



**DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: P440/2025 (PFD)

Adresse / Adres:

Rue Vandenoogaerde 15 1080 Molenbeek-Saint-Jean

Demandeur / Aanvrager: Bruxelles Service Public de la Région Bruxelloise (SPRB)

Objet / Betreft: Mettre en place la nouvelle ligne de tram 15 sur le territoire de Bruxelles, de l'avenue Belgica jusqu'à la gare du Nord, avec une requalification de façade à façade des espaces publics qu'elle traverse tout au long de son parcours, long d'environ 2 km

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 04/06/2025 - 03/07/2025

Réactions / Reacties: 281

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 16/07/2025

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

**ABSTENTS :**

**Commune de Ganshoren – Commune de Koekelberg – Commune de Saint-Josse-Ten-Noode** car absent(s) lors de la séance avec débat public.

**ABSTENTION :**

**Commune de Jette**

**AVIS MAJORITAIRE :**

**Ville de Bruxelles – Commune de Schaerbeek - Direction régionale de l'Urbanisme – Direction régionale des Monuments et Sites - Bruxelles Environnement :**

**CONTEXTE :**

Considérant que la demande de permis concerne la mise en place de la nouvelle ligne de tram 15 sur le territoire de Bruxelles, de l'avenue Belgica jusqu'à la gare du Nord, avec une requalification de façade à façade des espaces publics qu'elle traverse tout au long de son parcours, long d'environ 2 km ;

Considérant qu'au plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001, le bien se situe en :

- réseau viaire ;
- espaces structurants (place Philippe Werrie, boulevard Belgica, carrefours avec avenue du Port, quai de Willebroek et chaussée d'Anvers, boulevard Simon Bolivar entre chaussée d'Anvers et rue du Progrès, boulevard Baudouin) ;
- zones d'intérêt culturel, historique et d'embellissement (ZICHEE) (place Philippe Werrie, boulevard Belgica, rue Vanderstichelen, rue Picard entre avenue Jean Dubrucq et avenue du Port, boulevard Baudouin) ;
- zone d'intérêt régional : 01 Héliport (boulevard Simon Bolivar entre quai du Willebroek et chaussée d'Anvers) ;
- zones de parc (carrefour entre le boulevard Simon Bolivar et le boulevard du Roi Albert II) ;
- et est bordé par des lisérés de noyaux commerciaux (place Philippe Werrie) ;





Considérant que le bien se situe en voiries communales (rue Auguste Hainaut, rue des Charbonniers) et voiries régionales ;  
Considérant que selon le plan Good Move, les statuts des voiries dans le périmètre du projet sont les suivants :

- avenue Carton de Wiart :
- Piéton PLUS (entre la place Philippe Werrie et la rue Vanderperren) et CONFORT (entre la rue Vanderperren et la rue Honoré Longtin) ;
- Vélo QUARTIER ;
- Transport Public pas de spécialisation ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- rue Auguste Hainaut :
- Piéton PLUS ;
- Vélo QUARTIER ;
- Transport Public pas de spécialisation ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- boulevard Belgica :
- Piéton PLUS (entre la place Philippe Werrie et l'avenue Jean Dubrucq) et CONFORT (entre l'avenue Jean Dubrucq et le boulevard du Jubilé) ;
- Vélo PLUS ;
- Transport Public PLUS ;
- Auto CONFORT ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- rue Vanderstichelen :
- Piéton CONFORT ;
- Vélo PLUS ;
- Transport Public PLUS ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- rue Picard :
- Piéton CONFORT (entre le boulevard du Jubilé et la rue de l'Escaut), PLUS (entre la rue de l'Escaut et la rue de Ribaucourt) et MAGISTRALE (entre la rue de Ribaucourt et l'avenue du Port) ;
- Vélo QUARTIER (entre le boulevard du Jubilé et la rue du Laekenveld) et PLUS (entre la rue du Laekenveld et l'avenue du Port) ;
- Transport Public pas de spécialisation (entre le boulevard du Jubilé et la rue du Laekenveld) et PLUS (entre la rue du Laekenveld et l'avenue du Port) ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- pont Suzan Daniel :
- Piéton MAGISTRALE ;
- Vélo PLUS ;
- Transport Public PLUS ;
- Auto pas de spécialisation ;
- Poids Lourd pas de spécialisation ;
- quai de Willebroeck :
- Piéton QUARTIER ;
- Vélo CONFORT ;
- Transport Public CONFORT ;





- Auto PLUS ;
- Poids Lourd CONFORT ;
- boulevard Simon Bolivar :
- Piéton MAGISTRALE ;
- Vélo PLUS ;
- Transport Public PLUS ;
- Auto CONFORT (entre le quai de Willebroeck et le boulevard du Roi Albert II) et QUARTIER (entre le boulevard du Roi Albert II et la rue du Progrès) ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- boulevard du Roi Albert II :
- Piéton MAGISTRALE (sud du boulevard Simon Bolivar) et CONFORT (nord du boulevard Simon Bolivar) ;
- Vélo PLUS ;
- Transport Public QUARTIER (sud du boulevard Simon Bolivar) ;
- Auto CONFORT ;
- Poids Lourd CONFORT ;
- rue du Progrès :
- Piéton MAGISTRALE ;
- Vélo CONFORT ;
- Transport Public CONFORT ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- rue des Charbonniers :
- Piéton CONFORT (entre la rue du Progrès et la rue du Marché) et QUARTIER (entre la rue du Marché et le boulevard du Roi Albert II) ;
- Vélo QUARTIER ;
- Transport Public pas de spécialisation ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;
- boulevard Baudouin :
- Piéton CONFORT ;
- Vélo PLUS ;
- Transport Public CONFORT ;
- Auto PLUS ;
- Poids Lourd CONFORT ;

Considérant que le projet se situe dans la zone de protection du monument de la Ferme des Boues ;

Considérant que le projet se situe dans le périmètre de plusieurs plans particuliers d'affectation du sol (PPAS) :

- « PPA N° 1 QUARTIER SERKEYN » approuvé en date du 06/09/1990 (avenue Carton de Wiart entre rue Honoré Longtin et rue Vanderperren) ;
- « LEOPOLD II (partie c\*) rue picard, av du port, rue Ulens, rue de Ribaucourt » approuvé en date du 11/02/1993 (rue Picard entre rue de Ribaucourt et rue Bouvier) ;
- « PPAS n° 09-01 "Tour & Taxis" » approuvé en date du 20/04/2017 (avenue du Port) ;
- « PPAS n° 70-20a QUARTIER WILLEBROECK » approuvé en date du 19/03/2009 (pont Suzan Daniel) ;
- « PPAS n° 70-20b Entre Pl. de l'Yser, Quai de Willebroeck, Pl. des Armateurs, axe Allée Verte, lim. nord de ZIR 1, av. de l'Héliport, bd. Albert II, rue Rogier, lim. est de ZIR 1, rue de Mol, chée d'Anvers, rue Nicolay, rue du Fr » approuvé en date du 10/11/2005 (boulevard Simon Bolivar entre quai de Willebroeck et chaussée d'Anvers) ;





- « Plan particulier d'affectation du sol: modification du Plan Particulier d'Affectation du Sol (P.P.A.S.) n°19 « Quartier Ouest de la Gare du Nord » et son rapport sur les incidences environnementales » approuvé en date du 13/07/2023 (boulevard Simon Bolivar entre boulevard du Roi Albert II et rue du Progrès, rue du Progrès) ;
- « QUARTIER DE LA GARE DU NORD » approuvé en date du 12/04/1977 (rue du Progrès, rue des Charbonniers) ;
- « QUARTIER DE LA GARE DU NORD (ilots 6,7 et 8) » approuvé en date du 19/04/1990 (rue des Charbonniers) ;
- « QUARTIER DE LA GARE DU NORD » approuvé en date du 07/01/1974 (rue des Charbonniers) ;
- « PPAS n° 70-20b Entre Pl. de l'Yser, Quai de Willebroeck, Pl. des Armateurs, axe Allée Verte, lim. nord de ZIR 1, av. de l'Héliport, bd. Albert II, rue Rogier, lim. est de ZIR 1, rue de Mol, chée d'Anvers, rue Nicolay, rue du Fr » approuvé en date du 10/11/2005 (boulevard Baudouin) ;

Considérant que, sur les cartes des risques d'inondations pour la Région bruxelloise de Bruxelles Environnement, le projet se trouve dans plusieurs zones à risques :

- rue Auguste Hainaut en zone de faible inondation ;
- rue Picard (entre la rue de Ribaucourt et l'avenue du Port) en zone de faible à moyenne inondation ;
- boulevard Simon Bolivar, rue du Progrès et rue des Charbonniers en zone de faible à moyenne inondation ;
- boulevard Baudouin en zone de faible à moyenne inondation ;

Considérant que, selon le Manuel Espaces Publics (MEP), les programmations des voiries dans le périmètre du projet sont les suivantes :

- axes structurants (avenue Carton de Wiart, place Philippe Werrie, boulevard Belgica, carrefour avec avenue du Port) ;
- continuités vertes (carrefours avec quai de Willebroeck et avenue de l'Héliport) ;
- abords d'école (rue Picard entre rue de l'Escaut et rue Vandenboogaerde, boulevard Simon Bolivar entre quai de Willebroeck et avenue de l'Héliport) ;
- centralités (rue Auguste Hainaut, rue Picard entre rue Vandenboogaerde et rue Bouvier, boulevard Simon Bolivar entre boulevard du Roi Albert II rue du Progrès, rue du Progrès et rue des Charbonniers) ;
- ville d'eau (rue Picard entre rue Bouvier et avenue du Port, boulevard Simon Bolivar entre avenue de l'Héliport et boulevard du Roi Albert II) ;
- localités (rue Vanderstichelen, rue Picard entre rue Vanderstichelen et rue de l'Escaut) ;

Considérant que selon le filtre « Végétalisation prioritaire » du MEP, la totalité du périmètre du projet se situe en zone de verdoiemement prioritaire ; que le périmètre du projet est traversé par des continuités vertes entre l'avenue du Port et le quai de Willebroeck, à hauteur du carrefour avec l'avenue de l'Héliport et au boulevard Baudouin ;

Considérant que selon le filtre « Carences en espaces verts » du MEP, la rue Picard (entre le carrefour avec la rue Vandenboogaerde et la rue Bouvier) se situe en zone en carence en espaces verts ;

Considérant que selon le filtre « Environnement sonore » du MEP, la totalité du périmètre du projet se situe en espace public où le niveau sonore dépasse les 68 dB (A) ; que la zone du périmètre du projet entre place Philippe Werrie et l'avenue du Port est définie comme une zone de confort (acoustique) à créer ;

Considérant que selon le filtre « Abords d'équipements culturels » du MEP, la rue Picard (entre la rue de Ribaucourt et la rue Bouvier) se situe aux abords d'équipements culturels ;





Considérant que selon le filtre « Maillage jeu et sport » du MEP, l'avenue Carton de Wiart (entre les rues Honoré Longtin et Vanderperren) et la rue Picard (entre les rues de Ribaucourt et Bouvier) se situent en zones de carence en aires de jeu et de sport en plein-air ;

Considérant que selon le filtre « Accessibilité en transports publics » du MEP et les principes directeurs des pages 4 et 5 du titre VIII du RRU, le côté ouest du périmètre du projet jusqu'au quai de Willebroek se situe en zone B (accessibilité linéaire) ; le côté est et Saintelette se situent en zone d'accessibilité linéaire A ;

Considérant que selon le filtre « Contraintes d'accès » du MEP, l'avenue de l'Héliport et le boulevard Baudouin sont des itinéraires de transport exceptionnel et le reste des voiries dans le périmètre du projet (à exception de l'avenue Carton de Wiart et la rue Auguste Hainaut) sont des axes prioritaires du SIAMU ;

Considérant que le périmètre du projet entre l'avenue du Port et l'avenue de l'Héliport se situe dans le périmètre affecté par le Beeldkwaliteitsplan (BKP) / Territoire du canal ;

Considérant que selon la carte « Armature spatiale et vision pour Bruxelles » du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), le périmètre du projet est défini comme un centre urbain et un espace socio-économiquement faible, à exception des voiries à Jette ; que la rue Auguste Hainaut, le site de Tour & Taxis et la Gare du Nord sont définies comme des centres de quartier ;

Considérant que selon la carte « Grandes ressources foncières » du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), le bassin Beco et le site de Tour & Taxis sont définis comme des sites prioritaires de développement ; que le Quartier Nord est défini comme un pôle de développement prioritaire ;

Considérant que selon la carte « Espace public et rénovation urbaine » du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), le périmètre du projet est défini comme une zone de revitalisation urbaine 2016, à exception des voiries à Jette ; que le site de Tour & Taxis est défini comme un noyau d'identité locale à créer ;

Considérant que selon la carte « Développement économique » du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), l'avenue du Port est reprise sous une zone d'économie urbaine stimulée ; que le corridor ferroviaire à Belgica, l'avenue du Port et le boulevard du Roi Albert II sont définis comme des axes de développement économique ;

Considérant que selon la carte « Réseaux structurants » du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), l'avenue du Jubilé est définie comme un corridor de mobilité ; que le boulevard Belgica est défini comme une ligne de TC de haute capacité existante et une connexion Gare du Nord à Bockstael est reprise en tant que ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier ;

**INSTRUCTION :**

Considérant que la demande a été soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :

- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Ville de Bruxelles ;
- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean ;
- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune de Jette ;
- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune de Schaerbeek ;
- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune de Saint-Josse-ten-Noode ;
- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune de Koekelberg ;
- le Collège des Bourgmestres et Echevins de la Commune de Ganshoren ;
- Bruxelles Mobilité ;
- Bruxelles Environnement ;
- la Commission royale des Monuments et des Sites (CRMS) ;
- le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ;
- la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) ;
- De Lijn ;
- le Port de Bruxelles ;
- Infrabel ;
- parking.brussels ;





- perspective.brussels ;
- le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles c/o VIVAQUA ;

Vu l'avis favorable sous conditions d'Infrabel du 03/06/2025 ;

Vu l'avis de Vivaqua du 04/06/2025 qui donne à titre indicatif une série de conditions concernant les conduites de distribution, les canalisations d'égout, les forages, la protection cathodique, le placement des grues, la plantation et l'abattage d'arbres ;

Vu l'avis favorable sous conditions de la CRMS du 04/06/2025 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de perspective.brussels du 17/06/2025 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Environnement du 24/06/2025 ;

Vu les avis favorables sous conditions du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du 11/07/2025 et du 14/07/2025 ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de la prescription générale 0.3 du PRAS : « Actes et travaux dans les zones d'EV (sauf code forestier) » ;
- En application de la prescription particulière 25.1 du PRAS : « Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun » ;
- En application de l'article 188/7 du CoBAT : « MPP à la demande du PRAS, d'un PAD, d'un RRU, d'un PPAS, d'un RCU » ;
- En application de l'article 175/15 du CoBAT : « Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B » ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

- En application de la prescription générale 21 du PRAS : « Modification visible depuis les espaces publics sauf PPAS/Règl./Patrimoine » ;
- En application de l'art. 237 du CoBAT : « Zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci) » ;

Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en vertu des rubriques suivantes de l'Annexe B du CoBAT :

- 19 : Tous travaux d'infrastructure de communication introduisant 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 ;
- 30 : lignes de tramways (hormis les lignes souterraines ou aériennes déjà visées à l'annexe A) ;

Considérant que 294 réclamations et demandes d'être entendus ont été introduites à l'issue des 7 enquêtes publiques (sur les communes de Ganshoren, Koekelberg, Jette, la Ville de Bruxelles, Molenbeek, Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode) d'une durée de 30 jours, qui se sont tenues du 04/06/2025 au 03/07/2025, portant sur les aspects suivants :

***En ce qui concerne le projet dans sa globalité :***

**Le trajet :**

- Estimation d'un impact positif pour le quartier ;
- Estimation d'un renforcement de la qualité de vie et d'une meilleure accessibilité régionale (Nord-Ouest et Sud) ;
- Estimation d'un projet porteur de vision à long terme ;
- Estimation de la durabilité du projet face aux défis futurs ;
- Estimation d'un impact social positif par un aménagement public plus inclusif ;





- Estimation que la création d'une connexion en transports publics performante contribue au transfert modal vers une mobilité plus durable ;
- Estimation que le projet est un pas dans le bon sens pour la mobilité douce et les transports publics ;
- Estimation qu'un tram est un mode de transport plus confortable et plus efficace qu'un bus et beaucoup plus accessible pour les enfants et les PMR ;
- Estimation que le projet est déjà le fruit d'un compromis, étant donné que le tram ne se situe pas en site propre tout le long de son trajet ;
- Réjouissement de la création d'une infrastructure cyclo-piétonne performante ;
- Réjouissement de l'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de circulation pour tous les usagers ;
- Contre les réaménagements de la place Werrie et de l'avenue Carton de Wiart ;
- Réjouissement de l'approche de façade à façade pour le projet d'installation de tram en raison de sa mutualisation de moyens et la création d'une approche multimodale considérée ;
- Crainte des nuisances sonores et liées aux vibrations des trams sur les maisons avoisinantes ;
- Crainte que la création du terminus à Carton de Wiart amène plus de nuisances et de saletés ;
- Incompréhension sur la nécessité d'un tram au regard des bus existants ;
- Appréciation de la perspective positive et ambitieuse pour le quartier, estimé souffrir d'un excès de béton, de stationnement en voirie et qui représente un projet de ville du passé ;
- Souligne la nécessité du réaménagement de la rue Picard, estimée dangereuse, laide et totalement inadaptée par rapport aux nouvelles infrastructures du quartier ;
- Crainte liée au bruit suite à la présence du tram sur le pont Suzan Daniel ;
- Crainte liée aux nuisances sonores et vibratoires pour les riverains, notamment sur les rues étroites comme Vanderstichelen ;
- Demande de maximiser les aménagements anti-vibrations du tram, notamment à hauteur de la rue Vanderstichelen ;
- Demande de la nécessité d'un tapis intégral contre les nuisances de vibration du tram sur toute la largeur de la voirie ;
- Regret lié à l'aménagement non-linéaire de la voirie le long de la rue Picard ;
- Appréciation de l'amélioration concrète de la qualité de l'air et de la qualité de vie dans le quartier ;
- Nécessité de créer des déplacements sécurisés pour les nombreux enfants dans le quartier ;
- Estimation que le projet améliore le caractère linéaire du boulevard, mais demande d'améliorer davantage la perspective linéaire vers la Gare du Nord ;
- Regret lié aux « serpentements » de la chaussée carrossable et des voies de tram ;
- Regret lié à l'absence d'étude d'alternatives pour le secteur Saintelette ;
- Demande de réduire au maximum les vibrations du tram au niveau du passage du pont Suzan Daniel via des installations antivibratoires afin de prévenir des nuisances et des dégâts structurels vis-à-vis des bâtiments avoisinants ;
- Regret lié à la suppression des sites propres bus dans la rue des Charbonniers ;
- Manque de clarté par rapport à l'abandon du trajet initial prévu par le PRDD ;
- Crainte d'un revirement injustifié par rapport au tracé initialement prévu (connexion vers Bockstael prévue par le PRDD, non vers Belgica) ;
- Estimation que le tracé du tram via Picard et en liaison avec Belgica est plus logique en comparaison avec le tracé via le site de Tour & Taxis initialement prévu par le PRDD, qui coupe le parc de T&T en deux ;
- Demande de clarté sur l'approbation du trajet du tram ;





- Demande d'étudier déjà en détail les connexions des phases 2 (vers Gare Centrale) et 3 (vers Ixelles) ;
- Remise en question de la probabilité de la future connexion vers la Gare Centrale ;
- Regret lié au manque de données chiffrées sur les avantages du tram 15 (gains de temps, d'efficacité, de capacité par rapport au bus 14, pertinence de cette ligne, notamment suite aux nouveaux projets d'habitation sur le site de Tour & Taxis) ;
- Manque de données par rapport à la demande de transport public dans le secteur visé (données Mobib, comptages, etc.) ;
- Demande de connecter la Gare du Nord et le Heysel via le tram 15 ;
- Demande de prolonger le tram 15 vers Bockstael et Sobieski (et vers le parking C du Heysel), faisant écho au Plan Directeur Tram ;
- Demande de connecter (via l'avenue Carton de Wiart) les rails du futur tram 15 à ceux utilisés par le tram 9 (avenue de Jette) et de réaménager la totalité de l'avenue Carton de Wiart ;
- Demande d'exploiter le tram 15 au-delà de Belgica en empruntant les rails du tram 51 ;
- Demande de connecter le tram 15 au terminus Rogier (lignes 25 et 55), les lignes de l'avenue de la Reine (lignes 10,62 et 93), permettant ainsi d'emprunter les lignes 25 ou 62 vers Belgica ;
- Regret lié à la difficulté de rejoindre l'hôpital Brugmann pour les PMR et demande de continuer le trajet vers l'hôpital Brugmann et l'UZ-Bruxelles ;
- Demande de prolonger cette ligne jusqu'au cimetière de Jette, qui dispose déjà d'un terminus adapté ;
- Demande de placer le terminus le long de l'avenue Charles Woeste ;
- Estimation que le tram pourrait emprunter la friche encore non construite de Tour & Taxis ;
- Confusion par rapport au choix de l'implantation du terminus dans la rue des Charbonniers ;
- Remarque que le sneltram de De Lijn ne va plus emprunter ces rails en raison de sa suspension récemment annoncée ;
- Demande de reprendre les discussions concernant le sneltram le long de l'A12 ;
- Estimation que le projet facilitera l'accès au quartier de Tour & Taxis, estimé assez isolé dans la situation actuelle ;
- Appréciation de la création d'une liaison manquante (sous-performante) dans le réseau des transport publics ;
- Estimation que le quartier est mal desservi pour ceux qui n'ont pas de voiture ;
- Estimation que les bus sont actuellement à la limite de leur capacité ;
- Estimation que l'offre en transport public dans la situation existante est suffisante ;
- Regret lié au manque d'estimation des temps de parcours ;
- Réjouissement du projet pour le quartier Belgica en raison de l'amélioration de la connectivité de Jette vers le centre ;

**Les raccords :**

- Estimation que la zone de Tour & Taxis aurait dû être incluse dans le périmètre d'étude des incidences ;
- Soucis concernant les interfaces avec les projets immobiliers, dont notamment Proximus, et les projets d'espace public comme le projet du parc Maximilien ;
- Regret lié au manque de clarté concernant l'interface avec le projet CCN et les abords de la Gare du Nord ;
- Soucis concernant une incompatibilité entre le poste SIBELGA/ELIA au coin de la rue des Charbonniers et de la rue du Progrès ;
- Demande de garantir l'accessibilité aux voies d'accès, aux garages, aux installations techniques et aux zones de recul et garantir la praticabilité pour les installations de





nettoyage de vitrines des tours existantes du Quartier du Nord ; demande d'adapter les aménagements au besoin ;

- Demande d'établir des conventions dans le cadre des interventions sur les parcelles cadastrées dans l'espace public dans le secteur Bolivar ;
- Demande d'assurer la protection des dalles des parkings souterrains par rapport aux interventions sur les parcelles cadastrées dans le secteur Bolivar ;
- Crainte liée à la limitation des mouvements des transports publics suite à l'aménagement autour du Miroir d'Eau et des soucis de connexion avec le projet du CCN ;
- Déception par rapport au manque d'inclusion de l'espace public en face de la Gare / le projet du CCN dans le projet ;
- Regret lié à la connexion peu optimale avec les pistes cyclables du projet du parc Maximilien ;
- Regret lié au manque de liaison avec la cyclostrade C3 (qui passe à l'heure actuelle sous la dalle le long de la gare du Nord en desservant le parking vélo sécurisé et le point vélo) ;

**Le chantier :**

- Inquiétudes concernant les impacts sur les commerces / compensations ;
- Inquiétudes concernant le manque de plan de gestion du chantier ;
- Estimation que les mesures de compensation pour riverains et commerçants sont insuffisantes ou pas suffisamment précisées ;
- Soucis concernant la disruption des écosystèmes locaux pendant les travaux ;
- Crainte liée aux embouteillages pendant le chantier ;
- Crainte liée aux nuisances sonores pendant le chantier ;
- Crainte liée aux vibrations pendant le chantier ;
- Crainte liée à la perturbation des accès aux commerces et à leurs impacts économiques ;
- Demande de revoir le calendrier des travaux et de garantir des accès aux domiciles ;
- Inquiétude quant à l'impact potentiel des travaux lourds sur les habitations de la rue Vanderstichelen et des environs ;

**Divers :**

- Crainte pour la viabilité financière du projet ;
- Demande que Nextensa contribue au financement, selon l'estimation qu'ils seront les plus grands bénéficiaires ;
- Estimation du projet comme privilégiant les habitants de Tour & Taxis ;
- Regret lié au manque de données chiffrées sur le coût du projet ;
- Regret lié au manque de transparence dans la communication du projet ;
- Crainte d'un manque de transparence dans le processus de participation publique en raison de la tenue de la commission de concertation en été ;
- Estimation de déficiences dans la participation publique ;
- Déception par rapport au réaménagement de la Petite rue Picard sans concertation ;
- Demande d'assurer les concertations avec les riverains et commerces le long du quai ;
- Absence du document BRAT et complétude des documents de la demande ;
- Estimation d'un manque d'égalité en qualité de projet entre les secteurs ;
- Difficulté de compréhension des documents sur Openpermits.brussels pendant l'enquête publique et manque de disponibilité de certains documents en néerlandais ;
- Estimation d'un manque d'uniformité entre secteurs (celle relative à la zone Picard est rédigée sur base d'un cahier des charges issu d'un dispositif antérieur au projet de tram (à savoir le Contrat de Rénovation Urbaine Citroën-Vergote) et n'a pas été mise en forme de la même manière que les autres documents) ;
- Menaces de recours contre le projet dans le cas de l'octroi du permis d'urbanisme ;





- Regret lié à l'absence de vision globale pour la mobilité de la zone nord-ouest de la Région ;
- Question liée à la localisation du marché du jeudi ;
- Regret lié au manque de considérations pour la propreté publique ;
- Estimation qu'il s'agit d'un projet de gentrification ;

**En ce qui concerne les aménagements piétons :**

**En général :**

- Espoir d'une amélioration des trottoirs qui sont actuellement peu praticables ;
- Demande si les pavés existants seront réutilisés pour le réaménagement des trottoirs ;
- Demande de considérer le confort des PMR pour les revêtements des trottoirs, les dévers et les largeurs des trottoirs ;
- Demande d'inclure les PMR dans la totalité du projet ;
- Demande de largeurs de trottoirs permettant le passage simultané de deux poussettes ;
- Demande de créer des carrefours à feux sans conflit ;
- Demande de séparer clairement les flux (piétons / cyclistes / voitures), avec des marquages contrastés et des bordures végétalisées ;
- Demande de protéger l'espace public du stationnement sauvage via la présence de potelets aux endroits vulnérables (trottoirs abaissés, angles, passages piétons...) ;
- Demande d'implanter de manière soignée les potelets afin de garantir le passage libre des piétons et cyclistes, dont notamment les PMR ;
- Soulignement de l'importance d'éviter tout obstacle pour les piétons ;
- Question concernant l'absence de différence de niveau entre le trottoir et la voirie à certains endroits pour les personnes malvoyantes ;

**Secteur Belgica :**

- Support pour les réaménagements des espaces de séjour ;
- Réjouissement de l'amélioration de l'accessibilité des trams grâce à l'aménagement des quais ;
- Remarque sur l'aménagement de l'arrêt Belgica, jugé peu pratique pour les personnes PMR ;
- Réjouissement concernant l'aménagement de la rue Auguste Hainaut pour la convivialité et les modes actifs ;
- Demande de rehausser la rue Auguste Hainaut afin d'améliorer les accès aux commerces pour les PMR ;
- Remarque des conflits entre les terrasses proposées et les trottoirs autour de la place Werrie ;
- Remarque la présence d'un îlot de végétation en face de la traversée de la place Werrie 25 ;
- Remarques des conflits entre les terrasses et les trottoirs ;
- Regret lié à la largeur de trottoir de moins de 2m en face du n°62 ;
- Regret lié à la présence de la traversée piétonne au carrefour Dubrucq, située hors du cheminement naturel des piétons ;
- Demande de réduire la largeur de la traversée piétonne au nord du boulevard du Jubilé ;
- Estimation que le projet met en avant le droit de l'enfant en ce qui concerne l'accès aux espaces publics sécurisés ;

**Secteur Picard :**

- Regret de la situation existante le long de la rue Picard au niveau de la sécurité des piétons et cyclistes ;





- Soucis concernant le passage des piétons à hauteur des luminaires proposées à Vanderstichelen ;
- Soucis concernant les potelets et les arceaux vélo à l'intersection entre la zone de rencontre de la rue Picard et le trottoir sud ;
- Demande de soit marquer les traversées piétonnes, soit aménager des trottoirs traversants aux carrefours Vandenboogaerde, Bouvier et Drève du Parc ;
- Demande de marquer clairement les terrasses le long du trottoir sud de Picard afin de respecter dans la mesure du possible la conformité à la Magistrale Piétonne ;
- Appréciation de l'aménagement de la zone de rencontre du tronçon ouest de la rue Picard, perçu comme exemplaire ;
- Regret lié au caractère rectiligne de la zone de rencontre ;
- Estimation que le coin végétal au carrefour Picard – Jubilé ne laisse pas suffisamment de place pour les piétons ;

**Secteur Bolivar :**

- Demande d'inverser l'aménagement (magistrale piétonne côté sud, voies de tram côté nord) ;
- Crainte en lien avec la sécurité du trottoir partagé, au coin du bâtiment Proximus, qui est estimé d'être étroit et de permettre difficilement la circulation des piétons et des cyclistes ;
- Demande d'adapter de nombreux détails de l'aménagement autour du Miroir d'Eau (marquage de passage piéton manquant, marquage axial de la piste cyclable mal réalisé, traversées de la magistrale piétonne pas suffisamment claires) ;
- Soucis concernant les longueurs des intersections entre la magistrale piétonne et les pistes cyclables et les éventuels conflits ;
- Estimation que la création de voies parallèles d'accès le long des trottoirs diminue la sécurité des piétons ;

**En ce qui concerne les aménagements cyclistes :**

**En général :**

- Regret lié à la non-conformité exacte avec le PRM Good Move (dont notamment les largeurs des pistes cyclables), principalement en raison des espaces disponibles ;
- Demande d'assurer une continuité cyclable lisible, sans "zones floues" ou ruptures, et prévoir des liaisons claires avec l'avenue Charles Woeste, le parc L28 et la cyclostrade (rue J.-B. Serkeyn) ;
- Demande de ne pas réduire l'offre cycliste du projet ;
- Remarque que les premiers et derniers arceaux d'un alignement d'arceaux doivent être pourvus d'une 3e barre horizontale à 30 cm du sol ;
- Remarque la nécessité d'inclure des arceaux pour tous les types de vélos (vélos-cargo, longtails, vélos avec remorque, ...) spécifiquement aux abords des différentes zones d'intérêts (écoles, zones commerciales, ...) ;
- Demande de prévoir des drop zones pour la micromobilité ;
- Demande d'étudier la demande pour de nouveaux box à vélos et de les intégrer au projet ;
- Remarque le manque de sécurité liés aux clous de voiries en acier, surtout en temps de pluie, qui ne sont pas recommandés par le Vademecum vélo n°6 (« Marquage et éclairage des aménagements cyclables ») ;
- Remarque la présence de potelets dans le chemin des cyclistes, estimée comme dangereuse ;
- Demande l'utilisation du schlamm rouge à certains endroits des pistes cyclables ;
- Estimation que le plan de signalisation est inadapté et que plusieurs feux cyclo-piétons sont mal placés ;
- Regret lié à l'oubli des lignes d'arrêts en amont des feux pour les cyclistes ;





- Regret lié au manque d'information quant à la présence des panneaux B22 et B23 ;
- Demande de prévoir un guidage horizontal (marquage au sol) sur les itinéraires cyclables ;
- Demande d'une bonne répartition des dropzones et de distinguer ces dropzones des zones des arceaux à vélo ;

**Secteur Belgica :**

- Demande d'inverser les pistes cyclables et le stationnement le long du boulevard Belgica pour sécuriser les pistes ;
- Crainte liée à la sécurité des cyclistes au niveau de l'intersection à hauteur du n°56 ;
- Soucis concernant la traversée de la cyclostrade sur le boulevard Belgica, en raison de la jonction en face du n° 59 et le maintien des pavés en briques à hauteur de l'intersection à la rue Serkyn ;
- Soucis concernant le manque de zones d'attente pour les cyclistes qui traversent le boulevard ;
- Soucis concernant la connexion cycliste entre Belgica et Carton de Wiart, estimée peu lisible et intuitive ;
- Remarque sur la connexion cycliste pas suffisamment claire à hauteur du carrefour Belgica et Jubilé ;
- Demande de déplacer la statue à l'entrée du Métro vers l'espace libre au-dessus des voies ferrées pour des questions de visibilité pour les piétons et cyclistes ;
- Soucis concernant l'emplacement des bandes cyclables suggérées de part et d'autre de l'avenue Carton de Wiart, estimées trop proches des places de stationnement ;
- Demande de placer des bollards anti-intrusions parallèlement à la cyclostrade et de maintenir le tracé cyclable ocre à hauteur de l'accès métro Belgica arc-en-ciel ;
- Demande de continuer les logos bleus cyclostrade sur les tronçons concernés ;
- Demande faire continuer la piste cyclable sur la chaussée et d'ajouter une cession de priorité (dent de requin) avant cet accompagnement en chaussée en face du n°56 ;
- Demande de prévoir des zones d'attente pour cyclistes au carrefour Belgica – Jubilé ;
- Demande de rendre plus fluide la connexion à la piste cyclable Vanderstichelen depuis Belgica ;
- Demande de revoir les feux (piétons, cyclistes ou cyclo-piétons) et de réduire dans la mesure du possible la quantité de feux pour les cyclistes dans le secteur Belgica ;
- Demande de veiller à couvrir les arceaux vélo par des abris où cela est envisageable ;
- Demande de sécuriser les pistes cyclables au niveau des coussins berlinois ;
- Demande de prévoir des zones tampon de 80cm entre les pistes cyclables et les places de stationnement ;
- Soucis concernant le déplacement axial des pistes cyclables le long du boulevard Belgica et l'impact sur la sécurité routière ;
- Demande d'ajouter un marquage des deux côtés de la piste cyclable à Belgica ;
- Crainte de stationnement sauvage sur les pistes cyclables le long de Belgica et demande de rajouter une ligne « Sauwens » ;

**Secteur Picard :**

- Soucis concernant le passage cycliste suggéré à hauteur de l'arrêt Picard ;
- Demande d'élargir les pistes cyclables conformément aux recommandations de Good Move ;
- Demande de sécuriser les traversées cyclables le long de la rue Picard ;
- Demande de créer des îlots de refuge pour les cyclistes au carrefour Ribaucourt ;
- Demande de donner la priorité aux cyclistes à hauteur de la piste cyclable en face du n°104 et de créer une zone d'attente pour les voitures afin de ne pas gêner les trams ;
- Soucis concernant le manque de zones d'attente et les jonctions entre les pistes cyclables au niveau du carrefour avenue du Port ;





- Soucis concernant la sécurité des cyclistes sur la zone en bois du pont Suzan Daniel ;
- Regret lié au chaînon manquant entre Picard et Bolivar ;
- Soucis concernant le risque de débordement des dropzones à la rue de l'Escaut et demande d'y ajouter des éléments de séjour ;
- Demande de donner la priorité aux cyclistes à hauteur de la traversée Escaut ;

**Secteur Bolivar :**

- Demande de créer des zones d'attente en ocre pour les cyclistes à côté des tournes-à-droite pour les bus aux carrefours Hélicoptère et chaussée d'Anvers ou de garantir le croisement des cyclistes dans un seul temps ;
- Regret lié au manque de continuité des pistes cyclables jusqu'à la dalle de la Gare ;
- Demande de continuer la piste bidirectionnelle le long du tram pour rejoindre le petit bout de piste bidirectionnelle au niveau du terminus ;
- Demande de ne pas délimiter les voies d'accès via des clous ;
- Regret lié à la connexion peu optimale avec les pistes cyclables de la chaussée d'Anvers ;
- Regret lié à l'aménagement des pistes cyclables autour du Miroir d'Eau, en raison des girations non-fluides et des tronçons unidirectionnels ;
- Regret lié aux aménagements cyclables peu qualitatifs le long de la rue des Charbonniers et les connexions avec le boulevard du Roi Albert II et la rue du Progrès ;
- Demande d'assurer la possibilité aux cyclistes d'emprunter les sites propres tram / bus / taxi du pont Suzan Daniel ;
- Regret lié à l'insertion au pont Suzan Daniel depuis l'avenue du Port pour les cyclistes ;
- Regret lié à l'insertion au quai du Willebroek depuis le pont Suzan Daniel pour les cyclistes ;
- Demande de réduire la quantité de feux et de travailler avec un axe de priorité (le boulevard Simon Bolivar) ;
- Soucis concernant la réduction d'arceaux vélo dans l'espace public par rapport à la situation existante ;
- Demande de privilégier les feux sans conflits ;
- Estimation de lacunes importantes par rapport aux principales jonctions ;
- Regret lié au manque de zones d'attente pour les cyclistes au carrefour quai de Willebroek ;

**En ce qui concerne les aménagements automobiles :**

**En général :**

- Regret lié à l'absence d'étude d'impact RI commerces ou pollution dans les rues adjacentes suite au report de la mobilité ;
- Estimation d'une inégalité méthodologique entre les secteurs du projet (études de mobilité/stationnement pour Bolivar et Belgica, mais pas pour Picard) ;
- Demande d'ajouter des miroirs et signalétiques spécifiques pour les angles morts (tram/bus/vélo) ;
- Regret lié au manque de transparence concernant la suppression importante de places de stationnement et les perturbations de circulation que cela pourrait engendrer ;
- Estimation que les modifications de la place Werrie vont améliorer les flux voitures ;
- Crainte de l'impact négatif du projet sur les commerces avoisinants en raison de la suppression du stationnement et du chantier ;
- Demande de prévoir des bornes de recharge électrique dans le projet ;
- Estimation que la réduction du trafic motorisé améliore la qualité de l'air, réduit les nuisances sonores, favorise l'activité physique et diminue les accidents ; que les quartiers apaisés sauvent des vies, notamment celles des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées, cyclistes...) ;





- Estimation qu'économiquement, de nombreuses études montrent que les commerces locaux bénéficient d'une plus grande fréquentation dans les rues apaisées ;
- Identification de la place Werrie, la rue Picard et le boulevard Simon Bolivar comme des points noirs cyclables dans la situation actuelle ;
- Demande concernant l'éventuel accord avec Parking.Brussels pour compenser la perte de stationnement ;
- Demande de placer les plateaux au moins 3 mètres avant les traversées, conformément aux normes ;
- Réjouissement lié à la réduction du trafic de transit dans le quartier Picard ;
- Estimation que la réduction de la quantité de places de stationnement est nécessaire et défendable ;
- Regret lié au manque de données sur l'usage des zones de livraisons actuelles ;
- Crainte du choix de revêtements modulaires pour la chaussée carrossable en raison de sa dégradation ;
- Crainte d'un impact sur la poursuite des activités des agences en douane en raison de la suppression des places de parking ;
- Crainte liée à la réduction en termes d'accessibilité du quartier ;
- Estimation de l'urgence de réduire la part des déplacements effectués avec l'automobile au vu des crises environnementales actuelles ;
- Regret lié au manque de distinction entre la notion de trafic de transit et trafic local ;

**Secteur Belgica :**

- Remarque des contradictions et incohérences internes dans l'évaluation de l'impact sur le stationnement (en ce qui concerne l'impact sur le quartier Belgica, les hypothèses de demandes de stationnement reportées et les recherches de compensation de stationnement) ;
- Demande sur les compensations de stationnement et l'éventuel accord avec Delhaize, aussi en ce qui concerne les livraisons ;
- Demande de déplacer l'arrêt Vanderstichelen (direction du centre) vers le nord du Boulevard afin de réduire l'impact sur les bandes de circulation du boulevard ;
- Remarque que la place Werrie en situation existante n'est pas une place, mais un giratoire de trafic ;
- Demande de mieux clarifier le fonctionnement du réaménagement de la rue Auguste Hainaut (accès, protection contre le stationnement sauvage, etc.) ;
- Crainte liée à l'impact sur le stationnement à Jette ;
- Demande de clarté sur les accès pour voitures et camions dans la rue Auguste Hainaut ;
- Demande quant à l'éventuelle augmentation de trafic dans la partie communale du boulevard du Jubilé ;
- Demande de permettre le stationnement le long du boulevard Belgica uniquement aux riverains ;
- Estimation de l'impact négatif sur la sécurité routière en raison de l'augmentation de la fréquence des trams ;
- Crainte liée à la complexité de la mobilité ;
- Estimation de l'impact positif sur la sécurité routière à la place Werrie ;
- Crainte liée au report de la mobilité sur l'avenue Lecharlier et à l'augmentation du trafic de transit ;
- Demande de sécuriser les carrefours, notamment à proximité des écoles ;
- Demande de remplacer les coussins berlinois par des plateaux ;
- Soucis concernant la sécurité du carrefour Dubrucq ;
- Soucis concernant l'élargissement de l'ilot de l'arrêt de tram à hauteur du carrefour Jubilé (conflit élevé entre trafic motorisé et cyclistes) ;





- Demande de délimiter les places de stationnement le long de Belgica, comme en situation existante ;
- Estimation que le cousin berlinois en face du n°29 n'offre pas de plus-value ;
- Soucis concernant l'ajout de feux sur le tronçon Belgica (de 2 à 4) ;
- Regret lié au manque de chiffres sur le report de mobilité dans les quartiers de Jette ;

**Secteur Picard :**

- Regret concernant le manque de plan de mobilité communal pour le secteur Picard ;
- Demande de supprimer la circulation automobile sur le tronçon Vanderstichelen et de végétaliser entre les rails de tram ;
- Demande de déplacer les dents de requin au carrefour Vandenboogaerde, devant la traversée cyclable ;
- Demande de mettre en place des dispositifs concrets de réduction de la vitesse (plateaux, chicanes, radars, rétrécissements de voirie, etc.) ;
- Estimation que les services de secours et les PMR seront en difficulté avec ces aménagements ;
- Crainte du report de mobilité sur la rue Dieudonné Lefèvre et en face des écoles du quartier ;
- Demande d'interdiction de camions grands formats dans le quartier ;
- Demande de prévoir un feu à la rue de l'Escaut ;
- Soucis d'embouteillages au sein du quartier ;
- Soucis concernant les lifts de déménagements (notamment à Vanderstichelen) ;
- Demande de prévoir une station Cambio ;
- Soucis concernant les livraisons à la gare Maritime ;
- Demande de garantir le fonctionnement des garages dans la rue Picard ;
- Demande d'assurer l'accessibilité financière aux éventuelles places qui seront compensées dans les projets de Tour & Taxis ;
- Support pour la suppression de places de stationnement en faveur des modes actifs ;
- Déploie la sécurité actuelle en raison du conflit au niveau de la piste cyclable et des places de stationnement en épi ;
- Remarques liées au manque de places de stationnement dans le quartier en situation existante ;
- Déception par rapport au manque de concertation avec les riverains en ce qui concerne le stationnement ;
- Craintes liées aux conséquences de la suppression du stationnement pour les habitants et les commerces ;
- Crainte liée à la réduction de l'attractivité commerciale en raison de la suppression de places de stationnement ;
- Estimation que la configuration actuelle réserve la majorité de la voirie aux voitures et comporte une privatisation de la voirie pour les commerces ;
- Demande de préserver les places de stationnement uniquement aux riverains ;
- Demande concernant les discussions portant sur la compensation des places avec Nextensa ;
- Estimation que la suppression de places de stationnement constitue un sacrifice nécessaire ;
- Nécessité de la disparition des places en épi en raison de leur impact sur la sécurité routière ;
- Soucis concernant l'éventuel stationnement sauvage ;

**Secteur Bolivar :**

- Inquiétude concernant l'impact du projet sur la mobilité, estimé sous-évalué dans le rapport d'incidences ;





- Demande de prévoir des installations de contrôle de vitesse sur le pont Suzan Daniel ;
- Estimation d'une forte dégradation de l'accessibilité automobile ;
- Crainte liée au risque de trafic de transit dans les rues locales ;
- Crainte liée à l'augmentation du temps de sortie et d'une expérience utilisateur dégradée du parking ZIN ;
- Crainte liée à un impact économique négatif pour les parkings ;
- Doutes sur la faisabilité du report de trafic ;
- Demande d'une accessibilité adéquate ;
- Crainte en lien avec l'impact global du projet sur la mobilité dans et autour du quartier et de son évaluation insuffisante dans le rapport d'incidences ;
- Crainte que les rayons de girations soient insuffisants (sur les voies d'accès aux tours pour les poids lourds) ;
- Demande d'assurer les accès SIAMU aux entrées principales des tours ;
- Estimation que le plan de signalisation est tout à fait inadapté et doit être intégralement revu pour la zone Bolivar (signal D7 avec un panneau additionnel interdisant la circulation des cyclomoteurs B là où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h) ;
- Soucis concernant l'accessibilité au quartier pour les automobilistes ;

**En ce qui concerne le patrimoine :**

**Secteur Picard :**

- Estimation que le placement de caténaires et de mobiliers lourds dans une zone ZICHEE n'est pas conforme au PRAS ;

**En ce qui concerne les plantations et la gestion intégrée des eaux pluviales :**

**En général :**

- Regret lié au manque de tests d'infiltration dans le périmètre du projet et à l'éventuel impact sur la performance des dispositifs d'infiltration ;
- Estimation que les surfaces semi-perméables doivent être augmentées ;
- Estimation de la nécessité de maximiser les végétalisations et les sols perméables afin de réduire le risque d'inondation et protéger les publics vulnérables aux fortes températures ;
- Souligne l'importance des arbres à haute tige ;
- Demande de créer des corridors écologiques par la continuité des plantations ;
- Demande d'augmenter les aménagements écologiques (nichoirs, hôtels à insectes, dispositifs d'arrosage écologique, réutiliser les eaux de pluie, etc.) ;
- Demande de valoriser les qualités saisonnières (par exemple via des prairies fleuries) ;
- Demande de cocréer les espaces verts en concertation avec les riverains ;
- Demande d'adapter les luminaires en faveur de la faune ;

**Secteur Belgica :**

- Réjouissement concernant le réaménagement de la place Werrie ;
- Demande de maintenir la zone verte de la berme centrale de l'avenue Carton de Wiart ;
- Appréciation concernant la gestion des eaux pluviales et la réduction de la probabilité des inondations dans le quartier Werrie ;
- Confusion par rapport à l'abattage des deux arbres à l'arrêt Vanderstichelen ;
- Soucis concernant la pollution des sols ;
- Remarque l'importance de la gestion intégrée des eaux pluviales dans les zones sensibles aux inondations à Jette ;





**Secteur Picard :**

- Support de la verdurisation, la plantation d'arbres et la gestion des eaux pluviales ;

**Secteur Bolivar :**

- Crainte liée à la perte de luminosité dans les bureaux en raison des arbres à planter ;
- Crainte liée à un risque de propagation d'incendies en raison des arbres ;

**En ce qui concerne le mobilier urbain et les divers :**

**En général :**

- Demande d'installer un éclairage intelligent et adaptatif pour les passages piétons et zones partagées ;
- Demande d'améliorer l'offre en mobilier urbain via l'installation de points d'eau (robinets), de compteur à vélo, de bornes de réparation en libre accès, de multiplier les arceaux à vélos adaptés à tous types de vélos (longtails, vélos cargos...) ;
- Demande de placer davantage de corbeilles aux endroits stratégiques, comme les arrêts de transports publics, les écoles, les espaces de séjour, etc. ;
- Demande d'ajouter davantage de bancs et éléments ludiques et de les implanter à des inter-distances précises (50m pour les bancs, 80m pour les éléments ludiques) ;

**Secteur Belgica :**

- Remarque la situation précaire en termes de propreté publique dans la situation actuelle au rond-point Belgica (dépôts clandestins) ;
- Demande de ne pas remettre les bulles à verres actuellement en face de la place Werrie 15 ;
- Demande d'ajouter des éléments ludiques à la place Werrie ;

**Secteur Picard :**

- Demande de prévoir des poubelles enterrées ;

**Secteur Bolivar :**

- Demande de prévoir un mobilier urbain et un guidage qui relie Tour & Taxi au Piétonnier (au moyen d'éléments ludiques, d'éléments d'information historique, de pavés guides, etc.) ;

**SITUATION EXISTANTE :**

Considérant que :

- l'avenue Carton de Wiart est caractérisée par un aménagement de voirie en double sens avec une berme centrale plantée d'un alignement d'arbres et un alignement d'arbres par trottoir ;
- chaque sens est bordé par une double bande de stationnement ;
- la place Philippe Werrie présente plutôt un caractère routier qu'une place, étant donné son aménagement en rond-point planté par des haies et de la pelouse ;
- les voies existantes du tram 51 passent par le centre de ce rond-point ;
- il existe des voies latérales le long de la place entre l'avenue Carton de Wiart et l'avenue Charles Woeste qui offrent un grand nombre de places de stationnement, dont plusieurs en épi ;
- il existe une station Villo! au trottoir sud ;
- il existe un arbre remarquable (un peuplier noir) au coin de la place entre l'avenue Charles Woeste et la rue Auguste Hainaut ;
- la rue Auguste Hainaut est une voirie en cul-de-sac avec du stationnement des deux côtés, dont en épi du côté nord et des zones de livraison notamment sur le centre du giratoire ;





- cette rue donne accès à plusieurs commerces et au parking souterrain du Delhaize ;
- le pont ferroviaire à hauteur des arrêts de tram, de bus et de métro Belgica a du mobilier urbain en forme de bancs et poubelles (en mauvais état) ;
- le parc L28 se situe directement à côté des voies ferroviaires et a un accès depuis le boulevard Belgica ;
- le boulevard Belgica est caractérisé par un aménagement de voirie en double sens avec une berme centrale plantée d'un double alignement d'arbres et un site propre tram et bus au milieu de cette berme ;
- il existe un arrêt tram et bus « Vanderstichelen » juste devant l'intersection avec le boulevard du Jubilé ;
- chaque sens est bordé par une bande de stationnement du côté des trottoirs ;
- il existe des pistes cyclables marquées (en rouge) entre les voies carrossables et les bandes de stationnement ;
- la rue Vanderstichelen est une voirie en double sens avec une bande de stationnement par sens ;
- la rue est complètement minérale ;
- les aménagements cyclables consistent en des bandes cyclables suggérées avec des doubles chevrons (conforme au statut de la voirie en Itinéraire Cyclable Régionale (ICR)) ;
- le carrefour Picard – Vanderstichelen – du Laekenveld consiste en un carrefour à 5 bras qui n'est pas réglé par des feux ni par des indications de priorité et qui a plusieurs oreilles de trottoir qui ne sont pas élargies ;
- en raison des absences d'oreilles de trottoir élargies, les voitures sont souvent stationnées juste devant ou sur les traversées piétonnes, ou même sur les côtés du carrefour même ;
- le tronçon de la rue Picard entre Jubilé et Vanderstichelen est une voirie en double sens avec une bande de stationnement par sens ;
- la rue est complètement minérale ;
- en été, elle est fermée à la circulation dans le cadre des rues ludiques ;
- le tronçon de la rue Picard entre Vanderstichelen et de l'Escaut est une voirie surdimensionnée en double sens avec une bande de stationnement par sens ;
- la rue est complètement minérale ;
- le carrefour Picard – de l'Escaut est réglé par des feux ;
- plusieurs oreilles de trottoir de ce carrefour ne sont pas élargies ;
- entre la rue de l'Escaut et l'avenue du Port, la rue Picard est une voirie rectilinéaire avec une bande de circulation et une piste cyclable marquée par sens et une alternation entre une berme centrale minérale dans son centre et des bandes de tournes à droite ou gauche ou des sites propres bus ;
- du côté Tour & Taxis, il existe une bande continue de stationnement entre le trottoir et la piste cyclable marquée, interrompue localement par des accès, des arceaux vélos, des arrêts de bus et une station Villo! ;
- du côté de la commune de Molenbeek, il existe une bande continue de stationnement en épi entre le trottoir et la piste cyclable marquée, interrompue localement par des accès, des arceaux vélos, des arrêts de bus et des zones de livraison, à exception du tronçon en face de l'institut Imelda, où le trottoir est élargi et il existe que quelques places de stationnement longitudinales, et du tronçon entre la rue Bouvier et l'avenue du Port, où il existe une bande additionnelle de tourne à droite ;
- cette situation de places de stationnement en épi est accidentogène, notamment pour les cyclistes qui empruntent la piste cyclable marquée ;
- le pont Suzan Daniel a été conçu de manière à pouvoir accueillir des voies de tram ;
- le tronçon du boulevard Simon Bolivar entre le quai du Willebroek et le boulevard Roi Albert II consiste en une composition alternante de plusieurs tronçons d'une à plusieurs bandes de circulation séparés par des bermes plantées ou minérales ;





- en direction quai de Willebroek depuis le boulevard Roi Albert II, l'aménagement consiste en 3 bandes centrales et une bande latérale qui dessert quelques places de stationnement entre le boulevard Roi Albert II et la chaussée d'Anvers ; entre la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport, les bandes centrales se réduisent de 3 à 2 et la bande latérale dessert une bande continue de stationnement ; entre l'avenue de l'Héliport et le quai de Willebroek, la bande latérale continue à desservir une bande continue de stationnement, et les bandes centrales s'augmentent de nouveau à 3, dont 2 qui permettent le tourne à droite, une qui permet le tourne à gauche (où les bus et les taxis ont le droit d'aller tout droit en direction du pont Suzan Daniel) ; que sur ce tronçon, une piste cyclable marquée existe entre les bandes de tourne à droite et de tourne à gauche ;
- en direction boulevard Roi Albert II depuis le quai de Willebroek, l'aménagement consiste en 2 bandes centrales, une piste cyclable séparée bidirectionnelle et une bande latérale de tourne à droite qui dessert une bande continue de stationnement entre le quai de Willebroek et l'avenue de l'Héliport ; entre l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers, il existe que deux bandes centrales et une zone partagée piétons et cyclistes en trottoir ; entre la chaussée d'Anvers et le boulevard Roi Albert II, les bandes centrales s'augmentent de nouveau à 3 et il existe à nouveau une bande latérale avec une piste cyclable suggérée ;
- sur le rond-point à l'intersection du boulevard Simon Bolivar et du boulevard Roi Albert II, il existe une fontaine d'eau avec un œuvre d'Art nommé « Esprit Ouvert » au milieu (nommé le « Miroir d'Eau » dans le reste de cet avis) ; ce rond-point consiste en deux bandes de circulation et une piste cyclable marquée (en mauvais état) ;
- sur le tronçon du boulevard Simon Bolivar entre le boulevard Roi Albert II et la rue du Progrès (en direction rue du Progrès), la voirie consiste en une bande de circulation, un site propre bus et un trottoir large planté d'un alignement d'arbres et équipé d'un arrêt de bus ;
- sur le tronçon du boulevard Simon Bolivar entre le boulevard Roi Albert II et la rue du Progrès (en direction boulevard Roi Albert II, qui est hors du périmètre du projet), la voirie consiste en une bande de circulation, un site propre bus et un trottoir large planté d'un alignement d'arbres et équipé d'un arrêt de bus ;
- la rue du Progrès consiste en trois bandes de circulation, dont 2 en direction de la rue des Charbonniers et une en direction du boulevard Simon Bolivar ;
- la rue des Charbonniers est caractérisée par un aménagement de voirie en double sens avec une bande de circulation et un site propre bus et vélo par direction, séparés par une berme centrale plantée et arborée ;

#### **SITUATION PROJETÉE :**

Considérant que :

- le terminus ouest de la ligne de tram est créé le long de la berme centrale de l'avenue Carton de Wiart, ce qui a mené à la suppression de  $\frac{3}{4}$  des places de stationnement le long de cette berme, l'abattage de deux arbres d'alignement et la fermeture de la berme à hauteur de l'intersection avec la rue Vanderperren ;
- la chaussée carrossable est légèrement déviée à hauteur de la traversée piétonne afin de créer une zone d'attente pour les piétons entre les rails de tram et la chaussée carrossable ;
- l'aménagement des trottoirs existants est maintenu, mais les places de stationnement et la partie du trottoir qui ne se situe pas dans le cheminement naturel des piétons sont aménagées en pavés à joints ouverts ;
- le giratoire de la place Werrie est supprimé en faveur de la création d'une place ;
- les intersections entre la rue Firmin Lecharlier et la rue Auguste Hainaut avec la place Werrie s'organisent via des simples carrefours à feux ;
- l'accès à l'avenue Carton de Wiart depuis la place Werrie est uniquement possible via l'avenue Firmin Lecharlier ;





- des pistes cyclables marquées en ocre connectent les pistes cyclables de l'avenue Charles Woeste et le boulevard Belgica, à exception de la liaison de la cyclostrade L28, qui se fait en forme de piste cyclable séparée bidirectionnelle au trottoir sud ;
- la liaison avec le tronçon sud de la cyclostrade (le long de la rue Serkyn) se fait via la zone en pavés autour de l'entrée de métro sud ; ce revêtement en pavés est maintenu pour ce tronçon de cyclostrade ;
- la connexion cycliste vers l'avenue Carton de Wiart se fait en trottoir et en contresens ;
- la place est équipée de fosses de plantations, d'un sanitaire public et de bancs ;
- la rue Auguste Hainaut est aménagée en zone de rencontre et maintient deux zones de livraisons et quelques places de stationnement ;
- les zones plantées existantes sont maintenues et plusieurs fosses et des bancs sont ajoutés ;
- les bancs existants le long du parvis de l'arrêt Belgica sont enlevés ;
- la piste cyclable séparée bidirectionnelle du trottoir sud se transforme en unidirectionnelle en face du boulevard Belgica n°56-62 avant de se réinsérer en voirie à hauteur de l'accès à la station-service ;
- le profil de voirie du boulevard Belgica est largement maintenu, à exception des places de stationnement supprimées entre le pont ferroviaire et l'avenue Jean Dubrucq ;
- les places de stationnement maintenues sont aménagées en asphalte ;
- des coussins berlinois sont proposés ;
- des traversées cyclistes sont ajoutées à hauteur de l'intersection du boulevard Belgica et du boulevard du Jubilé ;
- le profil de la rue Vanderstichelen est modifié vers un aménagement d'une bande de circulation avec rails de tram en direction Canal, un site propre en direction Belgica, accompagné d'une piste cyclable et un trottoir élargi de chaque côté ;
- la berme centrale à l'intersection du boulevard du Jubilé et de la rue Picard est fermée aux voitures ; la traversée cycliste est maintenue ;
- la rue Picard entre le boulevard du Jubilé et la rue du Laekenveld est aménagée en zone de rencontre avec des plantations, des bancs et des zones ludiques, tout en conservant quelques places de stationnement PMR et une zone de livraisons ;
- la rue Picard entre les rues Vanderstichelen et de l'Escaut suit le même profil que la rue Vanderstichelen, à exception de l'intégration d'une bande de stationnement avec plantations le long du trottoir sud et des pistes cyclables et trottoirs plus généreux ;
- la rue Picard entre la rue de l'Escaut et l'avenue du Port est caractérisé par l'aménagement suivant :
  - un trottoir nord d'au moins 3m de large ;
  - une piste cyclable bidirectionnelle d'au moins 3m de large ;
  - une bande de dimensions variées qui héberge des arrêts de tram, des plantations ou des zones tampon ;
  - une bande de circulation avec rails de tram en direction de Belgica ;
  - une bande de circulation avec rails de tram en direction du Canal entre rue de l'Escaut et la rue Picard n°106, qui devient un site propre entre le n°106 et l'avenue du Port ;
  - entre rue de l'Escaut et rue Vanderboogaerde, un trottoir élargi avec l'arrêt de tram et du marquage cycliste en trottoir en face de l'arrêt ;
  - entre rue Vandenoogaerde et n°106, un trottoir avec deux places de stationnement, une piste cyclable unidirectionnelle séparée et un trottoir équipé d'arbres et de bancs ;
  - entre n°106 et n°58-64, un îlot équipé d'une bande de stationnement, une bande de circulation avec du marquage cycliste et un trottoir équipé d'arbres et de terrasses ;
  - entre n°58-64 et n°44, une bande de circulation, une bande de stationnement et un trottoir équipé d'arbres et de bancs ;
  - entre n°44 et rue Bouvier, un arrêt de tram, une bande de circulation et un trottoir élargi ;





- entre rue Bouvier et avenue du Port, une bande de tourne-à-gauche, une bande de tourne-à-droite et un trottoir élargi ;
- des trottoirs traversants à hauteur des intersections de la rue Vandenboogaerde et la rue Bouvier ;
- des rails de tram sont intégrés dans le pont Suzan Daniel ;
- le carrefour du boulevard Simon Bolivar et le quai de Willebroek est réorganisé afin de permettre le passage du tram, de la magistrale piétonne depuis le pont Suzan Daniel et d'intégrer les aménagement piétons et cyclistes ;
- une grande traversée piétonne est créée du côté est du carrefour qui connecte les magistrales piétonnes ;
- le boulevard Simon Bolivar, entre le quai du Willebroek et le boulevard du Roi Albert II, est caractérisé par l'aménagement suivant :
  - une magistrale piétonne sur le trottoir nord d'au moins 5m de large, équipée de bancs ;
  - une bande de plantations et d'arbres d'alignement ;
  - une piste cyclable bidirectionnelle de 4m de large ;
  - une bande de plantations et d'arbres ; entre la chaussée d'Anvers et le boulevard du Roi Albert II, il existe un « Pocket Park » équipé de plantations et de bancs ;
  - une chaussée carrossable d'une bande de circulation par sens et des augmentations à 3 bandes aux carrefours via la création de bandes de tourne-à-gauche ou tourne-à-droite ;
  - une bande de plantations et d'arbres, interrompue entre l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers par l'arrêt de tram ;
  - un site propre double sens pour les transports publics ;
  - une bande de plantations et d'arbres, interrompue entre l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers par l'arrêt de tram ;
  - une piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large ;
  - un large trottoir, équipé de bancs et de plantations, notamment aux abords des bâtiments ;
  - les carrefours avec l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers sont équipés de tournes-à-droite pour les bus en direction nord ;
- le carrefour du boulevard Simon Bolivar et du boulevard du Roi Albert II est aménagé par une bande de circulation autour du Miroir d'Eau, équipée de feux, de larges zones de plantations entre cette bande et les pistes cyclables, qui sont en bidirectionnelle en direction est-ouest mais en unidirectionnelle en direction nord-sud ;
- entre le boulevard du Roi Albert II et la rue du Progrès, le site propre est implanté du côté sud et un arrêt de tram est prévu ;
- les pistes cyclables ne sont pas continuées sur ce tronçon ;
- le périmètre du projet se limite au côté sud du boulevard ;
- néanmoins, il y a des interventions du côté nord, en réponse à la création d'une voie-sans-issue à cet endroit par le projet (création d'une boucle pour les bus, abattage d'arbres, etc.) ;
- le site propre tram continue sur la rue du Progrès entre le boulevard Simon Bolivar et la rue des Charbonniers, sans piste cyclable ;
- la piste cyclable réapparaît à la rue des Charbonniers, au coin de la tour Proximus ;
- la rue des Charbonniers est caractérisée par l'aménagement suivant :
  - un trottoir nord équipé de plantations ;
  - une piste cyclable unidirectionnelle ;
  - une bande de circulation par sens ;
  - une bande de plantations ;
  - un terminus tram ;
  - une piste cyclable unidirectionnelle ;
  - un trottoir étroit ;
- des traversées cyclistes marquées en rouge sont créées au carrefour du boulevard du Roi Albert II et de la rue des Charbonniers ;





**OBJECTIFS :**

Considérant que le projet vise à créer un nouveau franchissement en transport en commun du canal, à répondre à une demande de mobilité croissante depuis Molenbeek et le site de Tour & Taxis, qui verra sa population significativement augmenter, à répondre aux objectifs de biodiversité, à lutter contre les îlots de chaleur et à maintenir la ville agréable face au réchauffement climatique ;

Considérant que la demande fait une suite à une décision du Gouvernement en 2023, qui, après analyses d'impacts et de tracés potentiels, approuve le besoin de réaliser une ligne de haute performance sur le tracé tel qu'introduit dans la présente demande ;

**MOTIVATION :**

***En ce qui concerne le projet en sa globalité :***

**Le trajet :**

Considérant que le projet implante une ligne du tram 15 qui relie le secteur Belgica jusqu'à la Gare du Nord en passant par la rue Picard et le pont Suzan Daniel ;

Considérant que ce projet forme la première partie du tracé de cette nouvelle ligne de tram ; que la deuxième phase consiste en une connexion vers la Gare Centrale via le boulevard Pachéco ; que la troisième phase concerne une future liaison via Ixelles à l'Université Libre de Bruxelles ; que ces tronçons sont actuellement en différentes phases d'étude ;

Considérant que la carte « Réseaux Structurants » du PRDD définit une connexion depuis la Gare du Nord à Bockstael comme une ligne de TC de haute capacité à créer ou à étudier ;

Considérant que le PRDD est antérieur à la construction du pont Suzan Daniel, qui permet une connexion linéaire et directe entre le boulevard Simon Bolivar et la rue Picard ;

Considérant que la connexion vers Belgica permet de relier les voies de tram existantes de la ligne 51 et de mutualiser les arrêts de tram « Vanderstichelen » et « Belgica » ;

Considérant que le trajet compris entre les deux arrêts aux extrémités (« Belgica » et « Gare du Nord ») se situe dans sa totalité en Transport Public PLUS selon le plan Good Move ; que la création de sites propres pour les transports publics sur la majorité de son trajet améliore la performance des transports publics et est conforme au plan Good Move ;

Considérant que ce trajet est actuellement desservi par le bus 14 de la STIB ; que la création d'une ligne tram par rapport à une ligne bus augmente la capacité et la performance des transports publics, mais que la demande de permis n'objective pas suffisamment cette amélioration du réseau au travers de données (degré de saturation des bus 14 en situation existante, capacité et fréquence du tram 15 par rapport au bus 14, temps de parcours gagné grâce à la création des sites propres et aux modifications des feux, etc.) ;

Considérant que le projet implique la création de deux terminus de part et d'autre de la ligne de tram ;

Considérant que le projet propose le terminus de l'extrémité ouest le long de la berme centrale de l'avenue Carton de Wiart, juste devant le carrefour avec la rue Honoré Longtin, là où se situent actuellement des places de stationnement ;

Considérant que le projet ne précise pas si une connexion vers les rails des trams 9 et 19, le long de l'avenue de Jette, a été étudiée ; que cette option permettrait de créer un trajet plus long du tram 15 dès la mise en œuvre de la phase 1 ;

Considérant qu'un prolongement selon le corridor du tram 51 est aussi envisageable ;

Considérant qu'en séance de la commission de concertation, la STIB a précisé que des connexions vers les lignes de tram existantes sur le territoire de la commune de Jette mèneraient à une saturation de ces corridors et impacteraient de manière négative la performance des lignes existantes ;





Considérant que le projet propose le terminus de l'extrémité est le long de la rue des Charbonniers, entre le boulevard Roi Albert II et la rue du Progrès ; que cet emplacement implique une giration de 90° des rails à hauteur de l'intersection entre le boulevard Simon Bolivar et la rue du Progrès, un prolongement des rails de tram le long de la rue du Progrès et une deuxième giration de 90° à hauteur de l'intersection entre la rue du Progrès et la rue des Charbonniers ;

Considérant que le masterplan des abords de la Gare du Nord propose un terminus pour la phase 1 à la rue du Progrès ou sous le passage du Nord ; que la position du terminus sur la rue des Charbonniers ne fait pas partie du trajet du Tram 15 envisagé pour la phase 2 ; que la demande ne justifie pas le choix de cette implantation ;

Considérant que le trajet est majoritairement rectiligne, ce qui réduit les risques de nuisances sonores et en matière de vibrations ; que néanmoins, il y a lieu d'apporter un soin spécifique à la réduction maximale de ces impacts, notamment aux points plus sensibles (comme à la rue Vanderstichelen, au pont Suzan Daniel, ou à la rue des Charbonniers, où les rails forment des angles à 90°) ;

Considérant qu'il existe une convention entre la STIB et Bruxelles Environnement quant aux critères acoustiques et vibratoires, notamment au niveau des rails et du matériel roulant ; que cette convention doit être respectée ;

Considérant que le rapport d'incidences cite que le coffre prévu pour les voies est compatible avec la pose du tapis antivibratoire et que le choix du type de pose de voies sera défini suivant les prescriptions et conclusions de l'étude vibratoire ; qu'il cite également que la pose de ces nouvelles voies de trams impliquera la pose d'une protection vibratoire sous les voies (tapis), ce qui aura un impact positif sur la réduction des vibrations ressenties sur l'ensemble du tracé du tram ;

Considérant que, par contre, les solutions prévues en termes de mitigation des vibrations ne sont pas encore précises (en raison du manque d'aboutissement de l'étude vibratoire) ; que néanmoins, il existe plusieurs zones sensibles le long du trajet du tram, dont toutes les sections comportant un aiguillage et à la rue Vanderstichelen ; que le projet vise à garantir des protections pour ces zones ;

Considérant que la création de nouvelles voies de tram implique des changements inévitables sur la mobilité et sur le profil des voiries ; qu'il présente une opportunité de rééquilibrer les différentes modes de transport et de développer une mobilité plus durable, où tous les modes ont leurs places, conformément au principe STOP du plan Good Move ; que dans ce sens, un aménagement de façade à façade est justifié ;

Considérant que la création de nouvelles liaisons de qualité pour les piétons, cyclistes et le transport public le long du trajet choisi du tram 15 est conforme aux objectifs globaux du plan Good Move et au principe STOP ;

Considérant que la création de la nouvelle ligne de tram a impliqué la gestion de plusieurs carrefours le long du trajet par des feux et une augmentation de la quantité de feux par rapport à la situation existante (par exemple à la place Werrie, où le giratoire a été supprimé) ; que ces feux favorisent globalement la fluidité de la ligne de tram ; qu'ils favorisent dès lors aussi la fluidité des itinéraires des cyclistes, qui vont principalement emprunter le trajet le long des rails qui se situe en Vélo PLUS ;

Considérant qu'il y a lieu d'étudier la gestion des feux sans conflits ; que la gestion des feux tombe en dehors du scope d'un permis d'urbanisme ;

**Les raccords :**

Considérant que le projet se raccorde à plusieurs projets de redéveloppement d'espace public, dont l'aménagement de la cyclostrade L28 dans le parc L28 et la rue Serkyn, le réaménagement du parc Maximilien et le projet en cours de réaménagement du CCN (voir ci-dessous) ;

Considérant que, dans le cas des permis octroyés pour les espaces publics (cyclostrade L28, le parc Maximilien et Saintelette), il y a lieu de raccorder le projet à la situation de droit, afin de clarifier les connexions et en quoi le projet modifie les aménagements des permis octroyés ;





## **AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE**

*Réunion du / Vergadering van: 12/08/2025*

Considérant de plus, que le projet de réalisation de la cyclostrade dans le secteur Belgica implique des modifications de la circulation et de l'offre en stationnement ; que dans ce sens, le chapitre relatif à la mobilité du rapport d'incidences doit être mise à jour ;

Considérant que le demandeur a précisé en séance de la commission de concertation que la suppression de places de stationnement suite au projet de la cyclostrade a été prise en compte pour les comptages et calculs des taux de saturation du stationnement en situation projetée ;

Considérant que néanmoins, cet élément manque en clarté dans le rapport d'incidences ; que cet élément vise à être clarifié, étant donné les éventuelles conséquences sur la saturation du stationnement et les mesures d'atténuation conséquents ;

Considérant que les modifications proposées par la demande à hauteur de l'intersection du boulevard Baudouin et le quai de Willebroek modifient le projet de réaménagement de Sainctelette ; qu'ils augmentent le flux du trafic à cette intersection, qui est actuellement un point noir acoustique ;

Considérant que la nécessité d'augmenter le trafic à cet endroit est comprise en ce qu'il permet de créer un axe multimodal pour les modes actifs et les transports publics à hauteur du boulevard Simon Bolivar ; que néanmoins, il y a lieu d'apporter plus de précisions quant aux impacts potentiels du nouveau tourne à droite depuis le boulevard Baudouin, notamment en matière de qualité de l'air, mobilité et bruit et aux éventuels moyens de compensation de ces impacts ;

Considérant que les aménagements proposés, notamment en faveur des modes actifs autour du Miroir d'Eau, s'interrompent en limite de périmètre, en direction de la place Bolivar et de la gare ; que la continuité des cheminements en modes actifs vers la gare n'est dès lors pas assurée ;

Considérant qu'il est indiqué que la magistrale : « (...) doit permettre de relier confortablement à pied la gare du Nord au quartier Maritime et au site de Tour et Taxi (...) » (cf. note explicative du demandeur, p.19) ;

Considérant que la magistrale ne permet pas de relier confortablement les deux sites susmentionnés puisqu'une portion de la place Bolivar est exclue de la demande ; que cela est regretté ;

Considérant que les plans semblent indiquer la création d'une boucle de demi-tour bus sur la place Bolivar, dont l'emprise altère la qualité de l'espace public ; que cette intervention implique des abattages ; que ces interventions sont des actes soumis à permis qui nécessitent d'être clarifiés ; qu'ils sont singulièrement repris comme étant « hors périmètre » du présent projet ;

Considérant les impacts de la création de cette voie-sans-issue à moyen et à long-terme, en attendant la mise en œuvre du Masterplan Abords de la gare du Nord (quid entrées/sorties de garages, autocars, dépose-minute pour la gare...) ;

Considérant que la délimitation actuelle du périmètre du projet apparaît peu rationnelle au regard des enjeux précités ;

Considérant que le demandeur indique ne pas vouloir intégrer cette partie de territoire en raison de la présence de nombreux projets dans l'environnement, parmi lesquels le projet 'NOR.Bruxsels' (dénommé ci-dessous projet 'CCN', puisqu'implanté sur l'ancien site du CCN), actuellement à l'instruction ;

Considérant que le projet CCN porte sur une portion très mineure de ladite place (emprise similaire à celle des anciens escaliers, lesquels ont été démolis dans le cadre de la demande de permis de démolition), qu'en conséquence une portion non négligeable de la place Bolivar n'est couverte par aucune demande de permis ; que cela n'est pas acceptable, alors qu'il s'agit d'un espace structurant, d'une entrée de ville pour les usagers de la gare et d'un lieu à forte valeur symbolique ;

Considérant, de fait, qu'il est indispensable de proposer un aménagement pérenne sur l'ensemble de la place Bolivar afin de garantir des aménagements cohérents dans leur ensemble, y compris de part et d'autre du Miroir d'Eau ;

Considérant qu'il y a lieu d'étendre le périmètre de la demande de permis pour inclure toutes les interventions visées par la demande à la place Bolivar et développer des aménagements qualitatifs à cet endroit afin, notamment, d'assurer les continuités des cheminements des modes actifs jusqu'à la gare et de maintenir une continuité paysagère pour l'axe Bolivar ;





Considérant que l'environnement urbain est amené à être radicalement modifié, puisque de nombreux projets aux abords du boulevard Bolivar sont prévus (et sont à différents stades de développement), parmi lesquels :

- CCN (15/PFD/1841757) : en cours d'instruction ;
- Proximus (15/PFD/1848776) : permis octroyé ;
- Livin (04/PFD/1831779) : en cours d'instruction ;

Considérant qu'étant donné que la gare du Nord et ses abords vont encore fortement évoluer dans les 5-10 prochaines années et que ces évolutions ne sont pas encore totalement bien définies (cf. DPU CCN et Masterplan abords de la gare du Nord), il y a lieu de veiller à ce que les situations transitoires soient bien prises en compte dans le présent projet pour que la zone puisse continuer à fonctionner de manière la plus optimale possible ;

Considérant que le projet intervient sur ces parcelles cadastrées et propose un aménagement jusqu'aux façades des immeubles sis le long du boulevard Simon Bolivar ; que les aménagements prévus aux pieds des immeubles sont donc modifiés ;

Considérant qu'il y a lieu de vérifier si les raccords proposés sont réalistes (contraintes techniques, d'accès, de maintien et sécurité, d'interventions sur leur propriété) ; que les propriétaires de ces bâtiments ont par ailleurs relevé des incohérences entre leurs projets et la présente demande ;

Considérant que l'ancien bâtiment du CCN a fait l'objet d'un permis d'urbanisme pour sa démolition (15/PFD/1754360) ; que ce permis constitue actuellement la situation de droit en vigueur ;

Considérant que la demande de permis permettant la création d'un ensemble immobilier en lieu et place du CCN (projet 'NOR.Bruxsels' - 15/PFD/1841757) est en cours d'instruction, de sorte que la future situation de droit demeure à ce jour incertaine ;

Considérant que la présente demande se doit donc de tenir compte des développements futurs et devra potentiellement être modifiée en fonction de la situation de droit ;

Considérant que, dans l'hypothèse de l'octroi du permis du projet 'NOR.Bruxsels', l'accès principal au parking souterrain du projet immobilier – tel que développé à ce stade - est prévu à hauteur du carrefour Charbonniers/Progrès ;

Considérant que cet accès sera emprunté de manière régulière par les futurs occupants des bâtiments du projet ; que l'aménagement projeté à hauteur de ce carrefour ne semble pas convenir ni à un usage automobile fréquent (de sorte que des remontées de files sur la rue des Charbonniers sont à craindre), ni à un lieu de passage aisé pour les piétons (en raison de l'étroitesse du trottoir à cet endroit) ;

Considérant qu'il y a lieu d'augmenter la largeur des trottoirs au niveau de l'accès au garage souterrain du bâtiment CCN -côté rue du Progrès- et y modifier l'aménagement afin d'éviter des conflits entre usagers et les potentielles incidences sur le trafic ;

Considérant que le permis du projet 'Proximus' a été octroyé (15/PFD/1848776) ; que le présent projet empiète sur ses abords et en modifie les aménagements prévus au sein des zones de recul ;

Considérant que les espaces végétalisés sont notamment modifiés ; que, pour rappel, le Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) en vigueur sur le périmètre impose 50 % de surfaces végétalisées dans les zones de recul ; que la démonstration du respect de cette prescription n'est pas effectuée dans le cadre de la présente demande ;

Considérant que les arceaux vélos initialement prévus semblent être délocalisés puisque, au Nord-Ouest (prolongement de la placette), de nouveaux emplacements sont dessinés tandis que, a contrario, des arceaux vélos autorisés par permis au Sud-Est du bâtiment sont supprimés ;

Considérant que les matériaux au sol sont également modifiés (type de matériaux, appareillage, etc.) au niveau de toutes les zones de recul ; que, par exemple, des pavés japonais dans les « micro-jardins » deviennent des pavés béton ; que cela est regrettable ;

Considérant que des trappes d'accès au transformateur sont implantées dans la zone de recul du bâtiment, côté Sud ;

Considérant que le présent projet vient boucher ces trappes en prévoyant des zones plantées sans qu'il n'en soit fait mention dans les incidences ou que cela soit justifié dans les différents





documents de la demande ; qu'il en va de même pour les grilles de ventilation et pour la zone de stationnement de la cabine haute-tension ;  
Considérant qu'il y a lieu de conserver les aménagements des abords tels qu'octroyés par permis et/ou de veiller à ce que le nouvel aménagement respecte à minima les réglementations en vigueur (respect des prescriptions du PPAS) et ne génère pas de modifications sur les accès du bâtiment ainsi que sur ses installations en sous-sol ;  
Considérant que les abords du bâtiment du projet 'Livin' (04/PFD/1831779) sont intégralement modifiés dans le cadre de la présente demande ;  
Considérant qu'il y a lieu de conserver les aménagements des abords du projet tels qu'octroyés et/ou de veiller à ce que le bâtiment demeure accessible et que le projet n'impacte pas les installations techniques, au minimum ;  
Considérant que la demande de permis d'urbanisme comporte également une portion du boulevard Baudouin ; que ce périmètre a été partiellement inclus dans la demande en tant que mesure d'atténuation ;  
Considérant que le projet y porte principalement sur l'ajout d'une bande supplémentaire (bande de tourne à droite vers le quai de Willebroeck afin de faciliter les mouvements en direction du quai de Willebroeck ;  
Considérant que l'espace public et la piste cyclable y sont également revus ;  
Considérant que dans son avis sur le réaménagement de la place Saintelette, BE avait indiqué que la diminution du trafic automobile allait être bénéfique pour ce point noir de bruit du trafic automobile ;  
Considérant que faire revenir approximativement 400 véhicules/heures fera perdre à nouveau en qualité sonore ;  
Considérant que cette partie du rapport d'incidences quant aux implications futures du nouveau tourne à droite sur la qualité de l'air, la mobilité, les impacts sonore et vibratoire vise à être raffinée afin d'apporter plus de précisions quant aux impacts potentiels ;  
Considérant également les études de déconnexion des eaux pluviales des bâtiments longeant le boulevard Simon Bolivar et de communauté d'énergie (BE SHARE) ;  
Considérant que ces différents projets nécessitent des emprises en sous-sol sous le boulevard Simon Bolivar (adaptations au niveau des impétrants) ;

**Le chantier :**

Considérant que le rapport d'incidences mentionne les modalités ainsi que les phases successives du chantier de manière bien trop succincte et que les incidences du chantier ne sont pas suffisamment documentées et détaillées ;  
Considérant que le début des travaux est prévu pour octobre 2026 et ce, pour une durée estimée à 36 mois ; que les travaux finiront donc vers octobre 2029 ;  
Considérant qu'il s'agit d'un chantier conséquent, avec des incidences potentielles majeures en raison de la fermeture de certaines voiries, lesquels impacteront plus que probablement la circulation au sein des quartiers adjacents ;  
Considérant qu'il y a lieu dès à présent de clarifier les modalités du chantier ; de les détailler (phases successives envisagées, délais et modalités de coordination prévues) ainsi que leurs incidences en matière de circulation et ce, pour tous les modes de déplacements ;  
Considérant qu'il y a également lieu de prévoir des mesures d'atténuation et d'accompagnement, le cas échéant ;

**En ce qui concerne les aménagements piétons :**

**En général :**

Considérant que dans le périmètre du projet, les statuts Piéton des voiries concernées selon le plan Good Move sont les suivants :

- Piéton MAGISTRALE pour le tronçon entre la rue Picard au carrefour de la rue de Ribaucourt et la rue du Progrès inclus ;





- Piéton PLUS pour :
- le boulevard Belgica entre la rue Dubrucq et la place Werrie inclus ;
- la rue Auguste Hainaut ;
- l'avenue Carton de Wiart entre la place Werrie et la rue Vanderperren ;
- la rue Picard entre la rue de Ribaucourt et la rue de l'Escaut ;
- Piéton CONFORT pour :
- l'avenue Carton de Wiart entre la rue Vanderperren et la rue Honoré Longtin ;
- le boulevard Belgica entre la rue Dubrucq et le boulevard du Jubilé ;
- la rue Vanderstichelen ;
- la rue Picard entre le boulevard du Jubilé et la rue de l'Escaut ;
- la rue des Charbonniers entre la rue du Progrès et la rue du Marché ;
- Piéton QUARTIER pour la rue des Charbonniers entre la rue du Marché et le boulevard du Roi Albert II ;

Considérant que pour les Magistrales Piétonnes, les prescriptions du plan Good Move sont les suivantes :

- « Pour répondre à ces multiples attentes des piétons, les magistrales doivent présenter certaines caractéristiques qui les différencient d'une simple liaison piétonne. Il s'agit d'un trottoir extra-large d'un seul côté ou au centre d'un boulevard très bien connecté au reste du réseau Piéton, d'un seul tenant assurant une totale continuité, y compris lors des traversées, accessible pour tous avec des revêtements agréables, des bancs régulièrement répartis, des lieux de séjour connectés au trajet et des interventions artistiques et botaniques pour en assurer l'attractivité » ;
- « L'aménagement de ces espaces est réalisé sur la base des principes suivants :
- Garantir que le grand nombre de piétons en séjour et en mouvement prime localement sur la performance des autres modes ;
- Faciliter les cheminements des piétons, des joggeurs et des cyclistes, en privilégiant les traversées en une seule fois et garantir l'accessibilité universelle ; et
- Favoriser l'accès aux transports publics et à l'intermodalité » ;
- « L'aménagement d'une magistrale offre une largeur standard praticable de 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées » ;
- « L'aménagement d'une magistrale piétonne permet des activités de séjour sur son parcours sans entraver les conditions de libre circulation des piétons, qui doivent en toute hypothèse couvrir 3 mètres de large » ;
- « La présence d'arbres et de plantations est assurée tout au long des magistrales piétonnes, permettant d'y intégrer la gestion des eaux pluviales » ;
- « Une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le Plan Piéton stratégique (cahier GO10), à savoir, privilégier notamment :
- 1° Un itinéraire direct et continu ;
- 2° Une expérience à vivre ;
- 3° Plus d'espace ;
- 4° Un excellent confort physique ;
- 5° Un design universel ;
- 6° Une desserte des centralités urbaines ; et
- 7° Un balisage » ;

Considérant que les largeurs des magistrales piétons comme précisées par Good Move ont pu être respectées dans le secteur Bolivar ; que par contre, dans le secteur Picard, la magistrale piétonne permet une libre circulation des piétons sur 3m de large sur les deux trottoirs, mais n'offre pas de trottoir extra-large d'un seul côté ou au centre du boulevard d'une largeur standard praticable de 5m de large ;





Considérant dès lors que dans le secteur Picard, les largeurs des magistrales piétons selon les réglementations du plan Good Move n'ont pas pu être respectées ; que le non-respect des largeurs visées par Good Move est à cause des nécessités des autres modes de transit et des largeurs de voiries disponibles ; que dès lors les aménagements piétons proposés le long de la magistrale dans le projet ne peuvent dans aucun cas être davantage réduits ;  
Considérant que pour les voiries en Piéton PLUS et CONFORT, le plan Good Move prescrit que « les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR » ;  
Considérant que des largeurs de trottoir et de chemins de 2m sans obstacles visent à être garanties le long du trajet ; que ceci n'est pas le cas le long de tout le trajet, par exemple :

- à hauteur des zones de terrasses proposées autour de la place Werrie ;
- à hauteur du trottoir sud à l'intersection de la rue Vanderstichel, la rue Picard et la rue du Laekenveld, où une lampadaire, des potelets et des arceaux vélo obstruent le passage ;
- à hauteur de la rue des Charbonniers ;
- à hauteur des passages piétons entre les bandes végétalisées qui donnent accès aux quais de l'arrêt Gare du Nord ;

Considérant qu'à plusieurs endroits dans le périmètre du projet, la séparation entre piétons et cyclistes ou entre piétons et chaussée carrossable est marquée via des clous ;  
Considérant que le vadémécum vélo n°6 (« Marquage et éclairage des aménagements cyclables») ne recommande pas de clous, parce qu'ils dépassent de la surface et qu'ils sont souvent relativement lisses, et dès lors représentent un danger pour les cyclistes et les motocyclistes ;  
Considérant qu'une séparation de la chaussée carrossable via des clous n'offre pas de barrière physique entre les piétons et les voitures ; que cet aménagement est dès lors insécurisant pour les piétons ;  
Considérant que des vraies barrières physiques visent à être créées, en premier temps via la mutualisation du mobilier urbain ou la création de fosses d'arbres ou de plantation, et en deuxième temps via le placement de potelets ;  
Considérant qu'à plusieurs endroits dans le périmètre du projet, des potelets sont proposés dans le cheminement naturel des piétons et cyclistes (p.e. dans le cheminement indiqué par des dalles podotactiles), ou à des endroits où leur emplacement est superfétatoire (p.e. à hauteur des traversées cyclistes entre la traversée et une zone verte) ;  
Considérant que la quantité de potelets vise à être réduite au maximum afin de lutter contre l'encombrement de l'espace public ; que leurs emplacements dans le cheminement des piétons et cyclistes risquent d'être la cause d'accidents ;  
Considérant que dans le périmètre du projet, des plateaux sont aménagés afin de créer des traversées plus confortables et sécurisantes pour les modes actifs et afin de ralentir le trafic automobile ;  
Considérant néanmoins que ces plateaux se situent régulièrement juste en face des traversées ; que le placement du dispositif ralentisseur directement devant la traversée ne permet pas aux automobilistes de ralentir avant de croiser la traversée ; que dans cette configuration, le plateau ne peut pas réaliser sa fonction comme dispositif ralentisseur et de sécurisation des piétons ;  
Considérant que les plateaux doivent débiter à au moins 3m en amont des traversées ;

#### **Secteur Belgica :**

Considérant que la traversée piétonne à l'intersection du boulevard Jubilé et la rue Vanderstichelen est orientée de manière perpendiculaire à la rue Vanderstichelen ; que la traversée existante se situe de manière parallèle au boulevard du Jubilé ;  
Considérant que, bien que cette orientation réduit la largeur de la traversée, elle ne se situe plus dans le cheminement naturel des piétons ; que cette réorientation risque de ne pas être respectée par les piétons ; qu'il y a lieu de remettre la traversée dans le cheminement naturel des piétons ;





Considérant que la traversée piétonne en face de la place Werrie 25 traverse une fosse de plantations ; que la partie de la fosse dans l'emprise de la traversée doit être supprimée ;

**Secteur Picard :**

Considérant qu'à hauteur du carrefour Picard x Avenue du Port, il y a lieu de réduire la longueur des traversées piétonnes et sécuriser ainsi les mouvements et zones d'attente des modes actifs en prévoyant des oreilles de trottoir côté pont et d'analyser si on peut augmenter la largeur des îlots centraux dans ce carrefour ;

**Secteur Bolivar :**

Considérant que le carrefour du boulevard Simon Bolivar et le quai du Willebroek est très complexe ;

Considérant que ceci est partiellement dû à la création de la nouvelle traversée piétonne au milieu du carrefour, dans l'extension de la zone cyclo-piétonne du pont Suzan Daniel ;

Considérant que l'ajout de cette traversée est conforme à un aménagement de magistrale piétonne, qui vise à établir un itinéraire direct et continu et à privilégier les traversées en une seule fois ;

Considérant néanmoins que cet aménagement présente des soucis par rapport aux conflits entre les piétons et les cyclistes ;

Considérant par exemple le conflit entre les cyclistes qui attendent pour croiser la chaussée carrossable du boulevard Simon Bolivar en direction vers le nord et les piétons qui traversent cette traversée centrale en même temps ; que vu la complexité du carrefour, il n'est pas possible de créer une zone d'attente pour les cyclistes hors du cheminement des piétons ; que par manque d'alternatives et en raison des dimensions généreuses de cette zone de conflit de flux, cette situation est estimée acceptable ;

Considérant également l'aménagement des traversées piétonnes et cyclistes au sud du carrefour, où l'aménagement risque d'encourager les cyclistes à attendre pour croiser les rails de tram en direction vers le nord sur les traversées piétonnes et dès lors de bloquer les flux piétons ;

Considérant de plus que cette traversée piétonne ne se situe pas dans l'alignement de la magistrale piétonne du côté sud du boulevard Simon Bolivar ; qu'il existe aussi des conflits avec les cyclistes qui traversent le site propre bus/tram/taxi du pont Suzan Daniel et désirent aller tout droit en direction de la Gare du Nord ;

Considérant qu'à cet endroit, une inversion des traversées piétonnes et cyclistes sud permet de créer des connexions piétonnes et cyclistes plus directes et de réduire les conflits entre les piétons et les cyclistes ;

Considérant, de fait, que certaines continuités cyclables et piétonnes ne sont pas assurées ; que plusieurs trajets semblent peu confortables, voire accidentogènes ; que cela concerne notamment :

- le carrefour Progrès/Charbonniers : le passage piéton est incomplet et la piste cyclable n'aboutit pas à un aménagement correct ;
- le carrefour Simon Bolivar/Roi Albert II : l'insertion sur la piste cyclable n'est pas sécurisée (le cycliste doit effectuer un angle de moins de 90° pour s'insérer dans la circulation du côté Sud dudit boulevard) ;

Considérant qu'une partie du tronçon Bolivar est comprise dans le PPAS n° 19 qui précise, pour les zones de voiries, que : « 2° L'aménagement des zones de voirie assure le confort, la sécurité des modes actifs et un fonctionnement optimal des transports publics. Les conflits entre modes actifs et transports publics sont évités » ; que certaines continuités doivent donc être revues afin de respecter pleinement cette prescription ;

Considérant que l'absence d'intervention du côté de la place Simon Bolivar, pour rappel exclue de la présente demande (cf. supra), met à mal les continuités entre la gare et le reste des





cheminements prévus ; qu'il est impératif de prendre en compte cette portion de la place et les abords des bâtiments attenants ;  
Considérant qu'il y a donc lieu de garantir la continuité des trajets pour tous les modes actifs en prenant garde aux conflits entre usagers et compléter les dispositifs incomplets ;  
Considérant que certaines zones refuges semblent être trop étroites pour les piétons et les cyclistes ; que ces dernières devraient faire 2 m pour être confortables ; que, dans le cas présent, certaines atteignent à peine 1,5 m ; que cela concerne, par exemple, les passages le long du Miroir d'Eau (moins de 1,5 m) ;  
Considérant qu'il y a donc lieu de veiller à ce que les îlots refuges (pour piétons et cyclistes) soient correctement dimensionnés (tendre vers minimum 2m de profondeur et 3m de largeur) ;  
Considérant qu'il y a lieu de marquer la traversée piétonne de la piste cyclable au coin du trottoir sud avec le boulevard Roi Albert II ;  
Considérant que dans le secteur Bolivar, la magistrale piétonne est matérialisée via un revêtement en « asphalté grenailé gris clair agrégats locaux recyclés » ; que de larges zones, dont les cheminements du petit parc entre la chaussée d'Anvers et le boulevard du Roi Albert II, sont matérialisées via un revêtement en « asphalté poncé gris clair agrégats locaux recyclés » ; que ces revêtements ont un aspect pareil et permettent une continuité visuelle ;  
Considérant que le trottoir sud du boulevard Simon Bolivar entre l'avenue de l'Héliport et la Gare du Nord est matérialisé via un revêtement varié de pavés, qui permettent également une continuité visuelle ;  
Considérant par contre qu'à hauteur du Miroir d'Eau, le revêtement en asphalté grenailé de la magistrale piétonne est étendu jusqu'au trottoir sud, provoquant des ruptures soudaines et jonctions compliqués entre différents types de revêtements ;  
Considérant de plus que les revêtements proposés aux trottoirs du tronçon nord du boulevard du Roi Albert II sont différents à ceux qui sont existants au nord du périmètre du projet (des pavés béton) et différents à ceux qui sont proposés pour le tronçon sud ;  
Considérant qu'à hauteur de la traversée piétonne de la rue des Charbonniers côté rue du Progrès, 4 différents revêtements sont proposés (des pavés de 2 différents types, de l'asphalté et le béton ocre de la piste cyclable) ; qu'il y a lieu de réduire les revêtements et de ne pas introduire de l'asphalté sur ce trottoir ;  
Considérant que généralement, il y a lieu de de restreindre la diversité des matériaux au sol employés en privilégiant une certaine sobriété ainsi que la cohérence sur l'ensemble du tronçon tout en veillant aux raccords avec les matériaux hors périmètre ;  
Considérant de plus que la légende des plans ne semble pas être cohérente par rapport aux différents choix de pavés dans le projet ;  
Considérant qu'il y a lieu de ne pas interrompre les pistes cyclables et la voie de circulation automobile sur l'axe Albert II au croisement avec la magistrale piétonne au nord du miroir d'eau, par soucis de lisibilité de l'espace public et de cohérence avec le Code de la Route, car cela apporte de la confusion sur le statut des zones (zone de rencontre avec passages pour piétons) ;  
Considérant qu'il y a lieu de sécuriser les zones de trottoir par l'installation de potelets (éventuellement anti-terro) pour empêcher l'accès automobile sur celles-ci, surtout du côté de la magistrale piétonne ;

***En ce qui concerne les aménagements cyclistes :***

**En général :**

Considérant que dans le périmètre du projet, les statuts Vélo des voiries concernées selon le plan Good Move sont les suivantes :

- Vélo PLUS pour les voiries le long du trajet du tram entre le boulevard Belgica au carrefour avec la rue Serkyn et le boulevard Simon Bolivar au carrefour avec la rue du Progrès ;
- Vélo CONFORT pour :
- la boulevard Belgica entre la rue Serkyn et la place Werrie ;
- la rue du Progrès ;





- Vélo QUARTIER pour :
- l'avenue Carton de Wiart ;
- la rue Auguste Hainaut ;
- la rue Picard entre le boulevard du Jubilé et la rue du Laekenveld ;
- la rue des Charbonniers ;

Considérant que pour les itinéraires Vélo PLUS et CONFORT, les prescriptions du plan Good Move sont les suivantes :

- « Les itinéraires PLUS du réseau Vélo offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers » ;
- « La largeur standard de l'aménagement séparé est de :
- Pour un aménagement unidirectionnel : 1,8 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS ;
- Pour un aménagement bidirectionnel : 3 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 4 mètres sur les itinéraires PLUS ;  
sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière ne le permettent pas ;»
- « La largeur standard des aménagements cyclables marqués est de 1,30 m hors zone tampon et hors filet d'eau » ;

Considérant que le long du périmètre du projet, les largeurs des pistes cyclables selon les réglementations du plan Good Move n'ont pas pu être respectées, excepté à la piste cyclable bidirectionnelle du côté nord du boulevard Simon Bolivar ; que le non-respect des largeurs visées par Good Move est à cause des nécessités des autres modes de transit et des largeurs de voiries disponibles ; que les aménagements cyclistes proposés dans le projet ne peuvent dans aucun cas être davantage réduits ;

Considérant que la section de la cyclostrade L28 dans le périmètre du projet n'est pas indiquée par le marquage correct des cyclostrades (logo vélo bleu) ;

Considérant que les sections en ICR dans le périmètre du projet ne sont pas indiquées par les logos des ICR (logo vélo accompagné de double chevrons) ;

Considérant que la chaussée carrossable de la rue Picard en direction du Canal n'a plus de marquage cycliste depuis l'intersection de la rue de Ribaucourt ;

Considérant que les marquages vélo le long de l'avenue Carton de Wiart sont situés trop proches des places de stationnement ; que cette situation est insécurisante pour les cyclistes en raison des ouvertures des portes des voitures ;

Considérant en conclusion qu'il y a lieu de compléter et corriger les marquages cyclistes dans le périmètre du projet ;

Considérant que le projet ne clarifie pas si les cyclistes ont toujours le droit de rouler sur le site propre du pont Suzan Daniel, comme dans la situation existante (éléments contradictoires dans la composition du dossier) ; qu'au cas où cette option est supprimée, les cyclistes sont obligés de rouler uniquement sur la zone cyclo-piétonne en bois ; que cet aménagement est accidentogène en raison des risques de conflits entre les piétons et les cyclistes ; que de plus, le revêtement en bois est accidentogène pour les cyclistes en temps de pluie ou gel ;

Considérant dès lors que le droit pour les cyclistes de rouler sur le site propre du pont doit être maintenu ;

Considérant qu'à plusieurs reprises, la signalisation prévue ne semble pas répondre aux aménagements prévus ; qu'il semble y avoir des lacunes dans l'emploi des feux de circulation, dont :

- des feux cyclo-piétons non pertinents car placés à des traversées piétonnes exclusivement ;
- l'oubli des lignes d'arrêts en amont des feux pour les cyclistes, ce qui est impératif pour avoir des zones d'arrêts claires pour les cyclistes, et éviter que ceux-ci s'arrêtent au milieu des passages piétons ;





- un manque de zones d'attente pour les cyclistes qui changent de direction et traversent un carrefour en deux temps pour éviter des conflits entre cyclistes, et entre cyclistes et piétons ;
- un manque d'information quant à la présence des panneaux B22 et B23 ;

Considérant qu'à hauteur d'intersections avec le trafic automobile, du schlamm rouge semble être utilisé pour les pistes cyclables, soit pour indiquer la priorité des cyclistes (par exemple à des entrées de garages), soit pour marquer la traversée cycliste à hauteur de carrefours équipés de feux ;

Considérant par contre que l'application du schlamm rouge ne semble pas cohérent le long du trajet ; qu'uniquement les grands accès semblent mener à un marquage en schlamm rouge, comme par exemple en face de la Gare Maritime, mais pas à hauteur des garages des maisons ; que de plus, la traversée cycliste de la cyclostrade à hauteur de Belgica est aménagée en schlamm rouge, sans présence de feux, ce qui semble donner la priorité aux cyclistes, bien qu'il n'existe pas de marquages en dents de requin ;

Considérant que cette stratégie d'application vise à être clarifiée ;

Considérant que l'offre en arceaux vélo est améliorée dans la totalité du projet et par secteur ; que cette offre inclut des arceaux pour vélos-cargo ;

Considérant néanmoins qu'il y a lieu d'envisager davantage d'arceaux à proximité directe de destinations, comme les écoles, le bâtiment de la Commission Européenne, le trottoir de la rue Picard n°82-100 où se situent beaucoup de commerces, de horeca, etc. ;

Considérant que le projet maintient une quantité de drop zones pour la micromobilité, mais supprime quelques drop zones par rapport à la situation existante, comme par exemple la drop zone au coin du boulevard du Jubilé et la rue Vanderstichelen ; qu'il y a lieu de ne pas réduire l'offre existante ;

Considérant que la demande n'inclut pas de box à vélos dans le périmètre du projet ; qu'il y a lieu d'étudier cette demande ;

#### **Secteur Belgica :**

Considérant que le long du secteur Belgica, le projet crée une connexion cycliste directe en ocre entre la piste cyclable séparée proposée à la rue Vanderstichelen et la piste cyclable séparée existante à l'avenue Charles Woeste ; que cette connexion change de configuration plusieurs fois le long de ce trajet :

- Le long du trottoir sud :
- une piste cyclable marquée d'une largeur de 1,50m entre les carrefours du boulevard du Jubilé de l'avenue Jean Dubrucq ;
- une piste cyclable séparée unidirectionnelle d'une largeur de 2,10m entre l'avenue Jean Dubrucq et le pont ferroviaire ;
- une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3,10m entre le pont ferroviaire et l'avenue Carton de Wiart ;
- une piste cyclable marquée d'une largeur variée entre l'avenue Carton de Wiart et l'avenue Charles Woeste ;
- le long du trottoir nord :
- une piste cyclable marquée d'une largeur de 1,50m entre les carrefours du boulevard du Jubilé de l'avenue Jean Dubrucq ;
- une piste cyclable marquée d'une largeur de 2,20m entre l'avenue Jean Dubrucq et la rue Auguste Hainaut, qui réduit en largeur avant de rejoindre la piste cyclable séparée de l'avenue Charles Woeste ;

Considérant qu'aucun de ces aménagements est conforme au statut Vélo PLUS en ce qui concerne les configurations proposées et/ou les largeurs prévues ;





Considérant de plus que pour les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids, le plan Good Move prescrit que « les actes et travaux ... intègrent la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée, sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière, ne le permettent pas » ; que cette prescription n'est pas respectée pour la majorité du trajet du boulevard Belgica ;

Considérant que le long du trajet entre le boulevard du Jubilé et l'avenue Jean Dubrucq, il n'est pas possible de rendre conformes les aménagements cyclistes sans intervention sur la berme centrale ou suppression des bandes de stationnement ;

Considérant que, étant donné le taux de suppression de places prévu dans le secteur Belgica par le projet, cette configuration est estimée acceptable, malgré l'aménagement moins sécurisé pour les cyclistes (risque d'emprunte des pistes cyclables par des voitures, risque d'accidents entre les cyclistes et l'ouverture des portes des voitures garées) ;

Considérant que le long du trottoir nord du trajet entre l'avenue Jean Dubrucq et l'avenue Charles Woeste, la piste cyclable marquée et les trottoirs sont élargis par rapport à la situation existante, ce qui a mené à la suppression de la bande de stationnement existante le long de ce tronçon ;

Considérant néanmoins que cette configuration est moins sécurisée pour les cyclistes en raison du risque d'emprunte de la piste cyclable par des voitures et de la probabilité de stationnement sauvage de courte ou longue durée sur la piste cyclable, notamment en face de la station de métro ;

Considérant que les largeurs de voirie disponibles permettent de créer une piste cyclable séparée de la même largeur comme prévu dans le projet, avec une zone tampon, sans réduire les largeurs des trottoirs à moins de 2,50m ;

Considérant que le long du trottoir sud, une piste cyclable séparée bidirectionnelle est aménagée entre le pont ferroviaire et l'avenue Carton de Wiart ; que cette piste permet de connecter en double sens les deux côtés de la cyclostrade L28 (le parc L28 et la rue Serkyn) ;

Considérant que la piste bidirectionnelle est continuée jusqu'à l'intersection avec l'avenue Carton de Wiart pour permettre cette connexion, mais que la connexion proposée (piste cyclable suggérée en trottoir, en sens opposé) est peu intuitive et insécurisante ;

Considérant qu'il y a lieu de rendre la connexion cycliste vers l'avenue Carton de Wiart plus intuitive, par exemple en étendant la piste bidirectionnelle jusqu'à la place Werrie ;

Considérant qu'en face de la station-service à l'intersection avec l'avenue Jean Dubrucq, la piste cyclable séparée rejoint la piste marquée à hauteur de la voie d'accès à la station-service ; que cet aménagement implique des mouvements simultanés et opposés pour les automobilistes et les cyclistes, ce qui est accidentogène ;

Considérant qu'il y a lieu de mieux sécuriser cette jonction, par exemple en étendant la piste cyclable séparée jusqu'au carrefour de l'avenue Jean Dubrucq, en éloignant le point d'insertion des cyclistes de la voie d'accès de la station-service, en donnant une priorité aux cyclistes à cette jonction, etc. ;

Considérant qu'à hauteur du carrefour du boulevard du Jubilé, les connexions cyclistes entre la rue Vanderstichelen et le boulevard Belgica sont indiquées via des bandes cyclables marquées ; que des priorités semblent être données aux cyclistes sur la majorité, mais pas la totalité de ces mouvements cyclistes (via le schlamm rouge) ; que ce schlamm rouge ne semble pas cohérent ;

Considérant de plus que les marquages semblent indiquer que les cyclistes qui tournent à gauche sur le carrefour n'ont pas le droit de le faire dans un seul temps ; que de plus, le carrefour n'est pas équipé de zones d'attente pour les cyclistes ;

Considérant que la connexion à la piste cyclable séparée du trottoir sud de la rue Vanderstichelen est peu intuitive et sécurisée, en raison de la présence d'un potelet et de l'angle de la jonction ;

Considérant que les arceaux vélo en face de l'arrêt de métro Belgica semblent être déplacés par rapport à la situation existante et ne se situent plus contre le mur et en dessous de l'auvent existant ; qu'ils doivent être situés au même endroit qu'avant ;





**Secteur Picard :**

Considérant que le long du Secteur Picard, aucun des aménagements cyclables proposés est conforme au statut Vélo PLUS en ce qui concerne les largeurs prévues ;  
Considérant qu'en raison des statuts des autres modes de trafic et les largeurs de voirie disponibles, les aménagements cyclables sont estimés acceptables, mais qu'ils ne peuvent pas être davantage réduits ;  
Considérant qu'à hauteur du trottoir sud à l'intersection avec la rue de l'Escaut, les cyclistes ont le choix de traverser la voirie (sans priorité) pour rejoindre la piste bidirectionnelle du trottoir nord, ou de continuer le long du trottoir sud par une piste cyclable suggérée en face de l'arrêt de tram Picard ;  
Considérant qu'en raison de la non-priorité de cette traversée cyclable, il y a lieu de créer une zone d'attente pour les cyclistes afin d'éviter des conflits avec les cyclistes qui continuent tout droit ;  
Considérant qu'il y a lieu de justifier le choix d'un marquage en chevrons en face de l'arrêt de tram, plutôt qu'un aménagement en piste cyclable séparée (comme par exemple à l'arrêt de tram Coteaux à l'avenue Rogier) ;  
Considérant qu'en face du n°104, la piste cyclable unidirectionnelle séparée du trottoir sud rejoint la chaussée carrossable ; qu'à cet endroit, les cyclistes continuent tout droit, mais les automobilistes doivent effectuer une giration ; que néanmoins, la priorité est donnée aux automobilistes ;  
Considérant que cet aménagement semble accidentogène ; qu'il y a lieu de donner la priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes, même si cet aménagement risque d'avoir un impact (très localisé) sur le flux des trams ;  
Considérant qu'à hauteur du carrefour avec la rue de Ribaucourt, les traversées cyclistes ne sont pas équipées d'îlots de refuge entre la bande de circulation direction Canal et les voies de tram ; que l'ajout d'îlots de refuge améliore la sécurité de ce mouvement cycliste ;

**Secteur Bolivar :**

Considérant que la demande de permis prévoit la création de pistes bidirectionnelles des deux côtés de la voirie ; que la piste bidirectionnelle nord fait 4m de large, mais la piste bidirectionnelle sud ne fait que 3m de large ; que les connexions unidirectionnelles autour le Miroir d'Eau ne font que 2,20m de large ;  
Considérant qu'en raison des dimensions généreuses du boulevard Simon Bolivar, il y a lieu d'étudier la création de liaison cyclables de dimensions conformes aux prescriptions du plan Good Move ;  
Considérant que le projet ne prévoit pas de connexion avec la cyclostrade C3, qui se situe en dessous de la dalle du futur projet CCN ; que la piste cyclable séparée disparaît entre le Miroir d'Eau et la rue du Progrès, avant de réapparaître dans la rue des Charbonniers ; que cette rupture de trajet n'est pas justifiée ;  
Considérant de plus que les connexions cyclistes et piétonnes du carrefour de la rue du Progrès et la rue des Charbonniers du projet sont très peu qualitatives et compliquent la création de futures liaisons de qualité vers la cyclostrade C3, le passage du Nord et les quartiers de Schaerbeek et Saint-Josse-ten-Noode de l'autre côté de la Gare de Nord ;  
Considérant qu'une partie du tronçon Bolivar est comprise dans le Plan particulier d'Affectation du Sol (PPAS) 19 ; qui précise, pour les zones de voiries, que : « 2° L'aménagement des zones de voirie assure le confort, la sécurité des modes actifs et un fonctionnement optimal des transports publics. Les conflits entre modes actifs et transports publics sont évités » ; que certaines continuités doivent donc être revues afin de respecter pleinement cette prescription ;  
Considérant que pour assurer un réseau de qualité pour les modes actifs, il y a lieu de prévoir des zones d'arrêt / d'attente pour vélos de taille suffisante à hauteur des tourne-à-droite des bus et des tourne-à-gauche aux carrefours, ainsi que des marquages pour indiquer clairement les régimes de priorité (entre cyclistes et entre cyclistes et piétons) aux croisements ;





Considérant que le carrefour du boulevard Simon Bolivar et du boulevard du Roi Albert II présente une connexion de deux voiries en Vélo PLUS selon le plan Good Move ; que ceci implique la création de liaisons cyclistes intuitives, correctement dimensionnées et bidirectionnelles ;  
Considérant que le projet propose des pistes cyclables bidirectionnelles des deux côtés du boulevard Simon Bolivar, mais propose des jonctions entre ces pistes cyclables en unidirectionnel ; que les traversées cyclistes des autres carrefours (Willebroek, Hélicopter, Anvers) sont toutes aménagées en bidirectionnel, bien que ces voiries n'aient pas le statut Vélo PLUS ;  
Considérant dès lors que des connexions bidirectionnelles doivent être prévues autour du Miroir d'Eau ;

Considérant de plus que les connexions avec les pistes cyclables existantes du boulevard du Roi Albert II visent à être rendues les plus fluides possible (par exemple, le tourne-à-gauche au coin nord-est du Miroir d'Eau) ;

Considérant de plus la présence des potentiels conflits suivants :

- Carrefour entre deux pistes cyclables côté Saintelette (boulevard Baudouin x quai de Willebroeck), non mis en évidence sur les plans et qui semble peu/pas pratique ;
- Bifurcation pour pistes cyclables à angle droit sur la rue des Charbonniers et le long du Miroir d'Eau ;
- Création de chicanes et virages serrés à angle droit à divers endroits autour du Miroir d'Eau ;

Considérant qu'il y a lieu de veiller au confort et à la sécurisation des itinéraires cyclables sur l'ensemble du tronçon ainsi que d'assurer des raccords corrects avec les pistes cyclables hors-projet et adapter les pistes cyclables en conséquence ;

Considérant que la zone en sortie du parking de la tour au sud du Miroir d'Eau sur le boulevard du Roi Albert II (une liaison Vélo PLUS x Vélo PLUS selon le plan Good Move) doit être retravaillée pour que les cyclistes puissent rejoindre la piste cyclable sur le boulevard du Roi Albert II en suivant davantage leur cheminement naturel ;

Considérant que le plan de signalisation mentionne uniquement des signaux D10 (trottoirs cyclopiétons), alors qu'il n'existe aucun aménagement de ce type au sein du projet ; que de nombreux panneaux de signalisation sont en outre manquants ;

Considérant que l'ensemble des pistes cyclables du projet doit être signalé par un signal D7 avec un panneau additionnel interdisant la circulation des cyclomoteurs B là où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ;

Considérant qu'il est souhaitable de prévoir la signalisation adéquate à chaque carrefour (B22 ou B23) pour autoriser les cyclistes à tourner à droite au feu rouge sans qu'ils ne soient prioritaires par rapport aux piétons et aux automobilistes, si cela est applicable ;

Considérant que la demande de permis augmente la quantité d'arceaux vélo dans le secteur Bolivar de 21 à 25 arceaux ; que ces arceaux sont groupés au trottoir ouest du carrefour avec le quai de Willebroek (5 arceaux), devant le bâtiment de la Commission Européenne (10 arceaux) et devant le WTC III (10 arceaux) ;

Considérant que la demande de permis ne précise pas si d'autres formes d'arceaux (arceaux vélo cargo, etc.) sont inclus ;

Considérant que la demande prévoit une dropzone dans le secteur Bolivar, au carrefour avec l'avenue de l'Héliport ;

Considérant qu'il y a lieu d'augmenter et diversifier l'offre en arceaux et dropzones afin de s'assurer, dès la phase de conception, qu'ils n'impactent pas négativement la mobilité piétonne / PMR et la circulation cycliste ;

**En ce qui concerne les aménagements automobiles :**

**En général :**

Considérant que dans le périmètre du projet, les statuts Auto des voiries concernées selon le plan Good Move sont les suivants :

- Auto CONFORT pour :





- le boulevard Belgica entre la place Werrie et le boulevard du Jubilé ;
- le boulevard Simon Bolivar entre le quai de Willebroek et le boulevard du Roi Albert II ;
- Auto QUARTIER pour :
- l'avenue Carton de Wiart ;
- la rue Auguste Hainaut ;
- la rue Vanderstichelen ;
- la rue Picard ;
- le boulevard Simon Bolivar entre le boulevard du Roi Albert II et la rue du Progrès ;
- la rue du Progrès ;
- la rue des Charbonniers ;

Considérant que dans le périmètre du projet, les voiries concernées selon le plan Good Move sont toutes en Poids Lourd QUARTIER ;

Considérant que pour les itinéraires Auto PLUS et CONFORT, les prescriptions du plan Good Move sont les suivantes :

- « Les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT contribuent à accueillir le trafic motorisé de transit éliminé du réseau QUARTIER, tout en s'inscrivant dans une réduction globale de la circulation automobile/motorisée à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Concomitamment à l'apaisement visé des quartiers, les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT seront conçus de manière à rationaliser la circulation entrante et sortante du territoire bruxellois » ;
- « Les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT contribuent également à réduire l'insécurité routière pour tous les modes, notamment par la réduction des vitesses pratiquées et leur maîtrise » ;

Considérant que pour les itinéraires Auto QUARTIER, les prescriptions du plan Good Move sont les suivantes :

- « Les actes et travaux sur les voiries QUARTIER du réseau Auto contribuent à limiter le trafic motorisé de transit et les vitesses de circulation dans les mailles afin d'apaiser les quartiers et d'améliorer la traversée de ces mailles par les modes actifs et les lignes de transport public » ;

Considérant que des différentes études de mobilité et comptages ont été menés pour les trois secteurs concernés ;

Considérant que le projet modifie la circulation automobile via plusieurs interventions, dont :

- la suppression du giratoire de la place Werrie ;
- la coupure de l'accès à l'avenue Carton de Wiart depuis la place Werrie (uniquement possible depuis l'avenue Firmin Lecharlier) ;
- la fermeture de la berme centrale à hauteur du carrefour de l'avenue Carton de Wiart et la rue Vanderperren ;
- la coupure du carrefour à 5 bras à hauteur de l'intersection de la rue Vanderstichelen, la rue Picard et la rue du Laekenveld à faveur d'un carrefour à 3 bras et un tourne-à-droite ;
- l'inversion du sens de circulation de la rue Vanderstichelen (hors site), le sens unique est en direction de la rue Vandenboogaerde ;
- la fermeture de la berme centrale à hauteur du carrefour du boulevard du Jubilé et la rue Picard ;
- la suppression de l'accès au carrefour du boulevard Belgica et boulevard du Jubilé depuis la rue Vanderstichelen via la création d'un site propre tram ;
- l'obligation de tourne-à-gauche à la rue du Laekenveld vers la rue Picard ;
- l'obligation de tourne-à-gauche à la rue de l'Escaut vers la rue Picard ;
- l'obligation de tourne-à-droite à la rue Picard au croisement avec la rue de l'Escaut ;





- la suppression d'une bande de tourne-à-gauche à la rue Picard au croisement avec l'avenue du Port ;
- la suppression de la circulation automobile à l'est du Miroir d'Eau du boulevard Simon Bolivar et la rue du Progrès via la création d'un site propre tram ;
- l'ajout d'une bande de tourne-à-droite au carrefour du boulevard Beaudouin en direction du quai de Willebroek ;

Considérant que le rapport d'incidences conclut que pour le secteur Belgica, les modifications sont essentiellement liées à la redistribution des flux au niveau de la place Philippe Werrie et au renforcement du caractère local de l'avenue Carton de Wiart ;

Considérant que selon le rapport d'incidences, vu le volume de trafic concerné et les alternatives nombreuses (en départ et à destination de l'avenue Carton de Wiart), les reports projetés sont absorbables par les capacités des voiries adjacentes ;

Considérant que le rapport d'incidences conclut que pour le secteur Picard, le report du trafic suite à la coupure de la circulation au boulevard Belgica depuis la rue Picard, mènera à une augmentation de la circulation dans les voiries adjacentes (un report de flux maximum d'une septantaine de véhicules en HPS pour chaque rue sur la rue Ribaucourt, la rue Vandenboogaerde et la rue de l'Escaut) ; qu'il est probable que le trafic se redirige également vers l'avenue du Port et que le report de trafic sur ces axes soit dès lors moins d'une septantaine de véhicules ;

Considérant que la réduction d'une bande de tourne-à-gauche de la rue Picard au croisement avec l'avenue du Port va générer une perte de capacité, ce qui est d'importance notamment en HPM ;

Considérant que le rapport d'incidences indique que les incidences mises en évidence ci-dessus peuvent être réduites dans le cas où :

- l'augmentation de l'offre multimodale sur la rue Picard (augmentation de l'offre en transports publics, amélioration des aménagements cyclo-piétons) contribue à un report modal de la voiture vers les 3 autres modes ;
- la contrainte appliquée sur l'axe en termes de circulation automobile induit un déplacement du trafic de transit sur les axes CONFORT et PLUS entourant le projet soit sur les axes Boulevard Jubilé, avenue du Port et Boulevard Léopold II ;
- des mesures d'apaisement seront menées dans les rues Ribaucourt, Vandenboogaerde et de l'Escaut afin de rendre l'itinéraire moins attractif pour les flux non locaux ;

Considérant que la circulation automobile du secteur Bolivar est radicalement modifiée puisque le projet fait passer la voirie sur le boulevard Simon Bolivar de 2x3 ou 2x4 bandes selon les tronçons en situation existante à 2x1,5 bandes (en ce compris les bandes de présélection pour les tourne-à-droite ou gauche) ;

Considérant que ces aménagements entraînent une réduction de capacité du trafic automobile, tant en HPM en sens entrée de ville (sur Bolivar et quai de Willebroek vers la Petite Ceinture) qu'en HPS en sens sortie de ville (sur Bolivar et la Petite Ceinture en direction du quai de Willebroek) ;

Considérant qu'une augmentation du trafic à destination de la zone est attendue (+16 %) au vu des différents projets en cours de développement dans la zone ;

Considérant que le rapport d'incidences indique trois itinéraires potentiels de report : via la chaussée d'Anvers, via Palais et l'itinéraire par la Petite Ceinture ; que l'itinéraire par la Petite Ceinture est en réalité le cheminement principal, les flux passant par le boulevard Simon Bolivar n'étant majoritairement que des flux de transit (avantageux selon la configuration actuelle) ;

Considérant qu'il fait alors l'objet d'une série de mesures pour le favoriser de manière à éviter tout risque de report tout en assurant un allègement du trafic de transit sur le boulevard Simon Bolivar ; que ceci a justifié l'ajout d'une bande de tourne-à-droite en direction du quai de Willebroek depuis la Petite Ceinture ;

Considérant que cette augmentation de capacité est présentée dans le dossier comme étant une mesure compensatoire à la perte capacitaire du boulevard Simon Bolivar ; que toutefois cet axe





est d'ores et déjà fort chargé en situation existante ; que des remontées de files y sont fréquemment observées ;

Considérant que malgré la mesure compensatoire prise, le report de trafic vers les quartiers à proximité - principalement résidentiels – est à craindre ;

Considérant qu'il est nécessaire que ce risque soit mieux évalué dans le dossier, à une échelle plus large, et que des mesures d'atténuation/compensation supplémentaires soient retenues ;

Considérant que le RI du projet indique des estimations de remontées de files suite au réaménagement du boulevard Simon Bolivar, notamment en ce qui concerne les flux des sorties des parkings qui passent par le Miroir d'Eau en HPS ;

Considérant que le RI fait mention sur la page 387 d'une variante qui permet d'ajouter une bande de stockage dans la partie nord-ouest de l'anneau, assistant ainsi à la réduction de la congestion du trafic suite à ce mouvement ;

Considérant qu'il y a lieu de considérer cette variante ;

Considérant qu'en outre, ce mouvement pourrait être rendu plus fluide en maintenant uniquement les feux autour du Miroir d'Eau qui sont nécessaires pour permettre le fonctionnement du site propre tram (donc, entre autres, pas de feux aux hauteurs des croisement avec la magistrale piétonne) ; que cette variante mérite d'être étudiée ;

Considérant que la réduction du stationnement résulte de la mise aux normes et du rééquilibrage de l'espace public, définies par le Titre VIII du RRU, le PRDD ainsi que Good Move ; qu'il permet d'améliorer les aménagements des trottoirs, traversées piétonnes et pistes cyclables, mais également la végétalisation de l'espace public, la gestion des eaux de pluie et la qualité de vie du périmètre ;

Considérant que l'ambition B.1 de Good Move recommande également de sécuriser et d'assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics ; que le projet répond à cet objectif en assurant la sécurité des piétons, PMR et cyclistes grâce au renforcement de l'itinéraire cyclable ;

Considérant que le projet revoit l'aménagement paysager d'entre autres la place Werrie, la rue Auguste Hainaut et la rue Picard, et que la suppression du stationnement permet de réaménager un espace appropriable pour les habitants en offrant un espace public qualitatif et apaisé en lieu et place d'espaces publics monopolisés par la mobilité ;

Considérant que cette mise en conformité de l'espace public a inévitablement un impact sur le stationnement, entraînant une réduction du stationnement en voirie ;

Considérant que le P.R.D.D. et le P.R.M. « Good Move » prévoient la réduction du stationnement en voirie au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ; que le P.R.M., dans son chapitre « 1.B Le volet stratégique », reprend les recommandations du P.R.D.D. visant une réduction du stationnement en voirie à moins de 200 000 places d'ici 2030, contre 265 000 actuellement, soit une réduction d'environ 25 % ;

Considérant de plus que l'article 57 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement mentionne que les gestionnaires de voirie doivent préalablement à tous travaux notifier toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement afin qu'elle puisse calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 59,5% du stationnement dans le périmètre du projet, dont 43% dans le secteur Belgica, 75% dans le secteur Picard et 68% dans le secteur Bolivar ;

Considérant la présence de places de stationnement en épi à la rue Picard, la place Werrie et la rue Auguste Hainaut dans la situation existante ; que notamment le trottoir sud de la rue Picard entre les carrefours avec la rue Vandenboogaerde et la rue Bouvier est accompagné d'une bande continue de places de stationnement en épi, interrompue que ponctuellement par des arrêts de bus ou des traversées piétonnes ;

Considérant que cet aménagement est très accidentogène pour les cyclistes, qui dans la situation existante doivent rouler sur une piste marquée qui se situe entre la chaussée carrossable et les places en épi ; que les places en épi doivent être supprimées dans le périmètre du projet à faveur de la sécurité routière et la protection des modes actifs ;





Considérant qu'une configuration de places de stationnement en épi permet un stockage élevé de places de stationnement par rapport à la longueur de la chaussée carrossable ; que leur suppression mène en tout cas à une réduction élevée de la quantité de places de stationnement ;  
Considérant que, encore dans la rue Picard, la création d'une magistrale piétonne, de pistes cyclables, de sites propres, d'arrêts de tram et de zones de végétation rend impossible le maintien de plus d'une bande de stationnement le long de la chaussée carrossable ;  
Considérant que le rapport d'incidences indique des taux d'occupation du stationnement en voirie entre 64 et 85% pour le quartier du secteur Belgica, entre 115 et 126% pour le quartier du secteur Picard et jusqu'à 80% pour le quartier du secteur Bolivar ;  
Considérant que selon l'analyse de parking.brussels reprise dans le rapport d'incidences, il n'est pas nécessaire de chercher une compensation via des places hors voirie dans le secteur Belgica, mais que néanmoins ils ont identifié le parking de la Delhaize de la rue Auguste Hainaut comme un éventuel endroit pour trouver des places hors voirie pour les riverains ;  
Considérant que pour le secteur Belgica, l'étude du stationnement a été menée avant l'octroi du permis pour la création de la cyclostrade L28 le long de la rue Serkyn ; qu'il n'est pas clair si l'analyse de parking.brussels prend en compte ce projet, qui supprime un alignement continu de places de stationnement le long des voies ferroviaires à faveur de la création de la cyclostrade et réorganise les places de stationnement dans le reste du périmètre de ce projet ;  
Considérant que selon l'analyse de parking.brussels reprise dans le rapport d'incidences, il est nécessaire de chercher une compensation via des places hors voirie dans le secteur Picard d'une grandeur d'une 70aine de places ;  
Considérant que ce chiffre est un ordre de grandeur, car il est estimé selon un comportement de mobilité inchangé dans le quartier ; que ce chiffre ne prend pas en compte le report modal attendu par le projet du tram ;  
Considérant que parking.brussels a recherché des pistes hors-voirie dès décembre 2023 et a identifié les parkings Nextensa sur le site de Tour et Taxis comme la meilleure option de par leur proximité au projet ; qu'il n'y a pas de conclusion finale par rapport à ces discussions en ce moment, mais qu'il y a lieu de préciser davantage l'état d'avancement ;  
Considérant que ces stratégies répondent aux ambitions du PRDD de privilégier le stationnement hors voirie publique ;  
Considérant qu'il y a lieu d'encourager le report modal vers des véhicules électriques ; que de plus, il existe des bornes de recharge électrique dans le périmètre du projet dans la situation existante, comme par exemple en face du boulevard Belgica n°29 ; qu'il y a lieu de proposer, et au moins maintenir la même quantité, de points de recharge pour les véhicules électriques le long du tracé du tram ;  
Considérant l'avis du SIAMU, qui cite plusieurs conditions pour les aménagements proposés sur chaque secteur (à exception de Saintelette) ;

**Secteur Belgica :**

Considérant que l'aménagement de la rue Auguste Hainaut proposé crée une zone de rencontre ; que cet aménagement est conforme au plan Good Move et que son aménagement permet d'établir un degré de confort élevé pour les piétons par rapport à la situation existante ;  
Considérant que la rue Auguste Hainaut donne accès au parking du Delhaize et que l'aménagement propose le maintien de plusieurs zones de livraison et de quelques places de stationnement ;  
Considérant dès lors qu'un certain nombre de véhicules continue à entrer et sortir de la rue Auguste Hainaut à la recherche d'une place de stationnement ou pour déposer une personne directement en face des commerces ;  
Considérant dès lors que le risque de stationnement sauvage à la rue Auguste Hainaut reste élevé ; que par contre, l'aménagement proposé ne prend pas suffisamment de motions contre ce risque ; que par exemple, il n'existe pas de protection contre le stationnement sauvage le long de la rue Auguste Hainaut n°1-13 ;





Considérant de plus que la bouche d'entrée de la rue a une largeur d'environ 3,50m, ce qui ne permet pas d'entrée et sortie simultanée ; que cet aménagement risque de bloquer le trafic de la rue Auguste Hainaut et de l'avenue Charles Woeste ;

Considérant qu'à hauteur de la place Werrie 18-25, il existe plusieurs commerces au rez-de-chaussée, dont une boulangerie et un snack ;

Considérant que ces types de commerces bénéficient d'une zone de livraison ; qu'actuellement, aucune zone de livraison est proposée en proximité de ces commerces ;

Considérant qu'à hauteur de l'avenue Carton de Wiart n°6, les premiers mètres de chaussée carrossable après le plateau sont aménagés en asphalte, avant de changer de revêtement à des pavés en brique ; qu'il y a lieu d'étendre le revêtement en brique jusqu'au plateau, y inclus sur le trottoir ;

Considérant que les places de stationnement maintenues le long du boulevard Belgica entre le boulevard du Jubilé et l'avenue Jean Dubrucq sont proposées en asphalte, bien que les places existantes soient aménagées en pavés naturelles ;

Considérant que la continuation du revêtement en asphalte rend floue la distinction entre les places de stationnement et la chaussée carrossable, ce qui augmente le risque de stationnements directement contre la piste cyclable ;

Considérant de plus que l'aménagement des places de stationnement en asphalte ne contribue pas à la gestion des eaux pluviales ;

Considérant dès lors qu'un aménagement des places de stationnement en pavés naturelles à joints ouverts permet non seulement de clairement délimiter les places et mieux sécuriser les cyclistes, mais améliore également la gestion des eaux pluviales ; que de plus, il y a lieu de réutiliser les pavés naturels existants ;

Considérant que 4 coussins berlinois sont proposés le long du tronçon du boulevard Belgica entre le boulevard du Jubilé et l'avenue Jean Dubrucq ;

Considérant que les coussins ne sont pas placés au milieu du tronçon de la voirie dédiée à la circulation automobile ; que les pistes cyclables marquées sont déviées localement à hauteur des coussins ;

Considérant que les automobilistes ont tendance à rouler au milieu des coussins afin de souffrir le moins de désagrément ; que dès lors, ils risquent d'emprunter la piste cyclable ;

Considérant que cet aménagement est dès lors insécurisant pour les cyclistes ;

Considérant par contre que le placement des coussins au milieu du tronçon de la voirie dédiée à la circulation automobile risque d'encourager les automobilistes d'emprunter la piste cyclable pour éviter le coussin ;

Considérant en conclusion que peu importe l'aménagement de coussins proposés à côté des pistes cyclables marquées, il est au détriment de la sécurité des cyclistes ;

Considérant de plus que le coussin placé en face du n°29 est superfétatoire en raison de son positionnement après la traversée piétonne ;

Considérant qu'alternativement, il y a lieu d'aménager les intersections avec la rue Van Cauwenbergh et avec les traversées piétonnes à hauteur des n°15 et 16 via des plateaux, un aménagement qui ne présente pas les mêmes points faibles ;

Considérant que l'avis du SIAMU cite les conditions suivantes pour le secteur Belgica :

- Demande de prévoir une zone carrossable au droit de la berme centrale verdurisée sur Firmin Lecharlier permettant aux secours s'engageant dans Firmin Lecharlier de rejoindre la portion 15a à 17a de la place ;
- Demande de prévoir une zone carrossable au droit de la berme centrale verdurisée, le long de la voie de tram, face au n°3 de la place Werrie ;
- Demande de s'assurer que la giration pour les véhicules de secours, provenant de l'Av Charles Woeste, vers le site propre de tram qui rejoint l'Av. Carton de Wiart soit possible ;
- Demande d'installer des hydrants conforme aux prescriptions des circulaires ministérielles ;





**Secteur Picard :**

Considérant qu'à la rue Vanderstichelen, le trafic automobile est supprimé en direction boulevard Belgica afin de créer un site propre et de lutter contre le trafic de transit ;

Considérant que la création de voies de tram, de pistes cyclables séparées et de trottoirs de 2m de large a aussi mené à la suppression des places de stationnement des deux côtés de voirie ;

Considérant que cette suppression permet de mieux accorder la voirie aux réglementations du plan Good Move et des statuts de la voirie selon ce même plan ;

Considérant que néanmoins, il y a lieu de clarifier l'organisation d'éventuels déménagements le long de cette voirie ; que la création de pistes cyclables à hauteur des trottoirs permet de toute façon de s'y garer au cas où cela s'avère nécessaire (en bloquant la piste cyclable, mais en maintenant un certain passage réduit le long des trottoirs) ;

Considérant que l'arbre proposé en face de la rue Picard n°214 se situe entre deux portes de garages ; qu'il y a lieu de vérifier les girations des voitures qui entrent et sortent des garages ;

Considérant qu'à hauteur des intersections avec la rue Vandenboogaerde et la rue Bouvier, il n'est pas clair si la traversée piétonne est aménagée comme un plateau ou comme un trottoir traversant ; que si ce sont des plateaux, les traversées piétonnes doivent être marquées ;

Considérant que de toute façon, la zone d'attente des voitures qui vont en direction de la rue Picard doit se situer devant les traversées piétonnes comme indiquées par les dalles podotactiles ; que dans ce sens, les dents de requin doivent se situer à ces endroits ;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer que les girations des poids lourds ne créent pas de conflit avec les corridors des trams, notamment à l'entrée de la rue Picard depuis l'avenue du Port ;

Considérant que l'avis du SIAMU cite les conditions suivantes pour le secteur Picard :

- Demande d'installer des hydrants conforme aux prescriptions des circulaires ministérielles ;
- Demande de s'assurer que la stabilité de la zone trottoir/piste cyclable prévue comme zone d'accès pour les auto-échelles du service d'incendie permet le stationnement de véhicules de 13t par essieu et l'appui des vérins des auto-échelles du service d'incendie (800 kN/m<sup>2</sup> de résistance au sol à la pression - 144 kN avec une charge d'appui exercée par des vérins de 0,18m<sup>2</sup>) ;
- Demande de ne pas modifier les lignes de tendeurs et de poteaux pour les caténaires sans un avis préalable du SIAMU ;

**Secteur Bolivar :**

Considérant que le projet propose des bandes de tourne-à-droite aux carrefours avec la chaussée d'Anvers et l'avenue de l'Héliport ; que chacune de ces bandes dessert une seule ligne de bus ;

Considérant que le mouvement de tourne-à-droite depuis le site propre bloque les autres flux du carrefour ; qu'il complexifie de manière significative les carrefours ;

Considérant que l'aménagement de la bande de tourne-à-droite est consommateur d'espace et nécessite la création de davantage d'îlots d'attente ; que de plus, l'aménagement proposé manque en îlots d'attente pour les cyclistes entre la tourne-à-droite et les bandes de circulation du boulevard Simon Bolivar ;

Considérant qu'il y a lieu de simplifier l'aménagement de ces carrefours en supprimant les tourne-à-droite ; que cela est envisageable par exemple en déviant de manière ponctuelle les lignes de bus concernées (en les passant par la rue du Peuple et la rue Simons plutôt que Bolivar) ;

Considérant qu'à hauteur des mêmes carrefours, les mouvements de tourne-à-gauche depuis le boulevard Simon Bolivar en direction du Canal sont supprimés et les bandes de circulation sont réduites à 2 x 1 bande ;

Considérant que la Ville étudie l'opportunité d'apaiser le quartier entre le boulevard Simon Bolivar et le Petit Ring ; que néanmoins, cette opportunité est plutôt considérée à hauteur du carrefour de la rue du Peuple et le boulevard du Roi Albert II, où dans la situation existante il existe beaucoup de trafic de transit depuis la place du Nord ;





Considérant dès lors que les mouvements de tourne-à-gauche aux carrefours concernés visent à être maintenus ; que cela permet en outre d'avoir une configuration continue de 2 x 1,5 bandes tout le long du trajet du boulevard ;

Considérant que les accès aux garages des bâtiments au boulevard Simon Bolivar 26 et 36 s'organisent par des voies parallèles au boulevard ;

Considérant que dans le cas du n° 36, cela se fait via un aménagement en cul-de-sac ; que par contre, l'aménagement au n°26 crée une voie parallèle qui connecte la chaussée d'Anvers avec le boulevard du Roi Albert II ;

Considérant dès lors qu'il existe une réelle crainte que cette voie sera utilisée comme un bypass pour éviter de passer pas les carrefours à feux du boulevard Simon Bolivar ;

Considérant en outre que l'insertion de cette voie à hauteur du boulevard du Roi Albert II a un impact négatif sur l'aménagement des pistes cyclables (déviations non-intuitives) et risque d'être accidentogène ;

Considérant dès lors qu'un aménagement en cul-de-sac accessible via la chaussée d'Anvers mérite d'être étudié ;

Considérant que 10 emplacements existants sur le territoire de la commune de Schaerbeek sont réservés aux taxis ; que ces derniers semblent être supprimés dans le cadre de la présente demande ;

Considérant que selon la note explicative du demandeur, il est probable que ces derniers soient simplement déplacés sur le territoire de Saint-Josse ;

Considérant qu'il est impératif que ces emplacements taxis soient implantés à proximité de la gare du Nord ;

Considérant toutefois que les plans n'indiquent pas clairement où seront transférés ces emplacements, qu'il y a lieu d'une part de préciser au travers de la demande la localisation de ces emplacements et d'autre part, de veiller à maintenir une offre de taxis suffisante aux abords de la gare du Nord ;

Considérant qu'à proximité du carrefour entre la chaussée d'Anvers et le bld. Bolivar, le projet propose de prévoir du stationnement automobile à proximité directe des feux ; que les manœuvres de stationnement risquent d'impacter la capacité du carrefour et créer des problèmes de sécurité routière ; que dans ce sens, il est nécessaire de déplacer les 2 places taxis un peu plus loin dans la rue ;

Considérant la largeur limitée de la bande de circulation autour du miroir d'eau (3,00m) ; qu'il y a lieu de vérifier la circulation des poids-lourds et les convois exceptionnels autour du miroir d'eau et aux entrées/sorties de celui-ci (attention aux girations) ;

Considérant que le carrefour entre la rue des Charbonniers, le boulevard du Roi Albert II et la rue du Peuple tel que proposé dans le projet est peu qualitatif (manque zone d'attente vélo pour tourner à gauche, trop d'espace dédié à la circulation automobile, pas d'alignement des bandes de circulation, etc.) ;

Considérant qu'il est souhaitable de profiter de ce projet pour le revoir dans son entièreté pour le simplifier et le sécuriser davantage, combiné à une réflexion sur la mobilité et l'aménagement de la rue du Peuple (très large, en double sens, très minéralisée, risque de report dans cette rue d'une partie du trafic de transit qui passe actuellement par le Miroir d'Eau) ;

Considérant que l'avis du SIAMU cite les conditions suivantes pour le secteur Picard :

- Demande de s'assurer que le mobilier urbain, signalisation verticale et poteaux d'éclairage n'entravent pas les accès et girations des véhicules de secours pour atteindre les voies d'accès de part et d'autre du boulevard au Parc Maximilien ;
- Demande de s'assurer qu'au droit du carrefour Avenue du Port, la giration des véhicules de secours est possible venant du Pont en direction de Saintelette ;
- Demande de s'assurer qu'au droit du carrefour Bolivar - Willebroek, venant de la Gare du Nord, les secours peuvent accéder (giration) au pont Susan Daniel ;
- Demande de s'assurer qu'au droit des façades du bâtiment Engie, les girations des véhicules sont possibles vers les renforcements de façade, et de choisir une végétation basse sur les placettes dans ces renforcements ;





- Demande de s'assurer qu'au droit de la façade du bâtiment WTC III donnant sur le boulevard Simon Bolivar, le passage des véhicules de secours soit effectivement possible, particulièrement au niveau de l'implantation des potelets pour les véhicules venant de la Chaussée d'Anvers ;
- Demande de s'assurer que sur la rue du Progrès, à l'arrière des bâtiments Proximus, les trottoirs qui longent la chaussée soient être accessibles pour les véhicules de secours, de façon à conserver une distance aux façades de +/- 10 m ;
- Demande d'installer des hydrants conforme aux prescriptions des circulaires ministérielles ;
- Demande de s'assurer que la stabilité de la zone trottoir/piste cyclable prévue comme zone d'accès pour les auto-échelles du service d'incendie permet le stationnement de véhicules de 13t par essieu et l'appui des vérins des auto-échelles du service d'incendie (800 kN/m<sup>2</sup> de résistance au sol à la pression - 144 kN avec une charge d'appui exercée par des vérins de 0,18m<sup>2</sup>) ;

**En ce qui concerne le patrimoine :**

**En général :**

Considérant que le projet se situe en ZICHEE selon le PRAS pour le tronçon entre l'avenue Jean Dubrucq et l'avenue du Port ;

Considérant que le tracé emprunte plusieurs espaces structurants (boulevard Bolivar depuis la gare du Nord jusqu'à la chaussée d'Anvers, boulevard Belgica et place Philippe Werrie) ;

Considérant qu'il longe également de nombreux biens repris à l'Inventaire dans les secteurs Belgica et Picard, ainsi que le site de Tour et Taxis (Hôtel des Douanes, Hôtel de la Poste, Gare maritime) ;

**Secteur Picard :**

Considérant que le projet établit une relation entre le nouvel alignement d'arbres devant l'ancien Entrepôt Saint-Michel, où l'implantation et l'inter-distance tiennent compte de la composition de la façade ;

Considérant qu'il y a lieu d'apporter ce même degré de soin par rapport aux façades des autres bâtiments repris à l'Inventaire le long de la rue Picard ;

Considérant de plus que la pose des catenaires vise à être établie en relation avec le bâti, afin de préserver les perspectives et de minimiser leur impact visuel ;

Considérant que la configuration des rails de tram s'inscrit dans la linéarité de la rue Picard ; que ceci n'est pas le cas pour la bande de circulation en direction du Canal ;

Considérant que la création de cette bande séparée des rails de tram permet de créer un site propre pour les trams et de desservir une certaine capacité de places de stationnement pour les voitures le long de la bande de circulation ;

Considérant que cette bande est équipée de quelques chicanes ;

Considérant que des voiries unidirectionnelles droites risquent d'inciter des vitesses élevées pour le trafic automobile ; que la création de chicanes et de plusieurs plateaux le long du trajet sont nécessaires afin de réduire ce risque ;

Considérant dès lors que la création de cette bande de circulation séparée et son aménagement non-linéaire est justifiée en termes de performance des transports publics et de sécurité routière, même si elle présente un départ de la configuration historique de la rue ;

Considérant que le revêtement continu des trottoirs en dalles béton présente une continuité visuelle, en miroir de la continuité visuelle du bâti historique ; que de plus, il affirme la fonction du trottoir comme socle et parvis des bâtiments ; qu'il crée un socle commun pour la différence en gabarit entre les deux côtés de la voirie ;





**Secteur Bolivar :**

Considérant que le projet se situe dans la zone de protection du monument de la Ferme des Boues ; que le projet n'a pas d'impact sur les perspectives vers et depuis le monument ;

**En ce qui concerne les plantations et la gestion intégrée des eaux pluviales :**

**En général :**

Considérant que le projet prévoit la création de fosses et de noues qui contribuent à l'amélioration du maillage vert urbain, à la gestion des eaux pluviales et au renforcement des écologies ;  
Considérant que le projet augmente significativement les pourcentages en surfaces perméables et semi-perméables dans le périmètre du projet ; que ces pourcentages des secteurs Belgica, Picard et Bolivar sont augmentés à 17,8%, 7% et 10,3% respectivement ;  
Considérant que les pourcentages pour les secteurs Picard et Bolivar ne satisfont pas au pourcentage de 15% comme est demandé par le Manuel des Espaces Publics ; que ceci est dû aux demandes en surfaces minérales pour les différents modes de transport, dont entre autres des largeurs de pistes cyclables, des magistrales piétonnes, des sites propres et des chaussées carrossables d'une à plusieurs bandes par sens ;  
Considérant que le projet propose une palette de végétalisation pour les trois strates de végétation (basse, moyenne et haute) ; qu'il y a lieu de créer une cohérence dans les choix des espèces le long du trajet, tout en respectant les caractéristiques des milieux spécifiques ;  
Considérant qu'il y a lieu de prévoir un ratio de 50/50 pour les espèces de préférence indigènes afin de réduire la gestion des plantations et privilégier une régénération naturelle ;  
Considérant qu'il est nécessaire de veiller sur les vues dégagées le long du périmètre du projet, afin de trouver un équilibre entre les écologies urbaines et l'expérience humaine (clarté de trajets, sentiment de sécurité, etc.) ;  
Considérant que le mélange mésophile de la strate arbustive comporte des *buddleja davidii* 'White Bouquet' ;  
Considérant que, d'une manière générale, il y a lieu de ne pas proposer d'essences allergènes ou invasives ;  
Considérant que des essences arborées de première grandeur sont projetées au droit des massifs drainants prévus et que d'autres surplombent des ouvrages souterrains existants ;  
Considérant qu'il y a lieu de veiller à ce que toutes les essences disposent d'une épaisseur de substrat adaptée et qui respecte les réglementations en vigueur ;  
Considérant que, dans l'emprise du PPAS n°19, les épaisseurs de substrat dans les zones de recul doivent être de minimum 1,50 m ;  
Considérant qu'une note de gestion des eaux a été versée au dossier ; qu'une pluie d'une période de retour de 100 ans a été prise en compte, conformément aux attentes actuelles en la matière ;  
Considérant que des schémas de gestion des eaux (non légendés) illustrent la note ; que ces derniers semblent erronés et incomplets : que les noues et massifs drainants ne semblent pas correctement repris (notamment au sein de la zone BO2) ;  
Considérant que les flèches – indiquant l'écoulement des eaux - ne semblent pas toutes aboutir à un quelconque dispositif de stockage ou d'infiltration et que dans la partie BO1 (territoire de la Ville de Bruxelles), les eaux de la Magistrale piétonne aboutissent en dehors du périmètre de demande de permis « (...) on compte faire ruisseler les eaux vers le parc Maximilien » (extrait de la note hydraulique) ;  
Considérant qu'il y a lieu de corriger et simplifier ces schémas avec les 6 catégories suivantes : zone pleine terre, zone imperméable, zone perméable, massif drainant, noue, et bassins versants (limites de BO1, BO2, BO3) ;  
Considérant qu'un plan hydraulique et de plantation a été ajouté au dossier (DETAIL\_tram-15-PU-PLAN-523) ; que ce dernier n'est pas complètement identique à la note hydraulique détaillée ci-avant et qu'il indique que les ambitions en matière de GIEP s'arrêtent sur la rue du Progrès, aux abords du projet Proximus ;





Considérant qu'il serait souhaitable d'étendre le périmètre d'étude ainsi que les ambitions en matière de gestion intégrée des eaux à la rue du Progrès et à la rue des Charbonniers (dispositifs à intégrer sur l'ensemble du parcours) ;

Considérant qu'il y a lieu de saisir de l'opportunité des surplus de volume pour gérer en plus des eaux provenant des parcelles privées, comme est entre autres demandé par le PPAS n°19 ;

**Secteur Belgica :**

Considérant que le long de l'avenue Carton de Wiart, les arbres en trottoir sont maintenus et les places de stationnement et les tronçons de trottoir dans l'alignement des arbres (hors cheminement naturel des piétons) sont aménagés en pavés à joints ouverts ;

Considérant qu'il y a lieu d'aménager le sous-sol via une mélange terre-pierre, afin de créer des connexions pour les plantations en dessous des pavés et de capter les eaux de pluies qui s'infiltrent par les joints ouverts ;

Considérant que le projet propose d'abattre deux arbres existants dans l'arrêt de tram sud « Vanderstichelen », sans justifier pourquoi ; que cette intervention déstructure l'alignement ; que ceci ne peut pas être accepté ;

Considérant que le rapport d'incidences indique que les noues infiltrantes peuvent entrer en conflit avec les impétrants et qu'une attention particulière devra être apportée ;

Considérant qu'il y a lieu dès à présent de s'assurer que les dispositifs de gestion intégrée des eaux de pluie pourront être réalisés et implantés comme prévu sur les plans ;

Considérant qu'un nombre de dispositifs de trop-pleins / surverses des eaux de pluie vers l'égout est proposé ; qu'il y a lieu de les réduire au strict minimum ;

**Secteur Picard :**

Considérant que les arbres le long du trottoir sud de la rue Picard se situent dans de petites fosses ovales d'un diamètre d'environ 1,20m ;

Considérant que l'article 18 du titre VII du RRU prescrit que des zones perméables de 2,25 m<sup>2</sup> minimum sont prévues aux pieds des arbres ; que cet aménagement est donc en dérogation de cet article ; que les fosses doivent être agrandies ;

Considérant que les dispositifs d'eau pluviale actuels sont équipés de trop plein vers les égouts dont leurs propres trop plein sont renvoyés vers le canal ;

Considérant qu'une partie du bas de la rue Picard est en aléa d'inondation faible à moyen ;

Considérant que seule Vanderstichelen ne permet pas d'assurer une gestion de l'eau pour des pluies avec des temps de retour de 100 ans ;

Considérant que les autres sections de ce secteur semblent répondre à l'ambition régionale de gestion d'une pluie de temps de retour 100 ans, mais que des dispositifs de trop-plein demeurent toutefois prévus ;

Que dès lors, au vu de la zone en creux de vallée, et proche du canal, il y a lieu de s'affranchir d'un maximum de dispositifs de trop-pleins, qui s'avèrent inutiles puisque les pluies extrêmes de temps de retour 100 ans sont déjà gérés à la parcelle, et que le réseau d'égouttage est d'ores et déjà saturé pour des pluies de temps de retour 10 ans ;

**Secteur Bolivar :**

Considérant que les sections 5 à 7 de la demande de permis démontrent des bordures entre les noues et la chaussée carrossable / le site propre ; que bien qu'une certaine forme de bordure soit justifié en termes de sécurité routière, il doit y avoir des ouvertures dans le profil de la bordure afin de permettre l'infiltration des eaux de ruissellement ;

Considérant que des zones vertes / plantées avec des surfaces / longueurs importantes ajoutent une valeur supplémentaire à la biodiversité et l'établissement d'un maillage vert ;

Considérant néanmoins que la continuité de la canopée doit être garantie entre la partie nord et la partie sud du Parc Max-sur-Senne ;





Considérant que le secteur Bolivar comporte – côté nord- un ‘Pocket Park’ ; qui s’articule autour d’un cheminement unique d’une largeur qui oscille entre 3m et 10m et ce, sur environ 70m de long ;  
Considérant que l’aménagement du ‘Pocket Park’ pourrait être amélioré afin d’augmenter les superficies dédiées aux surfaces plantées en réduisant le cheminement unique, qui est déjà suffisamment large ; que cela permet de mieux s’approcher des pourcentages de déminéralisation visés par le Manuel Espaces Publics ;  
Considérant que l’Acer Pseudoplatanus est un des espèces d’arbres les plus présents à la Région Bruxelles Capitale ;  
Considérant que la note descriptive décrit une plantation dense pour le Pocket-Garden au Boulevard Bolivar entre la Chaussée d’Anvers et le Boulevard Roi Albert II ;  
Considérant par ailleurs que des massifs végétalisés sont prévus – notamment du côté dudit ‘Pocket Park’ ; que d’une manière générale, il y a lieu de veiller à la sécurisation des espaces publics et ainsi porter une attention particulière aux essences arbustives et arborées prévues ainsi qu’à leur entretien, afin de ne pas créer de recoins et de ne pas obstruer les vues ;  
Considérant que le choix pour les espèces des strates arbustives et strates herbacées sont très horticoles ;  
Considérant que les espèces résineuses proposés ne sont pas adaptés aux milieux humides ;  
Considérant que la demande prévoit l’abattage de 37 individus arborés, d’après les plans de la demande, et de replanter 31, ce qui réduit la quantité d’arbres dans le secteur Bolivar par 6 par rapport à la situation existante (selon l’annexe 1 du PU) ; que ces abattages sont nécessaires pour créer la ligne de tram et la station ‘Gare du Nord’ de la ligne (abattage des deux alignements existants) ;  
Considérant que, parmi ces 37 individus arborés, 6 d’entre eux seront abattus alors qu’ils se situent en dehors du périmètre d’intervention (sur la place Bolivar, exclue de la demande) ;  
Considérant qu’il est supposé que leur abattage soit nécessaire pour permettre une bonne visibilité vers la magistrale piétonne ; que cela n’est absolument pas justifié ni opportun et qu’il y a lieu de préserver ces essences (et/ou, au moins, proposer une compensation acceptable en intégrant cette portion dans le périmètre d’intervention en y proposant un aménagement paysager qualitatif) ;  
Considérant qu’au moins 4 arbres supplémentaires devront être abattus pour créer le retournement pour les bus sur la place Bolivar ; que cela ne relève pas du bon aménagement des lieux, n’est pas justifié ;  
Considérant qu’il y a lieu de clarifier l’emprise du « gazon carrossable » et l’utilisation du « site propre – végétalisé » côté de la rue des Charbonniers et de la rue du Marché ;

***En ce qui concerne le mobilier urbain et les divers :***

***En général :***

Considérant que le projet longe plusieurs espaces de séjour, existants et projetés, comme la place Werrie, les abords de l’arrêt de métro Belgica, la rue Picard partie zone de rencontre, les abords des écoles à la rue Picard n°146, les zones de bancs et terrasses le long du trottoir sud de la rue Picard, les magistrales piétonnes et les abords des tours le long du boulevard Simon Bolivar, etc. ;  
Considérant que ces espaces de séjour vont accueillir un certain nombre de personnes au quotidien ; que cela implique un usage fréquent et par conséquent une certaine génération de déchets ;  
Considérant que ces espaces doivent être suffisamment équipés de corbeilles afin de prévenir des impacts négatifs sur la propreté publique ; que la quantité de corbeilles proposée ne semble pas être suffisante (comme par exemple, aux abords de l’arrêt de métro Belgica, où une seule corbeille est prévue, qui dans la situation existante est toujours débordée de déchets) ;  
Considérant qu’il y a lieu de prévoir davantage de corbeilles à ces endroits stratégiques ;





Considérant que les plans mentionnent l'utilisation de deux matériaux : GLUEROC et GLUESTONE, que peu d'informations sont fournies dans le dossier ou disponibles par ailleurs ; que pour GLUESTONE, il s'agirait d'une forme d'asphalte imitant à sa surface des pavés ;  
Considérant que les 2 matériaux mentionnés sont proposés pour de larges portions du site propre mixte tram/bus ;  
Considérant qu'il y a lieu de fournir des détails complémentaires sur ces matériaux au regard de ces qualités physico chimiques et particulièrement sa pérennité dans le temps et son potentiel impact sur le sol et sur les nappes phréatiques, son albedo, ses qualités acoustiques et vibratoires, et ce, afin de ne pas reproduire les mêmes erreurs qu'avec la dolomie ;  
Considérant que le projet propose des stratégies d'éclairage pour les différentes zones ;  
Considérant que les approches ne sont pas cohérentes entre les différents secteurs, rendant la stratégie globale compliquée à comprendre ;  
Considérant de plus que la rue Picard et le boulevard Simon Bolivar se situent partiellement dans le périmètre du BKP du Canal ; que ce BKP possède des prescriptions précises pour les luminaires le long de ces axes ; qu'il y a lieu de s'inscrire dans cette stratégie ;  
Considérant qu'une attention précise vise à être dédiée à l'éclairage en proximité des continuités vertes qui longent l'avenue du Port, le quai de Willebroek, l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers ;

**Secteur Belgica :**

Considérant que les abords du métro Belgica sont équipés d'un nombre de bancs en situation existante ; qu'ils sont enlevés dans la situation projetée, sans justification ;

**Secteur Bolivar :**

Considérant que le trajet de la magistrale piétonne dans le secteur Bolivar est conforme aux réglementations du plan Good Move en ce qui concerne sa largeur ;  
Considérant que par contre, la magistrale est sous-équipée en aménagements (comme par exemple des fontaines d'eau et des sanitaires publiques) ; qu'il y a lieu d'augmenter l'offre en mobilier urbain, tout en justifiant le besoin en relation avec le projet de réaménagement du parc Maximilien ;  
Considérant que la séquence « bureau » propose -côté sud- des dispositifs de jeux aux pieds du bâtiment de la commission européenne, dans le but d'en faire une « rue ludique » ; que toutefois ces jeux ne sont pas détaillés ;

**CONCLUSION :**

Considérant que la création d'une ligne de tram entre Belgica et la Gare du Nord améliore significativement l'offre en transports publics des secteurs Belgica et Picard et augmente l'accessibilité au pôle multimodal de la Gare du Nord ;  
Considérant qu'il permet d'augmenter l'accessibilité aux centres du quartier Tour & Taxis et de la Gare du Nord, comme définis par le PRDD ;  
Considérant qu'il permet de s'inscrire dans la stratégie de revitalisation urbaine et de développer le Quartier Nord comme un pôle de développement prioritaire, comme décrit par le PRDD ;  
Considérant que sa création s'inscrit dans les stratégies du PRDD ;  
Considérant que le projet est conforme aux prescriptions du PRAS ; qu'il y a lieu de minimiser le mieux possible l'impact des catenaires du tram sur l'aménagement des espaces en ZICHEE, afin de sauvegarder les qualités culturelles, historiques ou esthétiques de ces périmètres ;  
Considérant qu'il y a lieu d'objectiver davantage les avantages de la ligne de tram par rapport à la situation existante ;  
Considérant qu'il y a lieu de clarifier les raccords du projet ;  
Considérant que la création d'un axe multimodal avec des trottoirs de dimensions et standards de confort élevés, des pistes cyclables (bidirectionnelles et/ou séparées où c'est possible) et une





ligne de transport publics de haute capacité est conforme aux Statuts Piéton, Vélo et Transport Public des voiries concernées ; que la réduction de l'emprise des voitures et poids lourds et la réduction du trafic de transit (notamment dans le secteur Picard) est conforme aux Statuts Auto et Poids Lourd des voiries concernées ; que globalement, cette rééquilibrage des différentes modes est conforme au principe STOP du plan Good Move ;

Considérant que les pistes cyclables ne sont que ponctuellement conformes aux prescriptions du plan Good Move en termes de dimensions des aménagements ; que le non-respect des largeurs visées par Good Move est à cause des nécessités des autres modes de transit et des largeurs de voiries disponibles ; que les aménagements piétons et cyclistes proposés dans le projet ne peuvent dans aucun cas être davantage réduits ;

Considérant que le rééquilibrage des différentes modes de transit, la création de sites propres, la verdisation et la création de dispositifs de gestion des eaux pluviales a mené à une réduction significative des places de stationnement dans le périmètre du projet ; qu'il n'existe pas de possibilités de remettre une quantité importante de places de stationnement en espace public sans dégrader significativement les aménagements piétons et cyclistes ou sacrifier la performance du tram (en éliminant des sites propres, entre autres), notamment dans le secteur Picard où la pression sur le stationnement est le plus élevé ; que le projet améliore l'offre en aménagements piétons et cyclistes et en transports publics et encourage le report modal ;

Considérant la nécessité de récompenser des places de stationnement hors voirie suite à l'éventuel octroi du permis pour le présent projet ; qu'il est nécessaire de clarifier l'état d'avancement de ces discussions ;

Considérant qu'il y a lieu de développer davantage la stratégie de mitigation des nuisances sonores et des vibrations de la nouvelle ligne de tram ;

Considérant que dans la totalité du projet, il y a lieu de raffiner ponctuellement les aménagements piétons, cyclistes et automobiles ;

Considérant que le projet vise à s'inscrire dans le caractère patrimonial de la rue Picard notamment ;

Considérant que le projet augmente de manière significative le pourcentage de surfaces perméables dans le périmètre du projet, même si les pourcentages visés par le Manuel des Espaces Publics n'ont pas pu être respectés ; que les zones perméables et les dispositifs de gestion des eaux pluviales créés contribuent significativement à la lutte contre les îlots de chaleur, au renforcement du maillage vert et à la gestion des eaux de pluie ;

Considérant que le choix des plantations vise à être adapté le long du périmètre du projet afin de garantir des vues dégagées, de mieux s'inscrire dans les milieux locaux, d'achever des ratios de plantations indigènes et de varier davantage les essences ;

Considérant que l'offre en éclairage et en mobilier urbain dans le projet, dont notamment les corbeilles, vise à être adapté afin de renforcer le caractère des espaces de séjour, la propreté publique et la convivialité ;

**Avis FAVORABLE à condition :**

**Généralités :**

- d'objectiver les données de l'impact sur le réseau en transports en commun par la création de la ligne du tram 15 par rapport à la situation existante (degré de saturation des bus 14 dans la situation existante, capacité et fréquence du tram 15 par rapport au bus 14, amélioration du temps de parcours grâce à la création des sites propres et aux modifications des feux, etc.) ;
- de clarifier le choix des implantations des terminus ;
- pour le terminus à Carton de Wiart, clarifier si une future liaison avec les rails le long de l'avenue de Jette a été envisagée ; le cas échéant, clarifier pourquoi le tram 15 ne poursuit pas les rails existants du tram 51 en direction du Heysel ; objectiver les données par rapport à l'éventuelle saturation du réseau en TC dans le territoire de Jette suite aux extensions proposées de la ligne du tram 15 ;





- pour le terminus rue des Charbonniers, clarifier pourquoi le terminus est proposé à cet endroit plutôt que dans la rue du Progrès ou sous le passage du Nord, comme avait été envisagé par le masterplan des abords de la Gare du Nord ;
- de préciser les endroits où des tapis antivibratoires doivent être positionnés ; justifier où les tapis ne sont pas estimés nécessaires et préciser ce qui est mis en œuvre pour lutter contre les vibrations ;
- de poser des tapis antivibratoires sur toutes les sections comportant un aiguillage et à la rue Vanderstichelen ;
- de revoir les raccords entre le présent projet et ses abords, notamment :
  - à la jonction avec le parc L28 et la cyclostrade de la rue Serkyn, raccorder le projet à la situation de droit ;
  - au niveau du parc Maximilien, raccorder le projet à la situation de droit ; clarifier comment le projet se connecte au projet du parc Maximilien (connexion avec l'Allée Verte, à hauteur du tourne-à-droite à Saintelette vers le boulevard Baudouin, entre autres) et en quelles zones il écrase les aménagements proposés ;
  - au niveau de la place Bolivar, clarifier les aménagements, notamment la boucle de demi-tour prévue, les abattages prévus, la connexion avec la cyclostrade C3, le manque de la continuité de la piste cyclable en ocre séparée, la création d'une voie-sans-issue pour la rue du Progrès,... ; clarifier comment cet aménagement est gérable à moyen/long-terme, en attendant le projet de la CCN et la mise en œuvre du Masterplan Abords de la gare du Nord (quid entrées/sorties de garages, autocars, dépose-minute pour la gare...) ;
- clarifier la cohérence entre les plans et les projets de réaménagements des espaces publics autour du CCN et du projet de CCN lui-même ;
- clarifier le raccord avec le projet dit 'NOR.Bruxsels', sur l'ancien site du CCN (15/PFD/1841757) : augmenter la largeur des trottoirs au niveau de l'accès au garage souterrain du futur bâtiment -côté rue du Progrès- et y modifier l'aménagement afin d'éviter des conflits entre usagers et les potentielles incidences sur le trafic,
- clarifier le raccord avec le projet 'Proximus' (15/PFD/1848776) : conserver les aménagements des abords tels qu'octroyés par permis et/ou veiller à ce que le nouvel aménagement respecte les réglementations en vigueur (PPAS) et ne génère pas de modifications sur les accès du bâtiment ainsi que sur ses installations en sous-sol,
- clarifier le raccord avec le projet 'Livin' (04/PFD/1831779) : conserver les aménagements des abords du projet tels qu'octroyés et/ou veiller à ce que le bâtiment demeure accessible et que le projet n'impacte pas les installations techniques ;
- d'étendre le périmètre du projet pour inclure toutes les interventions visées par la demande à la place Bolivar et développer des aménagements qualitatifs à cet endroit afin, notamment, d'assurer les continuités des cheminements des modes actifs jusqu'à la gare et de maintenir une continuité paysagère pour l'axe Bolivar ;
- de mettre à jour les données par rapport à la mobilité et le stationnement dans le secteur Belgica suite à l'octroi des permis de la cyclostrade de la rue Serkyn ;
- de revoir les raccords entre le projet d'espace public et les abords des bâtiments sis, existants ou futurs, le long du boulevard Simon Bolivar (contraintes techniques, d'accès, de maintien et sécurité, d'interventions sur leur propriété) ;
- de clarifier l'état d'avancement des accords avec les propriétaires des parking souterrains visés par le rapport d'incidences en ce qui concerne la compensation du stationnement, dont notamment :
  - le Delhaize situé à la rue Auguste Hainaut (au cas où la mise à jour des données du RI sur le stationnement dans le quartier indique la nécessité de compensation hors voirie) ;
  - Nextensa en ce qui concerne l'utilisation des parkings situés à la drève du Parc ;





- d'apporter plus de précisions quant aux impacts potentiels du nouveau tourne-à-droite au boulevard Baudouin, notamment en matière de qualité de l'air, mobilité et bruit (point noir acoustique) ; préciser également ce qui a été mise en place pour compenser ces impacts, le cas échéant ;
- d'étudier plus finement et à plus large échelle le risque de report de trafic de transit dans les quartiers résidentiels étant donné la réduction importante de capacité sur le Boulevard Bolivar ; si nécessaire, mettre en place des mesures d'atténuation complémentaires à celle déjà prévue sur le Boulevard Baudouin ;
- Préciser dès à présent les modalités du chantier (phases successives délais et dispositions en matière de coordination envisagés) ainsi que leurs incidences en matière de circulation pour tous les modes de déplacements ; le cas échéant, prévoir des mesures d'atténuation et d'accompagnement ;

**Les aménagements piétons :**

**En général :**

- de garantir la continuité des trajets pour tous les modes actifs en prenant garde aux conflits entre usagers et compléter les dispositifs incomplets ;
- de garantir des largeurs de trottoirs de 2m sans obstacles (pas de terrasses, de lampadaires, de potelets, d'arceaux vélo, etc.) ;
- sur l'ensemble du projet, de supprimer les clous et rationaliser le nombre de potelets, notamment en supprimant ceux prévus dans le cheminement naturel des piétons et cyclistes et en augmentant au maximum leur entraxe ;
- de sécuriser les zones de trottoir par l'installation de mobilier urbain ou potelets (éventuellement anti-terro dans le secteur Bolivar) pour empêcher l'accès automobile sur celles-ci ;
- d'éloigner les plateaux en amont des traversées piétonnes de 3m minimum ;
- de clarifier les légendes des plans en ce qui concerne les différents choix de pavés dans le projet ;

**Secteur Belgica :**

- de ne pas verduriser la zone tampon entre la piste cyclable et la chaussée carrossable en face de la place Werrie 25 à hauteur de la traversée piétonne ;
- d'aménager la traversée piétonne à l'intersection du boulevard Jubilé et la rue Vanderstichelen pour qu'elle se situe dans le cheminement naturel des piétons ; indiquer clairement la zone d'attente des cyclistes sur la piste cyclable Vanderstichelen direction Belgica afin d'éviter un conflit entre les deux modes actifs ;

**Secteur Picard :**

- à hauteur du carrefour Picard x Avenue du Port, de prévoir des oreilles de trottoir côté pont et analyser si on peut augmenter la largeur des îlots centraux dans ce carrefour ;

**Secteur Bolivar :**

- de simplifier les flux cyclistes et piétons et épurer le caractère linéaire de l'aménagement du boulevard Simon Bolivar (p.e. en inversant les traversées cyclistes et piétonnes au sud du carrefour quai de Willebroek) ;
- de marquer le passage piéton au coin du trottoir sud du boulevard Simon Bolivar avec le boulevard Roi Albert II et compléter les autres passages piétons incomplets (par exemple, à hauteur du carrefour Progrès/Charbonniers) ;
- de veiller à ce que les îlots refuges (pour piétons et cyclistes) soient correctement dimensionnés (tendre vers minimum 2m pour les zones refuges) ;





- de simplifier la diversité des matériaux au sol employés en privilégiant une certaine sobriété ainsi qu'une cohérence sur l'ensemble du tronçon (veiller notamment aux raccords avec l'environnement du côté des latérales du boulevard Roi Albert II) ;
- de ne pas interrompre les pistes cyclables et la voie de circulation automobile sur l'axe Albert II au croisement avec la magistrale piétonne au nord du Miroir d'Eau ;

**Les aménagements cyclistes :**

**En général :**

- de compléter les marquages vélos manquants et corriger les marquages vélo projetés (par ex. : logo vélo bleu sur la cyclostrade, logo vélo accompagné de doubles chevrons sur les ICR, les logos vélo en voirie le long de la rue Picard, éloigner les marquages cyclistes des bandes de stationnement le long de l'avenue Carton de Wiart,...) ;
- de clarifier l'utilisation ou non du marquage rouge sur les tronçons des pistes et traversées cyclables (p.e. à hauteur d'entrées de garages ou en traversant la cyclostrade à Belgica) ;
- de clarifier si les cyclistes ont toujours le droit de rouler sur le site propre tram/bus/taxi du pont Suzan Daniel ;
- d'augmenter l'offre en arceaux pour tous les types de vélos (vélos-cargo, longtails, vélos avec remorque,...), spécifiquement aux abords des différentes zones d'intérêts (écoles, zones commerciales,...) ;
- de prévoir davantage de « drop zones », séparées des arceaux vélo, pour les vélos et trottinettes partagées ;
- d'étudier la demande pour de nouveaux box à vélos et les intégrer au projet ;
- de pourvoir chaque arceau à vélo à la fin de chaque séquence d'arceaux d'une barre horizontale à 30 cm maximum du sol pour améliorer la détection par les personnes malvoyantes, conformément aux exigences du cahier d'accessibilité piétonne de Bruxelles Mobilité ;
- de revoir l'utilisation des feux de circulation sur l'ensemble du projet ;

**Secteur Belgica :**

- de créer des pistes cyclables séparées avec des zones tampon, pour le tronçon entre l'avenue Charles Woeste et l'avenue Jean Dubrucq ;
- de continuer la piste cyclable en double sens du côté sud de l'arrêt de tram Belgica jusqu'à la place Werrie afin de créer une connexion plus intuitive vers l'avenue Carton de Wiart ;
- de sécuriser l'intersection de la piste cyclable en voirie à hauteur de la station-service en continuant la piste cyclable jusqu'à l'intersection avec l'avenue Jean Dubrucq ; le cas échéant, proposer une stratégie afin de sécuriser le mieux possible l'intersection à l'endroit proposé par le projet (par exemple en éloignant le point d'insertion des cyclistes de la voie d'accès de la station-service, en donnant la priorité des cyclistes par rapport aux automobilistes, etc.) ;
- de sécuriser dans la mesure du possible le carrefour Belgica – Jubilé pour les cyclistes (par exemple en clarifiant si les cyclistes ont le droit de faire des tourne-à-gauche dans un temps, en adaptant les marquages et le schlammage rouge et en créant des zones d'attente où besoin, etc.) ;
- d'élargir le début de la piste cyclable séparée à Vanderstichelen direction Picard afin de rendre plus fluide la connexion cycliste depuis Belgica ;
- de placer les arceaux vélo en face de l'arrêt de métro Belgica au même endroit par rapport à la situation existante (contre le mur et en dessous de l'auvent existant) ;





**Secteur Picard :**

- d'élargir la piste cyclable à hauteur de la traversée du carrefour avec la rue de l'Escaut du côté du trottoir sud afin d'y créer une zone d'attente pour les cyclistes qui doivent traverser la rue Picard afin d'éviter le conflit avec les cyclistes qui continuent du côté sud en direction du Canal ;
- de justifier le choix d'un marquage en chevrons en face de l'arrêt de tram / bus Picard (visibilité limitée pour les piétons) ; pourquoi ne pas continuer la piste cyclable en ocre (comme il est le cas à l'avenue Rogier, par exemple) ;
- à hauteur du n°104, de donner la priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes ;
- à l'intersection avec la rue de Ribaucourt, de créer des îlots de refuge pour les cyclistes entre la bande de circulation direction Canal et le site propre ; placer des logos vélo qui indiquent ce croisement à travers de la bande de circulation ;

**Secteur Bolivar :**

- de veiller au confort et à la sécurisation des itinéraires cyclables sur l'ensemble du tronçon, assurer des raccords corrects avec les pistes cyclables hors-projet et adapter les pistes cyclables en conséquence ;
- de créer une piste cyclable en double sens autour du Miroir de l'Eau ; rendre plus fluide les connexions avec les pistes cyclables du boulevard du Roi Albert II ;
- de créer une liaison cycliste le long des rails de tram pour le tronçon entre le Miroir d'Eau et la rue des Charbonniers et améliorer la connexion avec la piste cyclable de la rue des Charbonniers en direction de la place du Nord ; notamment, revoir le carrefour de la rue du Progrès et la rue des Charbonniers à faveur des aménagements cyclistes et piétons ;
- d'appliquer les dimensions standards (/minimales) recommandées par les Vadémécums vélo de la Région bruxelloise pour les infrastructures cyclables du projet, càd. 2,50m pour les pistes cyclables unidirectionnelles et 4,00m pour les pistes cyclables bidirectionnelles, de manière à offrir des aménagements de qualité à la hauteur des ambitions pour cet axe Vélo PLUS ;
- de prévoir des zones d'arrêt / d'attente pour vélos de taille suffisante aux feux, à hauteur des tourne-à-droite des bus et des tourne-à-gauche aux carrefours, ainsi que des marquages pour indiquer clairement les régimes de priorité (entre cyclistes et entre cyclistes et piétons) aux croisements ;
- de revoir intégralement le plan de signalisation ;
- de prévoir la signalisation adéquate à chaque carrefour (B22 ou B23) pour autoriser les cyclistes à tourner à droite au feu rouge sans qu'ils ne soient prioritaires par rapport aux piétons et aux automobilistes, si cela est applicable ;
- d'augmenter et diversifier l'offre en arceaux et dropzones afin de s'assurer, dès la phase de conception, qu'ils n'impactent pas négativement la mobilité piétonne / PMR et la circulation cycliste ;

**Les aménagements automobiles :**

**En général :**

- de proposer un certain nombre de points de recharge pour les véhicules électriques tout le long du tracé du tram ;
- de respecter les conditions de l'avis du SIAMU ;

**Secteur Belgica :**

- de revoir l'aménagement du tronçon de la rue A. Hainaut à hauteur du 1-13 afin d'empêcher le stationnement sauvage (par exemple par le placement de zones végétalisées, de mobilier, et le cas échéant, de potelets) ;





- d'augmenter la largeur de l'entrée à la rue Auguste Hainaut afin de permettre une entrée et sortie simultanée ;
- d'intégrer une zone de livraison dans la fosse de plantations pour les commerces situées à la place Werrie à hauteur du 18-25 ; le cas échéant, clarifier comment les livraisons à ces commerces peuvent être garanties dans l'aménagement proposé ;
- à hauteur de l'avenue Carton de Wiart n°6, d'étendre le revêtement en brique carrossable jusqu'au début du plateau ;
- d'aménager les places de stationnement le long du boulevard Belgica en pavés naturels à joints ouverts ; marquer les limites des places de stationnement via un filet d'eau ; réutiliser les pavés existants ;
- d'éliminer les coussins berlinois proposés à hauteur des intersections avec la rue Van Cauwenbergh et le boulevard Belgica 15 et 16 ; y aménager des plateaux (sur toute l'emprise de l'intersection avec la rue van Cauwenbergh) ;

**Secteur Picard :**

- de clarifier l'organisation d'éventuels déménagements pour la rue Vanderstichelen ;
- d'assurer les girations des voitures qui entrent et sortent des garages autour de l'arbre proposé en face de la rue Picard n° 214 ;
- de déplacer les dents de requin pour les automobilistes à l'intersection avec la rue Vandenboogaerde, avant la traversée piétonne (indiquée par les dalles podotactiles) ;
- d'assurer la giration des poids lourds et des bus par rapport aux trams à l'entrée de la rue Picard depuis ou venant de l'avenue du Port ;

**Secteur Bolivar :**

- de supprimer les tourne-à-droite des bus aux carrefours avec l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers ; Dévier ponctuellement les lignes de bus affectées ;
- de maintenir une configuration de 2 x 1,5 bande pour le boulevard Simon Bolivar aux carrefours avec l'avenue de l'Héliport et la chaussée d'Anvers ; inclure dans cet aménagement des tourne-à-gauche pour accéder au quartier entre Bolivar et le Petit Ring ;
- de modifier l'aménagement de la voie d'accès aux garages du bâtiment du WTC III (n°26) à un aménagement en cul-de-sac, accessible depuis la chaussée d'Anvers ; le cas échéant, sécuriser l'insertion de la voie au boulevard du Roi Albert II (notamment pour les cyclistes) et proposer une stratégie de prévention contre l'usage de cette voie comme un bypass automobile ;
- de clarifier la localisation des 10 emplacements de taxis et veiller à maintenir une offre de taxis suffisante aux abords de la gare du Nord ;
- de revoir dans son entièreté le carrefour entre la rue des Charbonniers, le boulevard du Roi Albert II et la rue du Peuple pour le simplifier et le sécuriser davantage, combiné à une réflexion sur la mobilité et l'aménagement de la rue du Peuple (très large, en double sens, très minéralisée, risque de report dans cette rue d'une partie du trafic de transit qui passe actuellement par le Miroir d'Eau) ;
- de ne pas prévoir de stationnement automobile trop proche des feux à proximité du carrefour entre la chaussée d'Anvers et le bld. Bolivar ;
- de vérifier la circulation des poids-lourds et les convois exceptionnels autour du Miroir d'Eau et aux entrées/sorties de celui-ci (attention aux girations) ;

**Le patrimoine :**

**Secteur Picard :**

- de revoir l'aménagement de la rue Picard en tenant davantage compte du bâti (notamment les accès de la gare maritime) ; soigner les impacts des arbres et des





caténaïres par rapport aux perspectives vers et depuis le bâti ; minimiser l'impact visuel des caténaïres ;

**Les plantations / la gestion intégrée des eaux pluviales :**

**En général :**

- de créer une cohérence dans les choix des espèces pour les trois strates de végétalisation sur toute la longueur du projet ;
- d'éliminer les masques de visibilité le long du trajet en ne plantant pas d'arbustes en amont des traversées piétonnes, à moins de 5m de ces dernières (p.e. à hauteur de la traversée cycliste en direction rue de Ribaucourt) ;
- de veiller à proposer des vues dégagées en évitant des plantations denses à hauteur des yeux pour garantir la sécurité et le maintien des perspectives ;
- de remplacer les espèces horticoles par des espèces de préférence indigènes (pour un ratio de 50/50 en strates basses et moyennes, lesquelles nécessitent une faible gestion et qui feront une régénération naturelle) ;
- de ne pas proposer d'essences allergènes ou invasives ;
- de proposer une épaisseur de substrat adéquate au sein des fosses de plantations qui respecte les réglementations en vigueur (PPAS notamment) ;
- de clarifier les dispositifs de gestion intégrés des eaux pluviales ; étudier l'opportunité des surplus de volume pour gérer en plus des eaux provenant des parcelles privées, notamment dans le secteur Bolivar ;

**Secteur Belgica :**

- d'aménager les zones en pavés à joints ouverts sur l'avenue Carton de Wiart via une mélange terre-pierre ;
- de ne pas abattre les deux arbres de l'arrêt de tram / bus sud à Vanderstichelen ;
- d'assurer que les dispositifs de gestion intégrés des eaux pluviales soient compatibles avec les impétrants : à défaut soit déplacer les noues, soit profiter des travaux pour rationaliser l'implantation des impétrants afin de permettre de répondre aux enjeux GIEP ;
- de réduire au strict minimum sécuritaire le nombre de dispositifs de trop-plein / surverses des eaux de pluie vers l'égout ;

**Secteur Picard :**

- de déconnecter les trop-pleins des ouvrages GIEP du réseau d'égouttage ;
- d'élargir les fosses d'arbres ovales du trottoir sud, conforme aux réglementations du titre VII du RRU ;

**Secteur Bolivar :**

- de remplacer les Acer Pseudoplatanus par un autre espèce adapté au milieu humide pour augmenter la diversité des espèces et renforcer la biodiversité au niveau de la Région Bruxelles Capitale ;
- de remplacer les espèces résineuses par des espèces adaptées aux milieux humides ;
- de modifier les bordures des noues du tronçon du boulevard Bolivar afin que l'eau de ruissellement des surfaces minéralisées puisse s'infiltrer dans les noues adjacentes ;
- de proposer une stratégie de gestion intégrée des eaux à la rue du Progrès et à la rue des Charbonniers (dispositifs à intégrer sur l'ensemble du parcours) ;
- d'augmenter la végétalisation au sein du « Pocket Park » en y réduisant la largeur des cheminements ;
- de clarifier l'emprise du « gazon carrossable » et l'utilisation du « site propre – végétalisé » du côté de la rue des Charbonniers et de la rue du Marché ;





**Le mobilier urbain / les divers :**

**En général :**

- de prévoir davantage de corbeilles aux endroits stratégiques comme les abords d'école, les points de séjour, etc. (dont notamment en face de l'entrée de métro Belgica) ;
- de proposer une stratégie globale d'éclairage au regard de l'utilisation, de la présence de corridors écologiques, de dispositifs de variation d'intensité au regard de la luminosité ambiante et des moments d'extinction pour l'ensemble du parcours ; préciser les horaires d'extinction des lumières et diminuer à 2400K pour les lumières à proximités de nouvelles connexions écologiques ; assurer une cohérence avec les stratégies d'éclairage décrites dans le BKP ;
- de fournir des détails techniques sur les matériaux Glueroc et Gluestone, notamment en ce qui concerne la tenue dans le temps, les impacts sur les qualités physico-chimique du sous-sol, la durabilité du matériau, l'albedo, la perméabilité, la qualité acoustique et vibratoire, etc. ;

**Secteur Belgica :**

- de remettre des bancs des deux côtés du pont ferroviaire, comme en situation existante ;

**Secteur Bolivar :**

- de prévoir davantage d'éléments de séjour le long du trajet de la Magistrale Piétonne (dont, entre autres, des fontaines à eau et des sanitaires publiques) ; développer la stratégie en relation avec les aménagements proposés pour le projet de réaménagement du parc Maximilien.

**AVIS MINORITAIRE :**

**Commune de Molenbeek:**

Considérant que la majorité des remarques déplorent la suppression d'un grand nombre de places de stationnement dans la rue de Picard ; qu'il est souligné qu'aucune compensation concrète pour cette perte de stationnement n'est prévue dans le projet ; que, de plus, la suppression de ces places pourrait avoir un impact négatif sur la pérennité des activités économiques dans le quartier ;

Considérant que plusieurs réclamants expriment des inquiétudes quant aux nuisances, sous forme de vibrations, qu'un nouveau tram pourrait générer ; que l'étroitesse de la rue Vanderstichelen est jugée incompatible avec l'implantation d'une ligne de tram ; que le réaménagement de la Petite rue Picard sans consultation des habitants est déploré ; que l'accessibilité de l'ensemble du quartier risque d'être modifiée, notamment en raison de la réalisation de projets de grande envergure tels que Lakeside dans les environs immédiats ;

Considérant qu'un certain nombre de remarques concernent l'Etude d'Incidences ; que plusieurs alternatives, telles que l'utilisation d'un bus, n'ont pas été étudiées ou pas suffisamment ; que l'Etude d'Incidences n'a pas analysé l'impact socio-économique du projet ; qu'une étude indépendante de l'impact en matière de vibrations est souhaitée ;

Considérant qu'une remarque concerne l'installation d'un poste à haute tension à proximité immédiate du tram, mais situé sur le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode ;

Considérant que le projet avancé se situe exclusivement en voirie, parallèlement sur un espace structurant (blvd Belgica) et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) au PRAS démographique fixé par arrêté du gouvernement du 2 mai 2013, qu'il traverse aussi les limites du PPAS Léopold II C\* (41) approuvé en date du 11/02/1993 et qu'il s'inclue dans





## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 12/08/2025

le périmètre des Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) « Citroën – Vergote » ainsi que « Autour de Simonis » ;

Vu l'avis favorable sans conditions du Collège des Bourgmestres et Echevins du 26/06/2017 relatif au projet de programme du Contrat de Rénovation Urbaine 1 « CITROËN - VERGOTE » ;

Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean rappelle d'abord son avis collégial du 28/12/2023 :

« Vu l'Ordonnance du 26 juillet 2013, instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ;

Considérant que cette ordonnance donne une valeur réglementaire au Plan Régional de Mobilité (PRM) et définit le contenu et les processus d'élaboration de ce dernier ainsi que ceux des Plans Communaux de Mobilité (PCM), notamment afin d'assurer une meilleure cohérence dans les stratégies et projets de mobilité aux échelles régionales et communales ;

Vu l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;

Vu l'approbation définitive par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du projet de Plan régional de mobilité « Good Move » en date du 05 mars 2020 ;

Considérant le projet régional de réaménagement de la rue Picard et de la rue Vanderstichelen (« petit»), incluant principalement le passage d'une nouvelle ligne de tram dont le projet était initialement porté par la Stib ;

Considérant que le projet de réaménagement de la Région est venu se « greffer » au projet de tram de la Stib et dont la phase d'étude et de concertation devait initialement débuter courant fin 2019 et aboutir à un dépôt de permis courant début 2024, soit une durée d'un peu plus de 4 années ;

Considérant que tant la Région que la Stib ont finalement commencé, avec un retard de près de 3 années, la phase d'étude qu'à partir seulement de mai 2023, date du premier Comité d'accompagnement, avec toujours comme ambition de la part de la Région et de la Stib de procéder au dépôt de permis d'urbanisme en février/mars 2024 ;

Considérant dès lors la crainte légitime de la Commune de Molenbeek de voir cet énorme « double projet » se boucler en à peine près de 9 mois, et ce malgré les enjeux hautement sensibles pour l'ensemble du quartier Maritime : mobilité, stationnement, environnement, sécurité routière, économie, etc. ;

Considérant que ce projet aura un impact négatif énorme et indéniable sur l'ensemble du quartier Maritime, tant d'un point de vue environnemental (pollution de l'air, pollution sonore, qualité de vie des habitants du quartier, etc.), que de mobilité (suppression massive du stationnement, report de transit d'au moins 15 % dans plusieurs voiries principales du quartier, comme la rue de Ribaucourt, rue Vandenboogaerde, rue de l'Escaut, etc.), qu'économique, etc. , et ceci, paradoxalement, afin que parallèlement la voirie régionale de la rue Picard puisse bénéficier d'un réaménagement de qualité, d'une réduction de la circulation de transit et de meilleurs espaces pour les piétons, les vélos et les transports en commun ;

Considérant que la Commune n'a pas manqué d'évoquer ses craintes lors des quatre Comités d'accompagnement (CA) qui se sont succédé en l'espace d'à peine 7 mois, à savoir le 17 mai 2023, le 06 juillet 2023, le 05 octobre 2023 et enfin un dernier CA le 14 décembre 2023 ;

Considérant que non seulement les craintes de la Commune ont été débattues en détails lors des CA et retranscrites dans chacun des PV, la Commune a aussi fait état officiellement de ses craintes justifiées par l'envoi d'un courrier, en date du 17 juillet 2023, destiné à Mme Elke VAN DEN BRANDT, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics. Une réunion d'urgence s'étant même tenue avec cette dernière en date du 11 décembre 2023, en présence notamment de M. A. Achaoui, échevin de la Mobilité, Mme S. Raïs, échevine des travaux publics, ainsi que messieurs A. YACOUBI et Y. Bentatou, respectivement chefs des services Mobilité et Voirie de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean. Hormis une rencontre prévue courant janvier 2024, aucune piste concrète n'a été proposée pour adoucir les graves craintes de la Commune alors qu'un dépôt de demande de permis d'urbanisme est prévu en février/mars 2024 ;





## AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 12/08/2025

Considérant que les arguments de la Commune n'ont jamais été contestés de manière pertinente, et au contraire, ont même fait l'objet de compréhension de plusieurs membres du CA et corroborés par les quelques études précipitées commandées par la Région ;

Considérant que, en guise de rappel, la Commune remet essentiellement en cause :

- L'agenda excessivement serré imposé par la Région et qui est techniquement irréalisable pour aboutir à un projet finalisé pertinent et prenant en compte l'impact sur l'ensemble du quartier Maritime ;
- La manière très orientée qu'a pris ce projet dès le départ et ce, au détriment des craintes et des intérêts de la Commune et de ses habitants ;
- Les graves impacts d'un tel projet sur la circulation dans l'ensemble du quartier, aucun des scénarios proposés n'a été accompagné d'un plan de circulation suffisamment étudié à l'échelle de l'ensemble du quartier : c'est la base dans un projet pareil, surtout d'une telle envergure ;
- Les études menées dans la précipitation ont malgré tout validé la crainte de la Commune qu'un report de transit sera inévitable (on parle de +/- 15 % en plus) sur les voiries communales du quartier Maritime, et ce alors qu'elles sont déjà très surchargées et pas du tout adaptées : rue de Ribaucourt, rue Vandenboogaerde, rue de L'Escaut, rue Vanderstichelen, etc. Des reports de transit sur des voiries inadaptées sont souvent accompagnés de : nuisances sonores, pollution de l'air, insécurité routière, etc. Tout cela ne cadre absolument pas avec les ambitions du Plan Good Move et est même foncièrement contradictoire avec ce dernier ;
- La vitesse commerciale des lignes de Bus 20 et 86 sur la rue Ribaucourt sera encore plus impactée qu'elle ne l'est aujourd'hui, sur cette voirie qui déjà lourdement congestionnée. Il est inquiétant de voir la Stib peu se soucier de cet aspect ;
- La suppression excessive et disproportionnée des emplacements de stationnement alors qu'aucune option de compensation valable et viable pour les habitants du quartier n'est à ce jour concrètement proposée. Tout cela ne cadre absolument pas et est à nouveau contradictoire avec le Plan Good Move, ce qui risque de porter gravement atteinte à la qualité de vie des habitants du quartier Maritime et sur sa vie économique ;
- Alors que les dossiers CLM (Contrats Locaux de Mobilité) ont montré toute l'importance d'une concertation citoyenne pleine et efficace, et alors que le Plan Good Move suscite énormément de crainte (voire de répulsion) de la part des citoyens, le projet Picard n'est pas loin de constituer un CLM à part entière au vu de son impact important sur la quasi-totalité du quartier Maritime. À ce titre, nous sommes interpellés par le manque d'ambition et de pertinence quant à la manière très légère et précipitée dont ce projet d'envergure a considéré la concertation citoyenne ;
- Alors qu'une bonne partie du projet semble être orienté vers une meilleure sécurisation de l'école néerlandophone Imelda située sur le tronçon Picard, ce que nous comprenons, la Commune rappelle que le projet, de manière assez contradictoire, ne prête aucune attention aux effets du report de transit sur la sécurité des abords des nombreuses crèches et écoles du quartier Maritime ;
- Une mise en sens unique descendant de la voirie communale Vanderstichelen vers Vandenboogaerde, tel que proposée par la Région est inacceptable pour la Commune compte tenu des graves risques/manquements que cela suppose : une absence de concertation citoyenne flagrante, l'historique d'une tentative de filtre modal sur ce tronçon qui s'est soldé en 2022 par un grave échec, les risques réels de report de transit, etc. Ici encore, malgré que cet aspect concerne une voirie communale à proprement parlé, la Commune, malgré sa compétence, n'est absolument pas entendue ;
- Aucune mise en perspective n'a été faite afin de coordonner et de mettre en parallèle un tel projet et sa compatibilité avec les nombreux autres projets qui impacteront profondément l'ensemble du quartier Maritime : le prochain réaménagement de la place Saintelette et ses bouleversements en matière de mobilité, la remise en état du pont du Jubilé, le





*réaménagement de l'avenue du Port et sa suppression quasi-totale du stationnement qui s'y trouve, etc. Une telle absence de perspective, combinée à un agenda extrêmement précipité et serré, laissent supposer de graves conséquences pour l'ensemble du quartier Maritime et ses habitants.*

*Considérant que la Commune a suffisamment fait entendre sa voix par tous les canaux possibles, sans qu'aucune réponse concrète à ses diverses craintes fondées n'ait été proposée par la Région ;*

*Considérant les graves risques avérés qu'encourent l'ensemble des habitants du quartier Maritime, ainsi que leurs écoles et crèches, et considérant l'impact négatif qu'aura ce projet Picard pour l'économie du quartier et sa qualité de vie ;*

*Considérant la situation totalement discriminatoire entre le sort qui sera réservé à la voirie régionale de la rue Picard/Vanderstichelen (petit) et le sort de toutes les autres voiries communales et des habitants du quartier Maritime ;*

*Considérant qu'il y a donc lieu de demander à la ministre Van den Brandt de ne pas opter pour le sens unique sur le tronçon Vanderstichelen, de sorte, en ne donnant pas lieu à un site propre pour la STIB, à éviter un report du trafic vers les voies adjacentes.*

*Considérant que le Collège des Bourgmestres et Echevins désigne, en séance, Monsieur Raphaël Cielen pour assister à la commission de concertation organisée par la Ville de Bruxelles concernant le projet du tram 15.*

**DECIDE :**

*Article unique :*

*De transmettre, en guise de mise en demeure, la présente délibération au cabinet de Mme la Ministre Elke VAN DEN BRANDT, ainsi qu'à Bruxelles Mobilité et à la Stib, afin que le projet Picard soit stoppé et profondément repensé dans l'intérêt non pas uniquement des habitants de la voirie régionale rue Picard/Vanderstichelen (« petit »), mais surtout dans l'intérêt de l'ensemble des habitants du quartier Maritime. »*

**« INTRODUCTION**

*Le projet de mise en service de la ligne de tram 15, porté par la Région de Bruxelles-Capitale, fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme assortie d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE). En tant qu'administration directement concernée par le tracé du projet, nous avons procédé à une analyse approfondie du dossier.*

*Cette analyse fait apparaître plusieurs failles méthodologiques, incohérences réglementaires et omissions techniques majeures, qui fragilisent à la fois la robustesse du projet et la validité du permis sollicité. La présente note vise à formuler des observations critiques, point par point, dans les domaines suivants :*

*mobilité fonctionnelle,  
gestion hydrologique,  
nuisances de chantier,  
légalité des alternatives envisagées,  
compatibilité urbanistique avec les outils locaux.*

*Les remarques formulées ici reposent exclusivement sur l'examen des pièces versées au dossier par le demandeur, notamment le RIE vC (avril 2025), les notes explicatives thématiques, les annexes hydrauliques et les plans de voirie. Chaque constat est appuyé par une analyse vérifiable ; lorsque l'information est manquante, nous considérons qu'il appartient au demandeur de produire la preuve technique ou réglementaire nécessaire.*

**MOBILITÉ :** *Une dégradation fonctionnelle masquée par un vernis modal*

*L'analyse de mobilité contenue dans le RIE (chap. 5.4.3, vC 2025) présente un biais méthodologique manifeste : elle évalue les effets positifs sur les modes actifs (piétons, cyclistes), tout en sous-estimant, voire occultant, les impacts négatifs sur la circulation automobile, les livraisons, et les déplacements de service.*





**2.1 Absence de modèle de simulation dynamique**

*Aucune simulation de type VISUM ou VISSIM n'est fournie. Le RIE ne précise pas si les calculs de redistribution du trafic post-travaux sont issus de données GPS réelles, d'hypothèses Good Move ou d'un modèle macro. Cela rend l'évaluation non vérifiable, non reproductible, et donc non opposable.*

**2.2 Saturation existante connue mais non traitée**

*Les comptages Eureco (2023) montrent que les carrefours Picard–Ribaucourt, Jubilée–Belgica et Picard–Escaut sont déjà saturés en heure de pointe. Le projet, en réduisant significativement la voirie accessible aux véhicules motorisés, risque de reporter brutalement la charge sur les axes secondaires de quartiers résidentiels non adaptés.*

**2.3 Stationnement supprimé, logistique ignorée**

*Le RIE reconnaît un impact “-2” sur le stationnement, mais sans chiffrage précis par tronçon, ni analyse d'alternatives locales sérieuses (zones de livraison, PMR, mutualisation résidentielle). Sur la Rue Picard, l'ensemble des plans projetés montre une suppression massive du stationnement longitudinal existant, y compris en pied d'immeuble et devant les commerces, sans compensation ni plan de gestion logistique pour les riverains ou services de proximité.*

*En remplacement partiel, le projet implante du stationnement en berme centrale, un dispositif qui multiplie les risques fonctionnels et de sécurité :*

*Côté voirie, les passagers sortent directement sur une bande de circulation en pente, où circulent également des cyclistes lancés à pleine vitesse dans la descente vers l'avenue du Port. Sortir un enfant, une poussette ou un colis lourd dans ces conditions est objectivement dangereux.*

*Côté plateforme tram, les passagers doivent cheminer sur un espace étroit ( $\pm 80$  cm), non protégé, coincé entre le tram et la voiture stationnée. Pour atteindre un passage piéton, ils doivent longer cette zone en bord de rail, y compris avec enfants, chariots, ou personnes à mobilité réduite.*

*De plus, avant le croisement avec la rue de Ribaucourt, le projet prévoit une convergence entre la piste cyclable et la circulation automobile, créant une zone de friction directe entre cyclistes en descente et véhicules.*

*Dans ce secteur, ce sont les cyclistes qui doivent céder le passage aux véhicules motorisés, dans une pente où :*

*les vitesses à vélo sont plus élevées et les distances de freinage plus longues,*

*la visibilité latérale est quasi impossible puisque les cyclistes arrivent à l'arrière droite des véhicules engagés,*

**2.4 Secours et accessibilité**

*Aucun avis explicite des services de secours (SIAMU) n'est intégré au dossier, ni mentionné dans le rapport sur les incidences environnementales. Cette absence constitue une carence grave, compte tenu de la transformation profonde de l'espace public induite par le projet.*

*Le tram 15 s'implante en site propre sur des axes stratégiques en zone urbaine dense, avec élargissement des plateformes, création de zones végétalisées, suppression de stationnement et modification de la trame viaire. Malgré cela, aucune évaluation n'est fournie sur la manière dont les véhicules de secours interviendront en cas d'urgence dans un environnement fortement reconfiguré :*

*accès direct aux immeubles riverains non garanti,*

*temps de parcours alternatif en cas de congestion non évalué,*

*absence de cartographie des voies prioritaires ou des boucles opérationnelles utilisables en cas de blocage.*

*Sans avis SIAMU il nous est impossible de confirmer une concertation préalable avec les opérateurs d'urgence, alors qu'il concerne un territoire densément bâti, avec de nombreux établissements à fréquentation vulnérable (écoles, logements, commerces de proximité). Il ne peut être question de réaménager un axe structurant sans garantir explicitement l'opérabilité complète des secours.*





### 2.5 Conclusion Mobilité

*Nous considérons que le volet "mobilité motorisée et fonctionnelle" est volontairement marginalisé dans l'analyse d'incidences. L'absence de modélisation dynamique, d'évaluation logistique, de plan de circulation chantier, et de projection du rabattement modal crédible rend ce projet inacceptable en l'état.*

#### **OBSERVATIONS SUR LA GESTION HYDROLOGIQUE DU PROJET TRAM 15**

*Après examen approfondi des documents transmis par le demandeur, nous formulons de sérieuses réserves techniques sur les hypothèses hydrologiques retenues, la méthode de calcul appliquée et la capacité réelle du dispositif à gérer les événements pluviométriques extrêmes.*

### 3.1 Hypothèses d'infiltration arbitraires et non validées

*Le dossier technique repose sur une valeur standard de perméabilité du sol fixée à 10 mm/h, recommandée par le facilitateur eau (Note hydrologique – version B, 2024, p. 3). Cette valeur est directement injectée dans l'outil de calcul de Bruxelles Environnement pour vérifier la faisabilité des dispositifs projetés (massifs drainants et noues).*

*Or, selon l'annexe 2.1 aucune campagne de test in situ n'a été menée sur le site du projet. Il est clairement écrit :*

*"Aucun test d'infiltration n'a encore été effectué sur place."*

*L'utilisation d'une valeur critique sans vérification de terrain est méthodologiquement discutable et fragile, au regard des exigences de Bruxelles Environnement et du principe de précaution prévu dans le CoBAT et le Code de l'Environnement.*

### 3.2 Contradictions avec les études antérieures et zonage régional

*L'étude de l'annexe 2.1 classe une large partie du tracé du tram 15 dans la Zone A de la carte d'infiltrabilité régionale, une zone qualifiée de "peu favorable" à l'infiltration, avec nécessité de précautions accrues. Cette donnée n'est ni reprise ni mentionnée dans la note 2024.*

*Le choix de solutions d'infiltration pose une question de compatibilité avec le caractère géotechnique du sol tel qu'identifié dans les études précédentes. L'écart entre les deux diagnostics n'est pas justifié, ce qui constitue une faiblesse grave du dossier.*

### 3.3 Simulations optimistes, absence de stress test hydraulique

*Le projet est dimensionné pour une pluie centennale (58,3 l/m<sup>2</sup> en 4 h), ce qui correspond à la norme minimale recommandée. Mais cette valeur repose sur des hypothèses non vérifiées :*

*Aucune mesure de perméabilité du sol n'a été réalisée sur place.*

*Aucun test en condition réelle n'a été mené (sol saturé, nappe haute, colmatage...).*

*En cas d'événement un peu plus intense ou répété, le système peut rapidement être dépassé, car il n'a pas été testé pour des pluies multiples ou rapprochées.*

### 3.4 Surverses et évacuation de crise non définies

*Le projet prévoit que les eaux pluviales non infiltrées, en cas d'événement important, seront redirigées vers le réseau d'égouttage existant. Mais à la lecture des pièces du dossier, il reste difficile de savoir dans quelle mesure ce réseau a été intégré dans l'analyse technique.*

*Le dossier ne précise pas :*

*si des inspections (caméra, curage, tests de débit) ont été réalisées sur les tronçons concernés,*

*si Vivaqua a été consultée et a validé la capacité hydraulique des ouvrages existants à accueillir les volumes supplémentaires générés par le projet,*

*si des travaux de renforcement ou de mise à niveau sont envisagés.*

*Par ailleurs, aucune donnée n'est fournie sur la stabilité structurelle du réseau enterré, pourtant soumis à de nouvelles charges liées au passage répété de tram. Le projet repose sur des voiries anciennes, parfois fragiles, et rien n'indique si une vérification de résistance des conduites ou des dalles de couverture a été effectuée. Là encore, le rôle de Vivaqua ou d'un bureau d'étude spécialisé n'est pas précisé.*





*Dans un contexte de surcharge à la fois hydraulique et structurelle, et en l'absence d'informations techniques à ce sujet dans les documents consultés, il paraît essentiel que le demandeur explicite les vérifications menées, les conclusions obtenues, et les éventuelles adaptations prévues.*

### **3.5 Conclusion**

*Le projet présente une ambition louable de gestion intégrée des eaux pluviales, mais celle-ci est largement compromise par :*

*l'absence de test de perméabilité locale,  
la faiblesse des scénarios de surcharge,  
l'incertitude sur la gestion de crise hydraulique.*

*En l'état, les conditions minimales de robustesse technique, de transparence méthodologique et de sécurité hydraulique ne sont pas remplies. Nous recommandons la suspension du traitement du permis d'urbanisme jusqu'à :*

*la réalisation de tests d'infiltration in situ conformes aux prescriptions de Bruxelles Environnement,  
la mise à jour des modèles avec ces nouvelles données,  
la présentation d'un plan de surverses précis et chiffré.*

*La consultation de Vivaqua pour les surcharges tant hydrauliques que structurelles*

### **NUISANCES DE CHANTIER LIÉES AU PROJET TRAM 15**

*L'ensemble des documents déposés dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme nous semble faire apparaître une carence grave de cadrage sur les impacts du chantier. L'absence de phasage détaillé, de coordination interchantiers, et de mesures concrètes de gestion des nuisances constitue une faille importante dans l'analyse des incidences.*

#### **4.1 Absence de planification temporelle et de séquençage par tronçon**

*Le dossier transmis ne contient aucun phasage technique des travaux, ni par tronçon, ni par type d'intervention (démolition, fondation, pose de rail, finition, plantations). On ignore :*

*les durées prévisionnelles par zone (Belgica, Picard, Bolivar, etc.),  
les plages horaires de travail (diurne, nocturne, week-end),  
les modalités de maintien de la circulation locale (piétons, vélos, bus, riverains).*

*Une telle opacité prive les administrations locales de toute capacité d'anticipation ou de coordination avec leurs propres obligations (collecte de déchets, marchés, accessibilité PMR, interventions techniques, etc.). En l'absence de phasage, l'impact social et fonctionnel du chantier est incontrôlable.*

#### **4.2 Non prise en compte des effets cumulés avec les chantiers environnants**

*Le périmètre du projet est aujourd'hui déjà soumis à de multiples interventions lourdes, parmi lesquelles :*

*la fermeture du Pont du Jubilé et travaux à venir  
le réaménagement de la place Saintelette, coordonné par Bruxelles Mobilité,  
les interventions programmées sur les réseaux Vivaqua et Sibelga.*

*Pourtant, le RIE ne contient aucune évaluation d'effets cumulés avec ces chantiers, L'absence de prise en compte de la superposition spatiale et temporelle de ces chantiers constitue une omission méthodologique grave et une source d'exposition accrue pour les riverains.*

#### **4.4 Risques critiques sur l'accessibilité locale, les secours et les services essentiels**

*Aucun plan n'est fourni concernant :*

*les détours piétons, PMR ou scolaires durant les différentes phases de travaux,  
les voies d'accès prioritaires pour les pompiers, ambulances ou véhicules d'urgence,  
le maintien de l'accessibilité commerciale ou logistique de proximité (livraisons, parkings, rotations déchets...).*

*Cette lacune est d'autant plus inquiétante que le tracé traverse des zones densément peuplées, avec un fort taux de dépendance modale, une concentration d'immeubles sociaux, et des rues*





*perpendiculaires à faible gabarit. Le défaut d'analyse des parcours de secours représente un manquement potentiellement dangereux.*

#### *4.5 Sous-estimation des nuisances sensibles et absence de mesures d'atténuation*

*Le RIE reconnaît un impact négatif significatif ("-2") en phase chantier sur plusieurs critères : mobilité, bruit, qualité de vie. Mais aucun outil de suivi ou de réduction de ces nuisances n'est proposé :*

*pas de plan de communication riverain,*

*pas de diagnostic sonore par tronçon,*

*pas de cartographie d'exposition ou de secteurs sensibles (écoles, maisons médicales, EMS...),  
pas de cellule riveraine, ni référent de chantier identifié dans les documents soumis.*

*Cette carence en outils d'atténuation est contraire aux bonnes pratiques appliquées dans les autres projets de transports lourds de la Région.*

#### *4.6 Conclusion*

*En l'état, la demande de permis d'urbanisme relative au projet Tram 15 ne répond pas aux exigences minimales de prévisibilité, de coordination inter-chantiers et de protection des riverains. Le manque de phasage, l'absence de plan de mitigation et la sous-estimation des impacts en font un chantier à risque élevé sur le plan social, logistique et sanitaire.*

*Nous recommandons une suspension de la procédure de permis jusqu'à la présentation :*

*d'un planning phasé détaillé, validé par les services techniques,*

*d'un plan d'accessibilité pour les secours, PMR et commerces,*

*et d'une analyse d'incidences cumulées tenant compte des chantiers déjà en cours sur  
Saintelette, Tour & Taxis et le Pont du Jubilé.*

#### *5. ABSENCE D'ALTERNATIVES : Violation du principe de comparaison raisonnable*

*Conformément au CoBAT, le rapport sur les incidences environnementales (RIE) doit comporter une*

*description des solutions de substitution raisonnables examinées par le demandeur, qu'elles soient d'ordre technique, fonctionnel ou d'implantation. Cette obligation vise à garantir une évaluation comparative des incidences, incluant notamment le scénario de référence (ou de statu quo), ainsi que des variantes de conception plausibles.*

*Dans le dossier relatif au projet Tram 15, l'analyse des alternatives, présentée au chapitre 10 du RIE (avril 2025, version vC), apparaît incomplète, exclusivement centrée sur le tram en site propre, et ne comporte aucune mise en balance argumentée avec d'autres options réalistes telles qu'un bus à haut niveau de service ou une optimisation du réseau existant. Cette présentation ne permet pas à l'autorité compétente de se prononcer de manière éclairée sur la proportionnalité du projet au regard de ses impacts.*

#### *5.2 Une fausse pluralité : des variantes internes sans remise en cause du choix modal*

*Les 4 variantes exposées (A à D) sont exclusivement des variantes de tracé pour un tram en site propre, sans remise en cause du mode guidé ni de l'intensité d'intervention sur l'espace public. Le projet ne propose aucune alternative non-tram, alors que d'autres solutions auraient pu être raisonnablement étudiées :*

*un bus à haut niveau de service (BHNS) sur site aménagé,*

*une requalification de voirie axée sur les modes actifs, combinée à une offre bus renforcée,*

*ou encore une optimisation des lignes STIB existantes (amélioration fréquence/cadencement, voies bus dédiées).*

*Cette restriction du champ d'analyse constitue une violation du principe de pluralité d'options dans le processus de décision environnementale.*

#### *5.3 Absence d'analyse comparative multicritère*

*Aucune matrice d'évaluation multicritère n'est présentée. On ne trouve pas :*

*de comparaison chiffrée des impacts (foncier, bruit, accessibilité, coût, co-bénéfices),*





*d'analyse socio-économique de rentabilité comparée des variantes, de prise en compte de l'acceptabilité sociale selon les options. Le choix du tracé C comme scénario de référence est donc arbitraire, car non fondé sur une analyse rationnelle. Cette absence rend la justification technique du projet indéfendable en cas de recours.*

#### **5.4 Éviction injustifiée de l'option BHNS**

*Le recours au BHNS comme alternative réaliste, moins coûteuse, plus souple, et adaptée aux gabarits étroits du nord de Bruxelles, est totalement écarté du dossier, sans aucune justification. Cette éviction contredit les orientations mêmes de la Région, qui a promu ce type de solution dans d'autres contextes (Uccle, Belliard...). Le fait de ne pas en avoir étudié la faisabilité ici, alors que le tissu urbain est contraint et fragile, traduit une volonté de restreindre artificiellement le champ d'analyse.*

#### **5.5 Conclusion**

*Le RIE du projet Tram 15 ne satisfait pas aux exigences fondamentales de comparaison des alternatives imposées par la législation européenne et le CoBAT. L'analyse produite ne permet ni à l'autorité, ni au public, d'évaluer les conséquences différenciées de plusieurs scénarios crédibles d'aménagement.*

*En l'état, cette faiblesse constitue un vice de forme sérieux, susceptible d'entraîner : l'annulation du RIE,*

*l'invalidation du permis d'urbanisme s'il est accordé, ou une suspension de procédure pour défaut d'instruction complète.*

*Nous demandons que le RIE soit réouvert, avec :*

*une analyse comparative réelle, incluant l'option BHNS et d'autres scénarios légers,*

*une grille d'évaluation technique et sociale transparente,*

*une justification claire du rejet des options non guidées, le cas échéant.*

#### **6. CONCLUSION GÉNÉRALE**

*L'ensemble des éléments présentés dans cette note conduit à une conclusion claire : le projet Tram 15, tel qu'actuellement déposé, ne nous semble pas remplir les conditions minimales de recevabilité technique, environnementale et urbanistique requises pour l'obtention d'un permis d'urbanisme dans un contexte aussi dense et sensible.*

*Les carences majeures identifiées portent sur :*

*l'absence de simulation dynamique de trafic et de plan de circulation détaillé,*

*l'incertitude sur la faisabilité réelle du système d'infiltration et la gestion des eaux en cas de surcharge,*

*la non-évaluation des nuisances de chantier cumulées avec les projets voisins,*

*une analyse d'alternatives biaisée et contestable,*

*Dans ces conditions, nous recommandons la suspension du traitement du permis jusqu'à :*

*la production d'un dossier complet et conforme aux prescriptions du CoBAT,*

*l'ouverture d'un dialogue interinstitutionnel avec les administrations locales concernées,*

*la mise à disposition d'un phasage, de plans fonctionnels, et d'analyses comparatives objectivées.*

*Cette exigence de rigueur ne constitue pas une opposition de principe au projet de transport structurant, mais une demande légitime de respect des procédures, des réalités locales, et des standards environnementaux. »*

*Considérant que l'analyse souligne un impact beaucoup plus large du projet que les trois voiries régionales concernées par la demande, à savoir la rue Picard, une partie de la rue Vanderschelen et le boulevard Belgica; que le Collège de Molenbeek-Saint-Jean soulève une répercussion importante de conséquences sur le quartier Maritime dans son ensemble ;*

*Considérant que, si une plus grande place dédiée aux piétons, à la mobilité douce et à la*

*végétation est appréciée pour la rue Picard qui nécessite, urbanistiquement parlant, une profonde*





rénovation, des inquiétudes probantes sont maintenues en ce qui concerne principalement les sujets de voirie et de mobilité ;

Considérant que la rénovation de la rue Picard fait déjà pare du premier Contrat de Rénovation Urbaine (CRU-1), approuvé en 2017 ; que le Collège des Bourgmestre et Echevins a émis un avis favorable sans conditions relative au projet de programme définitif du CRU-1 en 2017 ; que cet avis mentionne le réaménagement de la voirie et la possibilité de la réalisation d'une ligne de tram dans le prolongement de la passerelle Picard surplombant le canal ;

Considérant que les CRU sont programmés par la Région pour des revitalisations urbaines visant à surmonter les limites communales ; qu'à celui-ci se greffe, en 2023, une approbation du Gouvernement régional sur le tracé de la première phase d'un projet de nouveau tram (ligne 15), reliant la station Belgica à la Gare du Nord ; qu'une phase ultérieure prévoit de rallonger la ligne jusqu'à la Gare Centrale ;

Considérant que les services communaux de la voirie et de la mobilité ont participé ainsi à plusieurs comités d'accompagnement, quatre réunions, entre le 17/05/2023 et le 14/12/2023 ; qu'ils regrettent une précipitation des démarches ainsi qu'un manque d'attention et de considération des remarques légitimes émises lors de ces rencontres ; que la plupart reste, dans l'actuel projet, non résolues et que la commune de Molenbeek-Saint-Jean souligne dès lors un projet jugé non abouti ;

Considérant que le Collège regrette, aussi, le manque de concertation connue avec les riverains et les commerçants et le refus de présentation du projet introduit, de la part du demandeur, dans la cadre de l'enquête publique ; que le dossier, de taille conséquente et techniquement complexe, apparaît non seulement difficilement accessible (version électronique très lourde) mais surtout fort peu lisible/compréhensible pour la plupart des habitants ;

Considérant que, par rapport au projet lui-même, un report du trafic, dû au passage à sens unique de plusieurs tronçons de voiries, est attendu sur les rues adjacentes communales (Escaut, Vanderstichelen, Vandenboogaerde, De Ribaucourt) ; qu'aucune étude approfondie n'a toutefois pas permis de rassurer sur ce point ; que le report de transit est souvent assimilé à des nuisances sonores, de la pollution de l'air et de l'insécurité routière ;

Considérant que, d'après les informations transmises dans le dossier, il existe un vrai souci en ce qui concerne le stationnement au niveau de la rue Picard pour laquelle le nombre d'emplacements disponibles passent de 182 places existantes à 45 places projetées (incluant PMR, recharge, livraison) (-137 places) ; que le problème est clairement soulevé dans le rapport d'incidences et également reconnu par Brussels Parking qui conseille, lui-même une compensation de 70 places hors voirie ; que le dossier ne prévoit pourtant rien dans ce sens ;

Considérant que le collège s'interroge sur la pertinence d'un choix fait pour le tram qui nécessite une infrastructure lourde ; qu'une ligne de bus pourrait paraître moins invasive et moins impactante pour les riverains ; qu'une analyse approfondie des alternatives, incluant l'augmentation de la fréquence de la ligne de bus 14 ou l'utilisation d'un bus à haut niveau de service, est nécessaire ;

Considérant que l'impact du chantier pèsera sur le quartier pendant 36 mois, et ce pour un tracé de seulement deux kilomètres, sans qu'aucune garantie ne soit donnée quant au prolongement effectif de la ligne jusqu'à la gare de Bruxelles-Central ; qu'il est actuellement impossible d'estimer avec précision l'impact du chantier sur le quartier ; que davantage d'informations à ce sujet sont nécessaires afin d'organiser correctement la vie dans le quartier ;

Considérant que les principales inquiétudes sont notées sur la partie du projet qui transforme, de manière significative, la rue Picard ; que la portion du boulevard Belgica ne soulève pas autant d'appréhension ;

Considérant que la Commune de Molenbeek-Saint-Jean regrette, plus largement, une mise en valeur significative des voiries régionales au détriment des communales ;

Considérant que pour les raisons énoncées ci-dessus, le projet ne répond pas au bon aménagement des lieux;

**Avis DÉFAVORABLE sur la demande tel que présentée.**

