a pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau régional.
- Considérant que les options de réaménagement se déclinent comme suit :
 - créer une avenue avec une grande qualité de séjour, en tout cas sur le tronçon Saintelette-Armateurs.
 - conserver et restaurer le caractère structurant de l'axe (alignements d'arbres et qualité paysagère) et l'intégrer



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

- au maillage vert (lien entre les parcs du Quai des Matériaux et de Tour & Taxis).
- aménager des trottoirs et pistes cyclables confortables et des traversées piétonnes et cyclistes sécurisées.
- liasonner le projet à un itinéraire piéton important entre la gare du Nord et Tour & Taxis via la future passerelle Picard.
- aménager l'ICR (itinéraire cyclable régional) Canal (piste cyclable bidirectionnelle côté canal).
- favoriser la circulation des transports publics.
- assurer l'accessibilité locale en tenant compte des développements futurs.
- Considérant que les travaux projetés se déclinent en résumé comme suit :
 - création de 2 pistes cyclables (une bidirectionnelle coté canal, l'autre unidirectionnelle coté Tour & Taxis) ;
 - réfection des trottoirs ;
 - plantation d'un double alignement d'ormes après abattage d'un seul alignement de platanes ;
 - modification du revêtement de la chaussée avec créations localisées de bandes bus ;
 - remplacement des impétrants ;

Historique de l'avenue du Port et des projets y afférant

- Considérant que l'histoire de cette avenue est intimement liée aux activités portuaires ;
- Considérant en effet qu'à la fin du 19e siècle et à l'orée du 20e, le port de Bruxelles, à l'étré dans le centre-ville, fut déplacé au nord du Pentagone dans sa localisation actuelle ;
- Considérant que l'édification d'alors des gigantesques entrepôts sur le site de Tour & Taxis devait se coupler à la construction d'une route industrielle de grand gabarit, à même de supporter un charroi lourd : ainsi naquit l'av. du port, remplaçant l'ancienne av. de Tour et Taxis, de moindre ampleur ;
- Considérant que la typologie générale actuelle de la voirie date de cette époque : large chaussée pavée de porphyre (le plus solide des revêtements à l'époque), bordée de part et d'autre d'un alignement de platanes (les plus anciens encore présents plantés vers 1927) ;
- Considérant qu'au fil de la 2e moitié du 20e siècle, l'activité industrielle sur le site de Tour & Taxis fut progressivement abandonnée ;
- Considérant que la propriété de l'assiette de la voirie passa successivement de la Société du Port et des Installations maritimes de Bruxelles, qui la céda à la Ville de Bruxelles en 1962, laquelle la céda à son tour à la Région de Bruxelles-Capitale en 1999 ;
- Considérant que la Région entreprit alors de revitaliser cet ancien quartier industriel par la promotion d'activités de transports multimodal ;
- Considérant qu'à cette fin, le demandeur élaborait un projet de réaménagement complet de l'avenue ; que cet ancien projet prévoyait d'une part le remplacement du revêtement pavé par du béton et d'autre part le double alignement de platanes par un nouveau double alignement composé d'un mélange intime de 3 essences ;
- Considérant qu'à cette suite, le fonctionnaire délégué délivra le 09/10/2008 un permis d'urbanisme (n°04/PFD/188814), jamais mis en œuvre substantiellement, suite d'une part à une décision du 05/10/2011 du Tribunal de Première Instance de Bruxelles de faire arrêter les travaux sur une action en cessation environnementale, d'autre part à un refus de reconduction de prorogation de la validité du permis par fonctionnaire délégué (03/10/2011) et enfin à la décision du 29/10/2011 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de ne pas donner suite au projet ayant fait l'objet du permis délivré ;
- Considérant que le 18/10/2012, le Gouvernement mandata Bruxelles-Mobilité d'une part pour réaliser des travaux visant à améliorer l'accessibilité piétonne et cyclable de l'avenue, et d'autre part pour élaborer un cahier des charges visant à un nouveau projet complet de réaménagement de l'avenue, en concertation avec les différents acteurs (Maître architecte, riverains, usagers...) ;
- Considérant qu'en exécution du 1er volet de cette décision, Bruxelles-Mobilité a aménagé en 2013 un espace partagé, accessible aux piétons et cyclistes, de chaque côté de l'avenue ;
- Considérant qu'à la suite de l'étude consécutive au 2e volet de ladite décision, le Gouvernement confirma le 18/07/2013 l'urgence du réaménagement de l'av. du Port, souhaitant sauvegarder et régénérer maximale-ment les actuels alignements d'arbres et confirma sa volonté d'exécuter la voirie en asphalte, avec pistes cyclables et trottoirs différenciés, le tout de chaque côté de la chaussée ;
- Considérant que le 25/11/2013, le demandeur introduit une nouvelle demande de permis d'urbanisme suivant ces principes ; que cette demande a été retirée par la suite ;
- Considérant que le 27/03/2014, l'A.S.B.L. Bruxelles-Fabriques/Brussel-Fabriek introduit une demande de classement de l'avenue, pour laquelle le Gouvernement décida le 9/10/2014 de ne pas entamer la procédure de classement comme site ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

Situation actuelle

- Considérant que l'avenue du Port s'insère dans un quartier en pleine mutation, laquelle se décline par la transition d'un tissu anciennement presque exclusivement industriel, vers un mélange intime des affectations de logements, bureaux et d'industries ;
- Considérant qu'en ce sens l'avenue du Port est bordée principalement d'industries et de bureaux ; que le développement rapide du site de Tour et Taxis renforce déjà et renforcera encore la présence de logements et de bureaux à proximité directe ;
- Considérant que le profil actuel de l'av. du Port se traduit en une chaussée pavée en porphyre, entourée de chaque côté d'une bande pauvrement engazonnée de 2 à 3 m de largeur, comportant un alignement de platanes incomplet ; les bandes vertes sont elles-mêmes bordées vers l'extérieur d'un espace partagé pour piétons et cyclistes ;
- Considérant que du point de vue de la mobilité :
 - automobile : au cours du 20e siècle, à la fonction initiale et exclusive ayant initié la création de cette avenue (charroi lourd à l'adresse des infrastructures portuaires), se sont adjoints d'une part la desserte automobile des habitats et équipements des quartiers avoisinants et d'autre part le transit vers d'autres parties de la ville, voire vers l'extérieur de la Région : alternative à l'Allée Verte/Quai de Willebroek en transit nord/sud, liaison vers la Petite-Ceinture ou le centre de Molenbeek depuis Laeken, liaison est-ouest par les ponts enjambant le canal (via la rue Picard, la place des Armateurs, le bl Simon Bolivar, le bl du Jubilé, bl Belgica, rue de l'Entrepôt), desserte du quartier Maritime via la rue Picard (nombreuses petites entreprises et habitat) ; que la fonction de transit lointain est en désaccord avec le statut interquartiers des voies à réaménager dans la hiérarchie des voiries ; que cette fonction de transit est dévolue à l'axe Allée verte/Willebroek, parallèle sur l'autre rive du canal ;
 - transports publics : insuffisance de l'offre par rapport à la demande croissante, les stations de métro étant éloignées et l'absence de tram ne laissant que les seuls bus de la Stib sur une portion de son tracé et les bus De Lijn à la place Saintelette ;
 - piétons : cette voirie large et le canal constituent une double barrière limitant fortement la circulation des piétons sur l'axe est/ouest, le cas le plus flagrant se rencontrant entre la gare du nord et le site de Tour & Taxis ; le trottoir partagé avec les cyclistes est générateur de conflits, tandis que se présente une succession d'éléments ponctuels problématiques (mobiliers, abords des arrêts de bus, croisements de flux aux carrefours) ;
 - cyclistes : le trottoir cyclable, partagé avec les piétons, est générateur de conflits ; aucune traversée de l'av. du Port n'est aménagée, et une seule de la rue Claessens à son extrémité avec l'av. de la Reine ;
 - stationnement : 3 stations de vélos partagés, 476 espaces de 5 m de longueur pour véhicules en 2014 (dont 46 pour poids-lourds, soit la place pour 15 poids-lourds), 3 en zone de livraison et 3 pour le corps diplomatique à la place Saintelette) ; réglementé par une zone bleue ; sur un périmètre élargi de 500 m, 3665 emplacements en voirie sont présents, répartis équitablement entre les quartiers (industrie/habitat), et 7374 emplacements hors voirie ; le stationnement poids-lourds est utilisé par différents profils d'utilisateurs : chauffeurs bruxellois, distribution urbaine, stockage tampon de remorques de matériaux pour chantiers, stationnement en « pause » des conducteurs étrangers
- Considérant que du point de vue de la sécurité routière : :
 - la grande largeur de la chaussée engage les véhicules à accélérer en dépit des limitations de vitesse, mais ceux-ci en sont découragés par le revêtement inconfortable ; elle contraint les piétons à une longue traversée sur un revêtement glissant, les exposant d'autant plus aux accidents ;
 - l'éclairage des cheminements et zones accidentogènes est déficient ;
 - l'accès aux entrées cochères entraîne des conflits avec les modes actifs ;
- Considérant que les eaux de pluie sont renvoyées vers le bord de la chaussée pavée, le long des bandes vertes, par d'une part le profil bombé de la première et d'autre part la pente vers l'intérieur de la deuxième ;
- Considérant que les alignements arborés, composés à l'origine de 400 platanes qui imposaient une organisation symétrique et une impression visuelle structurante, n'est plus à l'heure actuelle composée que par 219 platanes, dont 153 datant de la plantation originelle ; le solde est constitué par des regarnissages, c'est-à-dire des arbres plus jeunes et de moins grande ampleur que les plus anciens ;
- Considérant que leur intérêt paysager se dégrade donc, voire est déjà déliquescence sur certaines sections ;
- Considérant que la détérioration de leurs conditions de croissance (sol tassé, appauvri, pollué, pollution de l'air...) a provoqué l'aspect chétif de ses arbres, dont bon nombre sont en mauvaise santé ou même dépérissants, surtout du côté ouest ; que cet état dégradé des platanes est observable aussi bien par l'œil d'un expert que par celui d'un observateur attentif, qui s'il les compare avec d'autres platanes croissant dans de



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie
Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

meilleures conditions dans de grandes avenues bruxelloises, constate d'une part que ces arbres n'ont en effet atteint qu'une taille réduite (10-15 m) au regard du potentiel de l'essence (30-40 m) et d'autre part qu'ils présentent par une ramure clairsemée et de multiples plaies aériennes (chocs camions, élagages) et souterraines (tranchées...);

- Considérant que les plus dépérissants et été abattus ces dernières années, en exécution de permis d'urbanisme ;
- Considérant que le platane hybride en place est une essence issue du croisement du platane d'Orient (Europe de l'Est) et d'Occident (Amérique du Nord) ; qu'elle n'est à strictement parler pas indigène, mais acclimatée ou subspontanée en Belgique ; qu'elle peut héberger certains oiseaux ou insectes, mais que le cortège faunistique est beaucoup moins étendu que pour une essence indigène ; que ces alignements arborés font partie du maillage vert régional mais que leur importance du point de vue de la biodiversité est en conclusion fortement limitée ;
- Considérant que la chaussée, d'une largeur de plus de 18 m, peut accueillir 4 bandes de circulation (2 dans chaque sens) de plus de 3,5 m de largeur chacune, doublées d'une bande de stationnement de 2 m de chaque côté ;
- Considérant que cette chaussée est composée de pavés disjoints, dont l'entretien ne peut garantir la tenue dans le temps au vu des contraintes mécaniques occasionnées par le charroi lourd actuel et à venir ;
- Considérant que cette typologie pavée est néanmoins typique de l'aspect industriel historique de ce type de quartier ; que cet aspect est renforcé par la présence de bâtiments et éléments historiques (entrepôt Royal, bâtiment Ackermans, siège du Port de Bruxelles, Monument au Travail, voie ferrée, potentiel archéologique) ; que le demandeur et le fonctionnaire délégué ont bien conscience de cet aspect dans leurs analyses respectives de la situation ;
- Considérant que l'éclairage n'est pas optimal, ne mettant donc pas en valeur l'espace public et n'assurant pas un confort visuel et une sécurité adéquate aux usagers ;
- Considérant que l'espace partagé cyclo-piétons aménagé est générateur de conflits et potentiellement d'accidents entre ces usagers, à fortiori pour un itinéraire cyclable régional destiné aux cyclistes « rapides » ;
- Considérant pourtant que malgré ses défauts, l'aspect actuel de cette avenue bénéficie d'un attachement manifeste de certaines personnes ;
- Considérant en résumé qu'à l'heure actuelle, l'aspect fonctionnel de cette avenue est insatisfaisant, tandis que l'aspect urbanistique et paysager est à tout le moins améliorable, même si cet axe jouit d'un intérêt important aux yeux de certains ;
- Considérant que la partie de l'avenue Claessens concernée par le projet présente une typologie différente de l'avenue du Port : chaussée de 22 m de largeur en asphalte (2 x 2 bandes de circulation de 4,5 m de largeur et 1 bande de stationnement de 2 m de chaque côté), non bordée d'alignements arborés mais d'un trottoir de 4 m de largeur de chaque côté ; le côté ouest est bordé quasi exclusivement par du commerce et de l'habitat (zone mixte au PRAS) ; le côté est par des industries et un espace vert pourvu d'un monument classé (Monument au Travail) ;

Procédure et avis des instances

- Considérant que la demande a fait l'objet d'un rapport d'incidences environnementales en vertu du COBAT, son annexe B : Projets soumis à l'établissement d'un rapport d'incidences :
19) tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes.
- Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :
COBAT : titre V Patrimoine : Art. 237 Zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci).
- Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité, du 19/10/2017 et du 17/11/2017, pour les motifs suivants :
P.R.A.S., prescriptions particulières à certaines parties du territoire :
Voiries 25.1. : création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun.
- Considérant que le fonctionnaire délégué a sollicité l'avis des administrations ou instances suivantes :
 - le Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Bruxelles ;
 - le Collège des Bourgmestre et Echevins de et à Molenbeek ;
 - Bruxelles-Mobilité (conformité au plan régional de mobilité), vu l'avis du émis en date du 23/11/2017;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie
Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

- la Commission Royale des Monuments et des Sites, vu l'avis défavorable émis en sa séance du 18/10/2017 ;
- la STIB, vu l'avis émis en date du 27/10/2017 ;
- le Port de Bruxelles, vu l'avis émis en date du 27/10/2017 ;
- le Conseil des Gestionnaires des Réseaux de Bruxelles

Situation projetée et motivations du projet

- Considérant qu'au vu du développement récent et à venir du quartier, le demandeur a figuré sur les plans, à titre indicatif, les projets en discussion autour du périmètre de la demande ;
- Considérant que ces indications sont nécessaires à la bonne compréhension du projet, c'est-à-dire de certains choix qui ont été effectués lors de son élaboration ;
- Considérant que même si ces projets de développement futur ne sont pas réalisés à court terme, le projet du demandeur se veut prospectif en offrant un aménagement public à même d'être en phase avec ce développement ;
- Considérant que la situation projetée vise donc à rendre l'aménagement des voiries en adéquation avec leur statut interquartiers, c'est-à-dire la mobilité entre quartiers voisins, en améliorant d'une part l'offre aux modes actifs (cyclistes et piétons) et d'autre part la convivialité et le caractère urbain des lieux, sans oublier l'accès au charroi aux industries riveraines ;
- Considérant qu'à cet effet, une structure commune sera affectée à l'essentiel de la longueur du projet : chaussée en béton, 2 pistes cyclables séparées en asphalté ocre (l'une bi- l'autre unidirectionnelle), triple (ou double) alignement arboré d'essences de 1ère grandeur et enfin 2 trottoirs ;
- Considérant que du point de vue de l'usager, selon son mode de déplacement, celui-ci empruntera selon le cas une chaussée bordée de 2 alignements arborés, une piste cyclable bidirectionnelle bordée de 2 alignements arborés, une piste cyclable unidirectionnelle bordée d'un alignement arboré ou encore un des 2 trottoirs longeant un alignement arboré ;
- Considérant que ces différents aménagements se déclineront comme suit :
 - chaussée en béton lavé à gros granulats, d'une largeur variable selon les sections, mais d'au moins 9,40 m
 - maintien de l'alignement arboré des 142 platanes résiduels coté canal, entre la place Saintelette et l'av. Claessens (alignements inexistant actuellement sur l'av. Claessens) ;
 - abattage de l'alignement des 77 platanes résiduels coté est ;
 - plantation d'un nouveau double alignement arboré d'ormes (*Ulmus Resista* var. 'New Horizon' ou 'Rebona') (taille ??), dont l'un remplacera les platanes à abattre (130 ormes) et l'autre sera créé dans l'assiette pavée actuelle (136 ormes) ; ce double alignement enserra la chaussée entre la place Saintelette et l'av. Claessens (à X m de l'alignement maintenu), mais sera situé de part et d'autre de la piste cyclable coté canal entre l'av. Claessens et l'av. de la Reine ; les arbres seront espacés de x m dans leur ligne ; des structures souterraines seront aménagées sous la piste cyclable de manière à prodiguer aux racines un volume exploitable conséquent de terre arable, tout en les y cantonnant afin d'éviter les soulèvements de revêtement ;
 - plantations de 14 cerisiers du Japon, 14 liquidambers, arbustes et vivaces le long des habitations de la rue Claessens ;
 - création d'une piste cyclable bidirectionnelle en asphalté ocre de 3,6 à 4 m de largeur coté canal, entre l'alignement arboré maintenu et celui créé ; cette largeur sera réduite ponctuellement à hauteur des arrêts des transports publics et de la place Saintelette, dont la circulation piétonne est plus conséquente ; cette piste cyclable est destinée à s'inscrire dans le réseau cyclable européen REVER ;
 - création d'une piste cyclable unidirectionnelle en asphalté ocre de 1,60 à 2,20 m de largeur du coté de Tour & taxis, en direction du centre-ville ;
- Considérant que 2 bandes bus seront marquées sur la chaussée, sur 2 sections du projet : l'une en direction du nord, entre la rue Picard et la place des Armateurs, l'autre en direction du sud entre l'av. de la Reine et la future voirie du projet TACT, à 150 m de la place des Armateurs ;
- Considérant que le développement du réseau de transport public local a été avalisé par le Gouvernement via la construction future de la passerelle Picard, qui enjambera le canal et sera exclusivement accessible aux transports publics et modes actifs ;
- Considérant que le profil des voiries présentera donc une trame commune, mais se déclinera sous des variantes en fonction des sections, eu égard à l'utilisation du tissu urbain le bordant (industrie, logements ou bureaux) ou des carrefours à proximité (bandes bus, de tourne à droite ou à gauche) ;
- Considérant que structurellement, ces 3 sections différeront donc essentiellement du point de vue de la largeur de la chaussée et du nombre d'alignements arborés d'essences de 1ère grandeur présents :



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

- av. du Port, de la place Saintelette jusqu'à la place des Armateurs : absence d'alignements arborés place Saintelette, triple alignement arboré ensuite, chaussée de 12,40 puis 9,40 m de largeur (stationnement compris) ;
- av. du Port, de la Place des Armateurs jusqu'à l'av. Claessens : triple alignement arboré, chaussée de 12,40 m de largeur (pas de stationnement) ;
- av. Claessens, entre les av. du Port et de la Reine : double alignement arboré d'ormes coté canal, simple alignement arboré d'essences de 3e grandeur coté habitat, chaussée de 11,30 m de largeur (stationnement côté ouest compris) ;
- Considérant que la sécurité des cyclistes et des piétons sera favorisée par leur séparation physique d'avec la chaussée, par des traversées sur plateaux (de l'av. du Port, de la rue Claessens et des voies latérales), par de la peinture rouge au sol, destinée à attirer leur attention, au droit des latérales et accès aux entreprises ; considérant que de rares espaces partagés seront maintenus à l'approche des carrefours (sur les extensions de trottoir) et à la place Saintelette, c'est-à-dire à hauteur des croisements de flux ;
- Considérant que différents impétrants seront retirés ou remplacés : conduite Fluxys de 500 mm inutilisée, remplacement des égouts...
- Considérant qu'une 2e conduite d'égout sera remplacée de façon à servir de bassin d'orage ; qu'elle permettra également de tamponner le surplus d'eau de pluie non infiltrée dans le revêtement en béton, contrairement aux joints de pavés actuels ; que cette infiltration sera également partiellement assurée par les bermes plantées pour l'eau s'écoulant des abords ;
- Considérant que la suppression de la majorité du stationnement et la diminution de la capacité du trafic dans l'av. du Port sont conformes aux objectifs du Plan Iris II, adopté par le Gouvernement, de réduire la pression du stationnement en voirie, pour le compenser par une conversion vers un autre mode de déplacement (transports publics, vélo, marche) ou à défaut de le reporter dans les parkings aménagés (Tour & Taxis...) ;
- Considérant que dans le cas où le transfert modal s'amorcerait avec retard, du fait des habitudes des usagers, un report du trafic et du stationnement est plausible vers les quartiers d'habitat adjacents ;
- Considérant qu'en ce sens une congestion de l'av. du Port pourrait avoir lieu au niveau du mouvement en baïonnette place des Armateurs/av. du Port/accès Tour & Taxis, dans le cas très probable où le site se développerait ; que cette conclusion apparaît dans les extraits et conclusions (intégrés dans le rapport d'incidences) d'une étude de mobilité, mais est également compréhensible intuitivement ;
- Considérant que différents variantes et scénarios on en ce sens été étudiés, du seul point de vue de la mobilité ; que pour la même largeur de chaussée dédiée au trafic motorisé, l'ensemble d'entre eux mène à une réduction semblable de la capacité maximum de trafic dans le mouvement en baïonnette ; que cette largeur « automobile » limitée résulte d'un choix conscient d'améliorer les infrastructures dédiées aux modes actifs et au paysage ; que parmi les scénarios étudiés, certains favorisent au mieux les transports publics, dans une direction ou l'autre, et/ou les traversées de l'avenue par les piétons et cyclistes, convergeant vers leur destination ;
- Considérant que l'éclairage actuel sera remplacé par des dispositifs moins énergivores, au design en accord avec la zone du canal : la chaussée sera bordée de chaque côté par des mâts de 8 m de hauteur et d'interdistance de 8 m, tandis que les pistes cyclables et trottoirs seront bordés de mâts de 5 m de hauteur, espacés de 24 m ;
- Considérant que le chantier occasionnera divers désagréments durant sa durée, essentiellement sur la mobilité, le bruit, mais que demandeur prendra toutes les mesures nécessaires pour les amenuiser (information du public, signalisation, itinéraires de déviation, heures de travail...), conformément à la réglementation en vigueur (CCT2012, commission chantier...) ; qu'il appartient légalement à la commission chantier d'en préciser exactement les modalités, après l'obtention du permis d'urbanisme ;
- Considérant que si le projet n'est pas réalisé, différents effets délétères sont prévisibles :
 - engorgements de l'av. du Port, de la rue Claessens et de leurs latérales, du fait de la croissance du trafic motorisé ;
 - en corollaire augmentation des conflits entre cyclistes, piétons et trafic motorisé, donc diminution de leur sécurité ;
 - nuisance sonore et vibrations maintenues du fait du revêtement pavé actuel ;
 - dégradation du revêtement pavé, ne pouvant être adéquatement réparé ;
 - dégradation des alignements arborés, de leur aspect structurant et de leur qualités paysagères et biologiques, ainsi que de la sécurité liée à leur dépérissement (chute de branches, voire d'arbres) ;
 - dégradation du réseau d'égouttage ;
- Considérant que le projet aura donc plusieurs avantages agissant en corollaire : amélioration de l'aspect urbanistique et paysager, de la sécurité routière, de la mobilité des modes actifs et des transports en commun,



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

des qualités végétales et biologiques, du confort (environnement sonore et vibratoire), de l'aspect social (zones de rencontre, de promenade) ; que les quelques désavantages que sont la diminution de la capacité automobile et la disparition des pavés et rails sont insuffisants pour mener à modifier le permis ou refuser le permis ;

- Considérant en conclusion que le projet s'insère dans le développement actuel du quartier et contribuera à son développement futur, en favorisant au mieux les différentes fonctions de l'espace public : mobilité et ses différents modes, économique et environnement ;

Avis FAVORABLE, sous réserve de prendre des mesures techniques pour réduire au maximum les risques de conflits entre cyclistes et camions au droit des accès des sites industriels.

AVIS MINORITAIRE : Bruxelles Environnement:

Considérant :

- Qu'il est à craindre l'apparition de stationnement sauvage;
- Que l'ajout de places de stationnement se fait au détriment du nombre d'arbres plantés ;
- Que les manœuvres de parage induites par les véhicules dans les zones de stationnement peuvent provoquer des dégâts aux plantations d'arbres ;
- Que les manœuvres de stationnement auront un impact négatif sur la fluidité du trafic automobile ;
- Qu'il n'est pas proposé dans le projet la possibilité d'implanter des stations de vélos et voitures partagées ;
- Qu'il manque des attaches vélos dans la section entre Picard et Claessens ainsi qu'à proximité du parc du quai des Matériaux ;
- Que l'entrée et sortie du site de T&T au droit du carrefour des « Armateurs » gardent leur statut de voirie privée et que le fonctionnement actuel est dangereux pour les usagers ;
- Que la bande bus dans le projet initial a été supprimée et que les pistes cyclables ont été rétrécies au profit de la circulation et du stationnement automobile ; globalement il s'agit d'une réduction de 60cm de la PC (côté canal) qui passe à 3m – sous-dimensionnée pour un tracé RER vélo : standard de 4m – et de minimum 50cm de réduction du trottoir du côté T&T. Plus de précisions dans l'avis détaillé.
- Que le rejet des bus dans la circulation diminuera sa vitesse commerciale et donc son attractivité ;
- Que le réaménagement d'une telle voirie doit favoriser le flux des transports en commun et les modes actifs afin d'atteindre les objectifs régionaux en matière de réduction de la pollution de l'air ;
- Que la gestion des eaux de pluie et de ruissellement contribue à l'arrosage naturel des plantations ;
- Que l'infiltration de ces eaux doit être privilégiée ;
- Que la connexion des eaux pluviales entre le TACT et le canal vers le bassin Vergote doit être prise en compte;
- Que certaines fosses d'arbres soient adaptées afin de prendre en charge de façon temporaire les eaux pluviales
- Que le choix des espèces d'arbres doit répondre à l'image majestueuse d'une avenue historique bruxelloise, faire l'objet d'une attention particulière quant à la résistance des maladies et à la sécheresse et permettre une biodiversité en site urbain ;

Avis FAVORABLE, à condition de :

En matière de mobilité :

- empêcher les voitures de stationner illégalement par un système de double bordure et la suppression des chanfreins (sauf au niveau des entrées de garage) et ajouter des fragments de roche entre les arbres du côté canal ;
- supprimer les zones de stationnement entre Picard et Claessens ;
- prévoir des systèmes de protection des arbres dans les zones de stationnement ;
- prévoir des stations de voitures et vélos partagés ;
- aménager le carrefour à feux « Armateurs » de manière à clairement différencier le statut du site privé de T&T par rapport à la voirie publique ;
- aménager à nouveau le site propre bus entre Claessens et T&T (vers Saintelette) ;
- assurer une largeur de piste cyclable bidirectionnelle (côté canal) de minimum 3,60m sur toute sa longueur ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION
ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 29/11/2017

En matière de gestion des eaux :

- s'assurer que les bandes vertes plantées d'arbres jouent un rôle de collecte, tampon, infiltration et de phytoépuration des eaux de pluie et ruissellement en les profilant en creux (noues) et en aménageant suffisamment de « sylvacell » en sous-sol et de bordures de rétention en surface ;
- récupérer les pavés porphyre pour les zones de stationnement afin de rendre ces zones semi-perméables ;
- privilégier les revêtements semi-perméables pour les pistes cyclables et les trottoirs ;
- avoir pris en compte la connexion des eaux pluviales entre le TACT et le canal vers le bassin Vergote ;

En matière de maillage vert :

- privilégier des essences d'arbres résistant aux maladies et à la sécheresse et assurant la biodiversité en milieu urbain ;
- prévoir des arbres de première grandeur ;
- restaurer les rambards existantes et de recréer les parties manquantes entre le futur parc quai des Matériaux et le trottoir.

AVIS MINORITAIRE:

Ville de Bruxelles:

Avis FAVORABLE, moyennant les adaptations suivantes :

a) augmenter la zone de stockage côté Saintelette (pour fluidifier le carrefour);

b) pour fluidifier le trafic et pour éviter tout report dans les quartiers et artères parallèles, sur toute l'avenue du Port:

- ne pas prévoir de zone 30;
- ne pas prévoir de restriction à la circulation des camions (les bandes de circulation devront donc être suffisamment larges);
- maintenir 2 bandes voiture dans chaque sens;
- élargir à 5 bandes entre le pont des Armateurs et la voirie à créer desservant les sites TACT et Tour et Taxis (2 bandes voitures dans chaque sens et 1 bande de présélection) ;
- c) vu l'aménagement récréatif des berges du canal et la densification de l'habitat le long de l'avenue du Port, maintenir un maximum de stationnement en voirie :
- récupérer au moins 89 places de stationnement entre les arbres;
- supprimer la bande vélo unidirectionnelle côté T&T pour maintenir du stationnement de ce côté et garantir un confort maximum à la piste cyclable bidirectionnelle ;
- permettre, par l'aménagement de la voirie, le stationnement camions chaussée de Vilvoorde le long du Parc Royal ;

d) permettre à la Ville de Bruxelles de récupérer les pavés enlevés;

e) concernant l'organisation du chantier, veiller à la non-concomitance des chantiers de l'avenue du Port avec ceux de la rénovation du tunnel Léopold II et de l'aménagement du tronçon Yser/Saintelette de la petite ceinture.

- De même, l'organisation du chantier de l'avenue du Port devra intégrer ceux de la Passerelle Picard, du Parc Béco, de

Tivoli et du chantier logement KBC.

AVIS MINORITAIRE :

Commune de Molenbeek-Saint-Jean:

Voir l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Molenbeek-Saint-Jean du 13/11/2017 ci-dessous.



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 29 30

commissionconcertation.urbanisme@brucity.be • overlegcommissie.stedenbouw@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE DE MOLENBEEK-SAINT-JEAN

Extrait du registre aux délibérations du Collège des Bourgmestre et Échevins

Présents	Françoise Schepmans, <i>Bourgmestre-Présidente</i> ; Ahmed El Khannouss, Sarah Turine, Patricia Vande Maele, Abdelkarim Haouari, Karim Majoros, Jan Gypers, Ann Gilles-Goris, Olivier Mahy, Annalisa Gadaleta, <i>Échevin(e)s</i> ; Gilbert Hildgen, <i>Secrétaire adjoint</i> .
Excusés	Roland Vandenhove, <i>Président du CPAS, siégeant avec voix consultative</i> ; Jacques De Winne, <i>Secrétaire communal</i> .

Séance du 13.11.17

#Objet : Urbanisme – Dossier n°PU-37.107 – sk/cdc – Demande de permis d’urbanisme introduite par le Service Public Régional de Bruxelles représenté par Monsieur Jean-Paul GAILLY pour le réaménagement de façade à façade entre la place Saintelette et l’avenue de la Reine: la création de 2 pistes cyclables, la réfection des trottoirs, la plantation d’un double alignement d’ormes après abattage d’un seul alignement de platanes, la modification du revêtement de la chaussée avec créations localisées de bandes bus et le remplacement des impétrants, Avenue du Port / Rue Claessens – AVIS PREALABLE – FC#

Aménagement du territoire

LE COLLEGE,

Vu le Code bruxellois de l’aménagement du territoire (COBAT) notamment les articles 98 et suivants;
Vu l’ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l’urbanisme;
Vu l’article 123, 7° de la nouvelle loi communale;
Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l’instruction des demandes de permis d’urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d’urbanisme et de certificat d’urbanisme en vue de lotir;
Vu le règlement régional d’urbanisme;
Prend connaissance de la demande de permis d’urbanisme introduite par le Service Public Régional de Bruxelles représenté par Monsieur Jean-Paul GAILLY pour le réaménagement de façade à façade entre la place Saintelette et l’avenue de la Reine: la création de 2 pistes cyclables, la réfection des trottoirs, la plantation d’un double alignement d’ormes après abattage d’un seul alignement de platanes, la modification du revêtement de la chaussée avec créations localisées de bandes bus et le remplacement des impétrants, Avenue du Port / Rue Claessens;
Vu le nouveau projet de réaménagement de l’avenue du Port et d’un tronçon de la rue Claessens; qu’un premier avis a été émis par le Collège de Molenbeek-Saint-Jean en sa séance du 21/12/2016 sur la première version du projet;
Vu le rapport d’incidences environnementales sur le projet de réaménagement de l’avenue du Port et d’un tronçon de la rue Claessens;
Considérant que le projet se situe principalement sur le territoire de la commune de Bruxelles-Ville et que seule une partie du projet concerne la commune de Molenbeek; que le présent avis est dès lors émis dans le cadre de l’enquête publique organisée par Bruxelles-Ville du 19/10/2017 au 17/11/2017; qu’une commission de concertation est organisée par Bruxelles-Ville en date du 29/11/2017;
Considérant que la Commune de Molenbeek souligne un effort positif dans l’évolution du projet; que celui-ci prend aujourd’hui en compte un certain nombre de conditions émises lors du précédent avis; que plusieurs manquements significatifs restent cependant d’actualité;

Considérant que la Commune de Molenbeek réitère ses remarques en ce qui concerne le stationnement; que le projet maintient la suppression des 46 emplacements réservés aux poids-lourds et de la majorité de l'offre de stationnement pour les voitures (de 423 à 72 places voitures); que le nouveau projet présente +/- 56 places supplémentaires (dont seulement 8 sur la commune de Molenbeek) par rapport à la première version; que l'agence régionale de stationnement prévoit néanmoins encore une répercussion de cette suppression importante sur les voiries contiguës dont notamment plusieurs situées sur la Commune de Molenbeek qui ne peuvent résorber cette surcharge supplémentaire; que le projet envisage un déplacement du stationnement des camions mais que celui-ci n'est à ce jour pas clairement défini;

Considérant que le projet de réaménagement offre la possibilité, en termes d'espace, de mieux rentabiliser le stationnement, tout en maintenant le nouveau caractère vert et de mobilité douce, de l'avenue du Port (parking entre les arbres, coté canal); que la commune de Molenbeek a déjà émis cette remarque dans son précédent avis et que l'augmentation de parking pourrait facilement être accentuée; que la proposition actuelle n'apparaît toujours pas suffisante et que ces emplacements engazonnés risquent de toute façon d'être investis par des véhicules;

Considérant qu'une zone de stationnement de 3,20m de large est réservée, devant l'actuelle KBC, pour le parking du corps diplomatique, des taxis et navettes professionnelles; que cette largeur se justifie pour les bus-navettes mais qu'il serait préférable d'adapter cet aménagement en fonction des largeurs utiles nécessaires selon le type de véhicules et de favoriser un élargissement des bandes végétales là où possible;

Considérant que le projet justifie la simple bande de circulation, dans chaque sens, à la connexion de la place Saintelette pour un ralentissement garanti de la circulation; que la Commune de Molenbeek craint cependant un engorgement permanent de cette zone qui est aujourd'hui déjà très souvent à l'arrêt (direction vers le centre de Molenbeek);

Considérant que la Commune de Molenbeek envisage une inversion du sens de la circulation pour la rue de l'Intendant; que la décision n'est pas encore prise de manière définitive mais qu'elle rendrait inadaptée la bande de «tourne-gauche» en provenance de la Place Saintelette; qu'il y a dès lors lieu de prévoir une possible solution réversible entre les deux situations;

Considérant la longueur de l'avenue du Port, son aspect rectiligne, l'absence de priorité de droite et la coexistence des différents types de mobilité, la commune de Molenbeek préconise l'utilisation de dispositifs ralentisseurs (type coussins berlinois) au droit des passages pour piétons qui ne disposent pas de feux de circulation;

Considérant que la Commune de Molenbeek maintient son avis sur la qualité patrimoniale des pavés existants; que leur complète suppression reste regrettable et qu'un tronçon, au minimum devant le site remarquable de Tour et Taxis, devrait pouvoir être restauré à l'identique; qu'il a été confirmé qu'une pose soignée des pavés existants et leur entretien régulier peuvent permettre leur bon maintien dans le temps;

Considérant que le nouveau projet intègre la remise en place de pavés sur les nouveaux emplacements de stationnement prévus entre les arbres; que ceci rejoint une belle intention en rappel du patrimoine mais qu'elle apparaît toutefois insuffisante, voire anecdotique, par rapport au cachet que cette voirie expose aujourd'hui;

Considérant qu'aucun élargissement de la voirie n'est prévu au droit des arrêts de bus pour permettre une halte des transports en commun hors voirie; que ceci empêche un flux continu de la circulation des voitures et pourrait engendrer, quand la voirie ne dispose que d'une seule bande, un blocage sévère de tout un carrefour (ex : place des Armateurs vers Saintelette pour la circulation qui s'insère dans l'avenue du Port); qu'une importante étude de synchronisation des feux ou le recul de cet arrêt de bus (Armateurs) devraient peut-être être envisagés; que l'alignement des tranches latérales (zone verte, piste cyclable,...) pourrait être adapté, surtout coté canal, pour minimiser cet impact de circulation et assurer un meilleur flux (ex : dernier arrêt avant la rue Claessens);

Considérant que la Commune de Molenbeek préconisait, dans son précédent avis, une intégration de bulles à verre enterrées le long de l'avenue du Port mais que la remarque ne semble pas avoir été prise en compte pour le nouveau projet;

Considérant que la commune de Molenbeek insiste pour un modèle de poubelles résistant en fonte qui s'harmonise davantage avec le caractère patrimonial du lieu;

Considérant que la légende du plan reprend un symbole correspondant à un panneau publicitaire; que celui-ci ne semble pourtant pas repris sur le dessin de plan; qu'un autre symbole, placé au droit de chaque arrêt de bus et de biais par rapport à la voirie, porte par contre à confusion; que les équipements publicitaires ne

participent qu'à un appauvrissement visuel des espaces publics et à une déstructuration des axes importants; que la Commune de Molenbeek s'oppose à ce type d'implantations, en espace public et le long d'un axe urbain en pleine revalorisation et très qualitatif d'un point de vue patrimonial; que la publicité devrait, à son maximum, pouvoir être limitée/tolérée sur les abris-bus-mêmes, sans multiplication du mobilier urbain;

DECIDE :

Article unique

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un AVIS FAVORABLE sur le projet à condition de tenir compte des remarques suivantes :

- prévoir un nombre d'emplacements de stationnement plus important au bénéfice des riverains molenbeekois tout le long de l'avenue du Port;
- définir précisément et communiquer les mesures concrètes de compensation pour les 46 emplacements supprimés (la Commune n'étant pas en mesure de compenser ni d'absorber le stationnement des poids-lourds sur son territoire);
- élargir la bande végétalisée, devant l'actuelle KBC, au droit des emplacements qui ne nécessitent pas une largeur de 3,20m;
- prévoir une possible adaptation de l'aménagement (bande tourne-gauche) en cas d'inversion du sens de la circulation de la rue de l'Intendant;
- prévoir l'installation de ralentisseurs (type coussins berlinois) au droit des passages pour piétons qui ne disposent pas de feux de circulation;
- favoriser une remise en place des pavés existants au minimum sur le tronçon qui se trouve devant le site de Tour et Taxis;
- prévoir une étude de synchronisation des feux ou un recul de l'arrêt de bus situé au carrefour de la Place des Armateurs (direction Molenbeek) pour éviter un blocage important du carrefour;
- prévoir une adaptation des largeurs de voiries au droit des arrêts de bus, quand la situation le permet, pour une possible halte hors voirie et ainsi permettre un meilleur flux, en continu, des voitures;
- intégrer des bulles à verre enterrées, à distance régulière (une par tronçon de 150m), tout le long de l'axe réaménagé, côté-bâti;
- favoriser un modèle de poubelles résistant en fonte;
- limiter tout placement de publicité aux abris-bus-mêmes, sans multiplication du mobilier urbain, tout le long de l'avenue du Port.

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ EN SÉANCE.

Le Secrétaire adjoint,
(s) Gilbert Hildgen

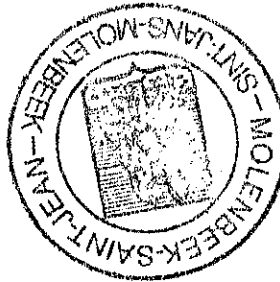
La Bourgmestre-Présidente,
(s) Françoise Schepmans

POUR EXTRAIT CONFORME
MOLENBEEK-SAINT-JEAN, le 14 novembre 2017

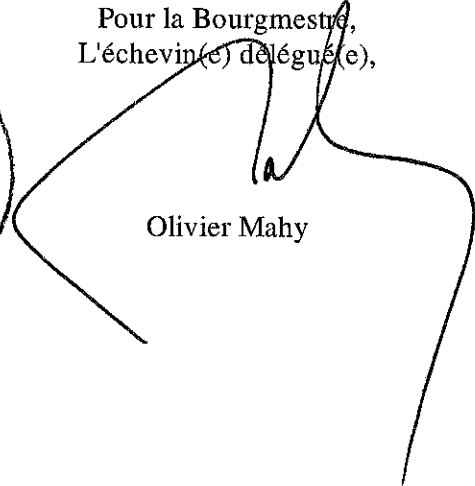
Pour le Secrétaire communal,
Le Fonctionnaire délégué,



Anne-Valérie Steens



Pour la Bourgmestre,
L'échevin(e) délégué(e),



Olivier Mahy