



# St Gilles Gillis

## Urbanisme

### REUNION DE LA COMMISSION DE CONCERTATION

06/12/2023

### AVIS

Demande de permis d'urbanisme FD2023-8 tendant à Réaménager de façade à façade de l'avenue du Parc entre la Barrière de Saint-Gilles et la place Rochefort dans le cadre du Contrat de Renovation Urbain 4. sise Avenue du Parc Barrière de Saint-Gilles introduite par le Service Public Régional de Bruxelles (SPRB) ,

Considérant que pendant l'enquête publique qui s'est déroulée du 24/09/2023 au 23/10/2023, le courrier suivant est arrivé au nom du Collège des Bourgmestre et Echevins :  
536 lettre(s)

#### EXPOSE DU DOSSIER

AVIS – Direction de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction du Patrimoine Culturel – Commune de Saint-Gilles  
:

#### Contexte

Considérant que le périmètre du projet se trouve en réseau viaire, en axes structurants, en zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et en liseré de noyau commercial au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le projet se situe dans la zone de protection des biens classés suivants :

- Ancienne charcuterie par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17/02/2011 ;
- Immeuble de rapport De Beck par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 08/05/2008

Considérant que, à la carte 4 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative aux « espaces publics et rénovation urbaine», le périmètre projeté se situe:

- Zone de revitalisation urbaine 2016.
- Noyau d'identité locale existant.

Considérant que, à la carte 6 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative aux « reseaux structurants de mobilité», le périmètre projeté se situe en:

- Réseau de transport en commun de haute capacité : Ligne de TC de haute capacité existante.

Considérant que les voiries concernées par le projet sont reprises au Plan Régional de Mobilité (PRM) GoodMove comme suit :

- Avenue du Parc : Piéton-PLUS, Vélo-CONFORT, TC-CONFORT, auto-QUARTIER et PL-QUARTIER ;
- Rue Antoine Bréart : Piéton-PLUS (de barrière à Perche) – Piéton-CONFORT (de Perche à Combaz) – Piéton-QUARTIER (de Combaz à Rochefort), Vélo-QUARTIER, TC-CONFORT, auto-QUARTIER et PLQUARTIER ;
- Barrière : Piéton-PLUS, Vélo-CONFORT (pour majorité), TC-CONFORT (pour majorité), autoQUARTIER et PL-QUARTIER ;

#### Objet

Considérant que la présente demande vise à réaménager complètement l'avenue du Parc dans le cadre du Contrat de Renovation Urbaine 4 « Avenue du Roi » ; qu'en complément à cette rénovation, est pris en compte aussi le réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles ; que dans le cadre de ce projet, dans l'avenue Paul Dejaer côté impair, un aménagement d'arrêt de tram sera réalisé également mais aussi un arrêt de bus dans la chaussée de Waterloo vers ville côté impair et un arrêt de bus dans la rue de l'Hôtel des Monnaies côté pair ;

#### Procédure

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique pour le motif suivant :

- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun.

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



- En application de l'article 175/20 du COBAT, et du point 19 de son annexe B : travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant.

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

- En application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci.

Considérant que 538 réclamations nous sont parvenues en cours d'enquête organisée du 24/09/2023 au 23/10/2023 sur le territoire de la commune de Saint-Gilles et 17 réclamations sur le territoire de la commune de Forest ; qu'elles concernent principalement :

#### Général

- Soutien au projet (amélioration de la qualité de vie, circulation fluide, réduction pollution sonore)
- Non-respect du principe STOP (STIB, puis piétons, puis voiture, puis cyclistes) ;
- Propose mise en place d'une phase-teste avant le vrai aménagement

#### Aménagement

- S'inquiète de la durabilité des matériaux utilisés (résistance dans le temps, déminéralisation)
- S'inquiète de la réduction du trottoir entre le commerce et l'abribus à hauteur du n°186
- S'interroge sur le nombre d'abribus à l'arrêt Dejaer (2 contre 1 en face) ; entrave la visibilité de la maison De Beck (classée)
- Manque de précision quant à la distribution des arrêts STIB (que devient l'espace du T81 rue Th.Verhaegen, arrêts trop courts ch. de Waterloo et rue H. des Monnaies)
- Demande si une étude a été menée quant à la localisation future de conteneurs à déchets enterrés
- Contre déplacement de la Porteuse d'eau car gêne la perspective
- Contre arrêt de tram avenue Paul Dejaer : nuisances pour les riverains et commerçants, blocage possible du rond-point, élimine une zone de déchargement, et une zone de taxi ; suppression des feux dangereux pour enfants et école
- Souhaite le maintien des feux de circulation à la Barrière
- Demande si l'espace carrossable autour de la Barrière est prévu pour une ou deux voitures avec vélos à côté ou juste une seule voie pour tous
- Estime que l'aménagement ne prend pas en compte les besoins du commerce local, de l'horeca
- Demande de prévoir des bordures entre les places de parking, les circulations piétonnes et les zones plantées
- Ecole des filles de Marie : la porte-cochère qui donne sur l'avenue du Parc est renseignée comme garage mais c'est une sortie de secours ; la friterie doit changer de place
- Nécessité pour l'école de pouvoir déposer une quinzaine de conteneurs déchets le long de l'avenue du Parc

#### Faune et flore

- Manque de compréhension du projet quant au contexte paysager et patrimonial (manière de verduriser peu appropriée)
- Manque de protection des arbres contre les dépôts sauvages de déchets
- Abattages d'arbres non compensés
- Demande à ce que la végétation existante soit préservée et mieux entretenue
- Opposition quant à la plantation d'arbres devant les numéros impairs (moins de lumière pour les pièces à vivre, perte de plus-values), particulièrement n°109-113 ; plutôt planter sur la berme ; problème lors des déménagements si arbre contre façades (lifts)
- Approuve végétalisation de la Barrière ; demande plus d'arbres

#### Modes actifs

- Contre la piste cyclable en trottoir av. Dejaer (conflit avec les terrasses des Horeca, perte de place pour les piétons/PMR)
- Demande à ce que la sécurité des aménagements soit validée par les associations cyclistes
- Manque d'une piste cyclable séparée entre la Barrière et la place de Rochefort
- Demande de poursuivre la piste cyclable jusqu'au rond-point de Rochefort
- Dangerosité du passage piéton av. Paul Dejaer (manque de visibilité pour le tram) et manque de dalles podotactiles
- Propose une piste cyclable séparée (anneau cyclable) sur le rond-point Barrière
- S'interroge sur la sécurité de la piste cyclable av. du Parc : manque délimitation physique entre trottoir et piste cyclable, quid de la présence de la piste sur la bande voiture au début de l'avenue
- Demande de mettre en place des dispositifs ralentisseurs étant donné la longueur de la rue cyclable ;
- Manque de marquage pour que les voitures cèdent la priorité aux vélos quand ces derniers quittent la piste cyclable séparée et reprennent la voirie partagée
- Demande l'élargissement du trottoir à hauteur de l'av. Clémentine
- Signale problématique du dérapage des roues des vélos sur partie dallée autour de la Barrière
- Pointe la dangerosité de l'arrêt Combaz (rétrécissement de la voirie, voitures qui ne peuvent plus dépasser les cyclistes en empruntant le site propre du tram) ; proposition de placer l'arrêt du côté de la berme centrale ; proposition de bordure pour séparer les flux cyclistes et piétons
- Demande si des box vélos sont prévus
- Estime que projet surtout en faveur des cyclistes en oubliant les autres (PMR, personnes âgées)
- Emplacements des arceaux pour vélos pas clairement indiqués et devraient être plus nombreux

#### Circulation

- Pointe le risque d'embouteillages



- Crainte d'un trafic de transit dans la rue de Prague
- Questionne la déviation de la circulation rue de la Perche, G. Tell, T. Verhaegen ; quid de l'encombrement de ces rues ; quid de la circulation des poids-lourds
- Signale le non-respect du sens unique sur Dejaer
- S'inquiète de la vitesse pratiquée par les automobilistes en descente vers la Barrière
- Estime que passage à double-sens de Combaz sera dangereux

#### Stationnement

- Contre la suppression du stationnement ; manque de mesures compensatoires ; problème pour riverains et pour visiteurs (professions libérales, livraisons, personnel de l'école, ...)
- Demande à ce que soit vérifié l'ensemble des accès aux garagefg's privés (rayons de giration)
- Demande de prévoir des places pour véhicules électriques
- Demande à ce que soient déplacées la station de taxi à hauteur du n°29 av. Dejaer et la station Villo ! pour maintenir du parking
- Souhaite connaître l'avis de parking. brussels

#### Divers

- Demande d'informations quant aux délais du chantier
- Problèmes de dessin : manque les passages piétons sur les plans
- Demande combien vont coûter les travaux

#### Situation existante

Considérant la configuration de la Barrière de Saint-Gilles en carrefour complexe : sept branches aboutissent sur cet espace aménagé comme un grand rond-point avec la statue de la Porteuse d'eau, érigée sur une fontaine, au centre ;

Considérant que les trottoirs y sont étroits et protégés par des barrières ; qu'ils présentent un revêtement de qualité mais vétuste ; qu'il n'y a aucun aménagement spécifique pour les cyclistes qui circulent en trafic mixte sur un revêtement en pavé, sur la partie plus interne de l'anneau, et en asphalte sur la partie externe ;

Considérant que deux lignes de tram circulent sur trois des sept branches et franchissent la Barrière suivant le sens de circulation autour de la fontaine ;

Considérant que la présence du tram et des aiguillages des rails, la largeur de la bande de circulation qui permet à plusieurs véhicules de circuler de front, la gestion par feux et par priorité de droite au même temps, créent souvent des problèmes de sécurité routière et de trafic ;

Considérant que l'avenue du Parc est un axe structurant dans le maillage urbain reliant la Barrière de Saint-Gilles à la place de Rochefort ; que ses éléments linéaires tels que l'alignement historique d'arbres et la présence des rails de tram renforcent ce caractère ;

Considérant que la partie du goulet, proche de la Barrière, accueille les arrêts dénommés Barrière, une école, la friterie et quelques commerces ; qu'elle connaît une forte fréquentation piétonne sur des trottoirs étroits et un trafic intense ;

Considérant que la barrière de Saint-Gilles est un carrefour à feux mais certaines branches adjacentes ont le feu au vert simultanément ; qu'il est régi aussi par la priorité de droite, l'ensemble sème la confusion ;

Considérant que la Barrière manque de lisibilité par le fait que la circulation n'y est pas canalisée, ce qui induit à de multiples conflits et des blocages pour tous les modes ;

Considérant La Barrière de Saint-Gilles est une zone à concentration d'accidents (ZaCA) ; que les entrées sur le carrefour ne sont pas sécurisées ; plusieurs voitures y roulent de front, ce qui crée une grande confusion ;

Considérant que sur l'avenue du Parc, l'intersection avec la rue de Bosnie, l'avenue Clémentine et la rue Alfred Cluysenaar est également reconnue comme ZaCA. ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, les rails de tram sont implantés en courbe avec 6 aiguillages ; que le rayon de courbure est trop serré et de surcroît la Barrière présente un relief pentu ; que cela provoque une usure rapide des rails. Sur les lignes 81 et 97, les trams vont être remplacés à terme par les modèles de tram 3000 ce qui va augmenter l'usure des rails ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, la vitesse commerciale des trams est faible ; que ceci est dû à un problème d'ordre structurel (aiguillages, carrefour et courbe à franchir) mais la congestion automobile est aussi impactante ponctuellement (voir 3.4.1.3 Les transports publics) ; que les trams sont souvent bloqués dans le trafic ;

Considérant que dans l'avenue du Parc, les arrêts sont trop étroits et non conformes ; que l'arrêt de tram « Barrière » est fort fréquenté, la largeur des quais est insuffisante et leur position n'a pas de lien direct avec la station de métro Horta ;



Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, la circulation des cyclistes est compliquée à cause de la présence de rails et de leurs aiguillages mais aussi du fait que plusieurs automobilistes peuvent rouler de front ; que ceci est aggravé par la priorité de droite, les pavés porphyre et la forte pente qui mettent les cyclistes dans une situation inconfortable ;

Situation projetée

#### Barrière de Saint-Gilles :

Considérant que le projet propose de repositionner l'îlot central et l'élargir au maximum afin de réduire l'emprise dédiée au trafic automobile, au profit des modes actifs et des trams, tout en gardant la possibilité de passage des convois exceptionnels ;

Considérant que le projet prévoit de changer les parcours du tram qui traverse le nouvel îlot central au lieu d'y tourner autour ; afin de réduire la longueur des trajets des trams et le nombre d'aiguillages, ainsi que de clarifier le régime de priorité absolue du tram ; que celui-ci va couper la circulation et traverser la Barrière en deux points plutôt que s'insérer dans la circulation et permettre aux autres véhicules de circuler de front ;

Considérant que suite au réaménagement de l'îlot central et le déplacement des rails de tram, le projet prévoit de déplacer la statue de la Porteuse d'eau de sa position au centre de la fontaine qui structure l'espace actuel de la Barrière ; qu'elle sera accueillie sur un nouvel ouvrage d'art dans l'îlot central, mais décentrée, au croisement des axes de la chaussée de Waterloo (vers faubourg), de la rue de l'Hôtel des Monnaies et la rue Théodore Verhaegen ;

Considérant que le projet prévoit que les axes des sept voiries sortantes sur la Barrière de Saint-Gilles soient réorientés vers le point central du nouvel îlot ; que ceci est dans le but de clarifier le régime de priorité en rond-point sans feux tricolores afin de réduire les vitesses à l'entrée et la sortie du carrefour et d'améliorer la sécurité au niveau des passages piétons ;

Considérant que le projet projeté de réduire la largeur de l'espace carrossable de la Barrière à environ six mètres à l'aide d'avancées de trottoir entre chacune des branches ;

Considérant que le projet propose d'aménager des plateaux aux insertions des rues sur la Barrière, à l'exception des trois carrefours traversés par les trams (avenue du Parc, rue Théodore Verhaegen et avenue Paul Dejaer) dans le but de renforcer le sentiment de sécurité des modes actifs en réduisant les vitesses des véhicules en entrée et sortie ;

Considérant que le périmètre de l'intervention s'étend au-delà de la Barrière sur les branches qui sont traversées par les transports en commun afin d'aménager les arrêts déplacés du goulet de l'avenue du Parc en conformité avec le plan de normes de la STIB en terme d'accessibilité ;

Considérant que le projet prévoit d'aménager des arrêts bus sur la chaussée de Waterloo côté ville et sur la rue de l'Hôtel des Monnaies et un arrêt de tram sur l'avenue Paul Dejaer côté impair dans le but de désengorger d'avantage le goulet de l'avenue du Parc et d'améliorer les espaces dédiés aux piétons ;

Considérant que l'arrêt de tram de l'avenue Théodore Verhaegen est maintenu pour l'école, permettant de desservir ce côté-là de la Barrière ;

Considérant que le projet prévoit des trottoirs revêtus de pavés en pierre naturelle (grès gris) identiques à ceux de l'avenue Paul Dejaer en continuité avec son dernier réaménagement qui valorise cet axe patrimonial ;

Considérant que les zones de circulation sont prévues en asphalte pour le confort des cyclistes et pour éviter une glissance trop importante lors de conditions de pluie et hivernales sur la Barrière qui présente de surcroît un relief pentu ;

Considérant qu'au bout de certains élargissements de trottoir et pour séparer les sens de circulation au carrefour, le projet prévoit de placer du giestone ; le centre du rond-point sera revêtu en pavés porphyre, récupérés de l'aménagement actuel ;

Considérant que le projet prévoit des bordures en pierre bleue ; que seule la bordure de l'îlot central sera une bordure spéciale ;

#### Avenue du Parc :

Considérant que le projet propose de libérer la partie du goulet des arrêts de bus et tram «Barrière» qui seront déplacés sur les autres branches ;

Considérant que le projet prévoit de part et d'autre des trottoirs un espace planté, aménagé de façon à traiter localement les eaux de pluie ; que du côté pair, dans le sens montant, une piste cyclable en béton poreux est également aménagée ; que de l'autre côté, dans le sens descendant, tous les modes partageront la même bande de circulation ;



Considérant qu'en accord avec le plan de circulation du CLM ParviS la circulation en sens montant entre la rue de la Perche et la Barrière est réservée aux transports en commun, les voitures provenant de la partie basse de l'avenue pourront faire demi-tour avant de s'engager dans le goulet ou continuer sur la perpendiculaire rue de la Perche ;

Considérant que le projet prévoit de déplacer la friterie sur le même côté mais en alignement avec la bande plantée afin de dégager le maximum d'espace pour la circulation piétonne ;

Considérant que le projet propose de raccorder les 5 rues qui débouchent sur ce tronçon de l'avenue du Parc (à savoir rue du Fort, rue Gisbert Combaz, rue de Bosnie sur le côté impair, rue Alfred Cluysenaar et rue Clémentine sur le côté pair) à l'axe principal via des trottoirs traversant et leurs abords sont aménagés en placettes afin de maximiser la surface végétale et perméable et de permettre aux riverains de s'approprier ces espaces ;

Considérant que la circulation routière autour du nœud à haute concentration d'accident composé par ces 5 rues traversant l'axe de l'avenue du Parc est revue dans le projet afin d'améliorer celle-ci tout en conservant la possibilité de traverser l'axe ;

Considérant que le projet prévoit un passage ouvert dans la berme centrale en prolongation de l'axe de la rue de Bosnie afin de permettre aux automobilistes provenant de la rue de Bosnie de traverser l'avenue du Parc et de remonter la rue Clémentine ou de se diriger vers la Barrière, mais uniquement en trafic local car ils seront bloqués par le sens unique du goulet ;

Considérant que le projet prévoit les mêmes mouvements la rue Gisbert Combaz, qui change de sens de circulation dans cette configuration ; que dans l'autre sens, du haut vers le bas, la seule traversée possible est celle depuis Clémentine vers Rochefort sur l'avenue du Parc ; que depuis la rue Alfred Cluysenaar les véhicules ne pourront que remonter vers la Barrière en trafic local jusqu'au carrefour avec rue de la Perche ;

Considérant que le projet prévoit du côté pair, entre l'avenue Clémentine et l'avenue des Villas de supprimer totalement le stationnement au profit des zones plantées et d'une piste cyclable séparée ;

Considérant que le projet prévoit que la piste débute juste après le carrefour avec l'avenue des Villas, traité également en trottoir traversant, et est déviée entre la zone plantée et le trottoir jusqu'à 20 mètres avant l'avenue Clémentine, où elle est reportée à côté de la voie carrossable avant de se réinsérer dans la circulation en zone cyclable ;

Considérant qu'au niveau du dernier tronçon de l'avenue du Parc, entre la chaussée de Forest et la place Rochefort, le projet prévoit d'interrompre la zone cyclable descendante à hauteur de la chaussée de Forest et la voirie continue, divisée entre voie carrossable et piste cyclable marquée, le stationnement est interdit ; qu'avec les mêmes principes décrits plus haut, l'espace entre la chaussée de Forest et la rue du Canada est aménagé en placette, avec une végétation dense, des zones perméables et des assises ;

Considérant que le projet prévoit d'aménager les trottoirs (y compris les parties traversantes) en pavés de terre cuite en nuances de gris sur toute la longueur de l'avenue du Parc, de la place Rochefort à la Barrière ;

Considérant que la piste cyclable séparée entre Rochefort et Clémentine, ne pouvant pas être infiltrante à cause de la forte pente et de la présence des réseaux d'impétrants, est projetée en asphalté traditionnel ocre, matériel qui optimise le confort des cyclistes ;

Considérant que la piste séparée du goulet sera au contraire en asphalté poreux, permettant une infiltration locale des eaux de pluie ; que les bandes de circulation seront en asphalté, marquées partiellement en ocre là où la voirie sera en statut de zone cyclable ;

Considérant que le projet prévoit que les bandes de stationnement soient en pavé porphyre à joint ouvert et enherbé ;

Considérant que les sites propres des transports en commun sont prévus dans le projet en modules préfabriqués de pavé naturel entre la place de Rochefort et la rue de la Perche ; que le tronçon suivant jusqu'à la Barrière, étant un espace mixte, site propre d'un côté et site partagé de l'autre, est prévu en asphalté ;

Considérant que les différentes interventions du projet déminéralisant et perméabilisant le sol sont les suivantes :

- Tout le long de l'avenue et sur ses deux rives, des (arbres) jardins de pluie, noues plus ou moins étroites (40, 90 ou 170 cm) et de faible profondeur (30 à 40 cm), sont creusés ponctuellement entre la chaussée et le trottoir, intercalés entre des bandes de stationnement.
- Au pied de ces nouveaux arbres sont semées des graminées et des vivaces.
- Des longues et/ou larges noues sont également creusées dans la berme centrale, sans que cela ne porte atteintes aux racines des arbres de l'alignement historique et aux caténares ;

Considérant que de manière à pouvoir gérer dans le périmètre même du projet la quasi-totalité des eaux de ruissellement, le réseau de noues est complété dans le projet par des massifs drainants, en sous-fondation des revêtements renouvelés ;



## Objectifs

Considérant que le projet de réaménagement de l'avenue du Parc et de la Barrière de Saint-Gilles vise à améliorer la cohabitation entre tous les flux qui la traversent, à donner le juste espace aux modes actifs, à améliorer le sentiment de sécurité et à réduire l'accidentologie ;

Considérant que le projet a pour objectif de :

- Développer un aménagement exemplaire autour du ruissellement des eaux, la perméabilité des sols et la symbolique de l'eau afin de pallier aux problèmes d'inondations récurrents du bas de cette avenue et des voiries aux alentours ;
- Créer une connexion paysagère depuis la Barrière jusqu'à la place Rochefort ;
- Intensifier l'usage de la bande centrale végétale pour les habitants.

## Motivations

### Aménagement

Considérant que le projet propose un aménagement en zone cyclable, entre la rue de la Perche et la chaussée de Forest, dans le sens descendant, et dans le sens montant, entre l'avenue Clémentine jusque à la hauteur de la rue de la Perche; qu'afin de marquer cet aménagement le projet prévoit une bande ocre au milieu de la chaussée ; que pour des raisons de cohérence et de lisibilité il y a lieu d'étendre la couleur ocre sur toute la largeur de la zone cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone ;

Considérant que le projet propose de déplacer la friterie sur le même côté que la situation existante mais en alignement avec la bande plantée dans le but de dégager le plus d'espace pour la circulation piétonne ; que ce nouvel emplacement se trouve trop proche de l'entrée/sortie de l'école « les Filles de Marie » fortement utilisée par les parents, les élèves et réception des livraisons ; qu'afin de dégager d'avantage l'accès et le rendre visible il y a lieu de déplacer la friterie en inversant sa position avec les bancs en face du mur aveugle ;

Considérant qu'en réunion BM-Urban, ce chantier avait été identifié comme chantier pilote pour des tests de revêtements à mener en collaboration avec le centre de recherche routière ;

Considérant que les matériaux prévus dans le projet contribuent à la mise en valeur du quartier et de la Barrière de Saint-Gilles, à l'augmentation du confort d'usage, auditif et visuel, et visent à garantir une excellente tenue à l'usure, compte tenu du rôle de cet espace dans la mobilité locale et régionale ;

Considérant qu'un permis d'urbanisme a été délivré par le fonctionnaire délégué pour la restauration du parc de Forest le 04/03/2020 (07/PFU/642828) et qui est en cours d'exécution ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer pour le revêtement de sol des briques en terre cuite le long de l'Avenue du Parc ; que cependant ce choix de revêtement ne se raccorde pas aux revêtements prévus sur les trottoirs du rond-point de la Barrière, à ceux existants sur la majorité des voiries adjacentes (rue A. Cluysenaar, Avenue Clémentine, Avenue P. Dejaer,...) et à ceux projetés pour le nouvel aménagement de la Place Van Meenen ; que ce choix ne se raccorde pas au contexte patrimonial et ajoute une matérialité supplémentaire dans un quartier déjà fortement hétérogène ;

Considérant que le présent projet répond à la stratégie 2 de l'axe 2 du PRDD en ce qu'il crée un espace public dont la qualité esthétique est améliorée par l'utilisation de mobilier urbain harmonieux et de matériaux durables, mais néanmoins nombreux et hétérogènes, ce qui pourrait compliquer la lecture du paysage ;

Considérant qu'il y a lieu de structurer la voirie de manière qualitative et de répondre à l'axe 2 du PRDD qui insiste sur la conservation de « la lisibilité de la structure urbaine » de l'espace public et le soin porté à « la qualité paysagère des aménagements » en zone 30 ;

Considérant que la pierre naturelle joue un rôle de régulateur thermique pour les microclimats urbains ; que son albédo est tel qu'il permet de limiter les effets négatifs des îlots de chaleur urbains, contrairement aux revêtements hydrocarbonés qui absorbent la chaleur ;

Considérant que la pierre naturelle est un matériau recyclable et réutilisable ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir la matérialité du revêtement de sol et de prévoir des pavés en pierres naturelles (pavés de grès ou de porphyre), afin d'améliorer la qualité esthétique de l'espace public et en se raccordant à la matérialité des voiries adjacentes ;

Considérant que le projet ne donne pas de précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et les permis d'urbanisme dans le périmètre du projet ; qu'il y a lieu d'en fournir ;



Considérant que le choix du revêtement en pavés de grès scié en trottoir n'offre pas un confort suffisant mais peut se justifier au regard du contexte patrimonial et de continuité des matériaux récemment utilisés sur l'avenue Paul Dejaer pour valoriser cet axe patrimonial ; que les pavés sciés permettront d'offrir un standard d'aménagement qui tend à se conformer aux exigences du PRM en matière de confort pour autant que les joints entre les pavés soient affleurants afin d'assurer une planéité maximale;

Considérant que la pose des bordures qui encadrent le site propre n'entre pas dans le contexte de la rue « qui pardonne les erreurs » ; qu'elles risquent de « coincer » les cyclistes lors des manœuvres (interdites) de dépassements qui risquent de se produire dans le sens montant ; que dès lors il y a lieu de revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;

Considérant qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que les bordures doivent être au même niveau que le filet d'eau ainsi qu'au même niveau que l'asphalte ; qu'en cas de problème avec l'écoulement des eaux, il y a lieu de jouer avec le niveau de l'asphalte ;

Considérant que la dimension de la rue A. Cluysenaar est trop large et rend possible un stationnement non souhaitable à son débouché (de l'ordre de 3m80) ; qu'afin de minimiser ces risques il y a lieu de réduire l'emprise visuelle de la chaussée carrossable en adaptant le revêtement du trottoir et le rendant franchissable pour le passage des véhicules lourds et SIAMU (cfr. guide de bonnes pratiques CRR-SIAMU) ;

Considérant que le projet prévoit un prolongement de la zone du quai (arrêt Combaz à hauteur du n°116 et de la rue Alfred Cluysenaar) traité avec différentes matérialités ; qu'il y a lieu de préciser la différence entre les 3 couleurs reprises sur le plan de la situation projetée (gris, brun et beige) ;

Considérant que le projet prévoit une largeur du site propre de 2.70 m au niveau des quais qu'il y a lieu de garantir une largeur suffisante à hauteur des arrêts de l'avenue du Parc afin de permettre le passage aisé des bus et des trams ;

Considérant que le projet positionne les abris de telle manière que leur fondation tombe sur la bordure qu'il y a lieu de les décaler d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) ;

Considérant que le projet prévoit la mise en place de dalles podotactiles au niveau des traversées piétonnes ; qu'il y a lieu que ces traversées soient conformes au RRU et au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM, notamment en ce qui concerne l'orientation des dalles podotactiles ; qu'il y a lieu d'intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejaer ;

Considérant que, selon le rapport d'incidence, il a été formulé d'étudier avec Bruxelles Propreté des solutions pour augmenter les poubelles autour de la zone d'intervention et pour replacer au mieux les bulles à verre dans un aménagement adapté, sécurisé et conforme ; qu'aucune piste n'a été développée pour ce point ; qu'il y a lieu de proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment à hauteur du goulet et à proximité du rond-point Rochefort ;

## Mobilité

### Modes actifs

Considérant qu'à l'avenue P. Dejaer, l'itinéraire des cyclistes passe à l'arrière du quai et au niveau du trottoir ; que ce passage est étroit, derrière un arbre et à angle droit ; que cet itinéraire sera difficilement respecté par les cyclistes ; qu'actuellement la zone est occupée par des terrasses de restaurants/café ; que le revêtement de ce passage sera plus confortable que le revêtement du trottoir et risque d'engendrer des situations conflictuelles entre les piétons et les cyclistes ;

Considérant que de ce fait et afin d'éviter les conflits, il y a lieu de revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'Avenue P. Dejaer, avec le tram et de permettre un aménagement des terrasses des commerces le long de l'arrêt du tram ;

Considérant que le régime de priorité entre le site-propre et la piste cyclable à l'approche de la Barrière n'est pas clair ; qu'il est rendu ambigu par la position du panneau (à gauche de la PC et en travers par rapport au SP) ; qu'il y a lieu de clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;

Considérant que le statut du goulet (de Barrière vers Rochefort) n'est pas clair en plan ; que les voitures empiètent sur le site propre du tram ainsi que sur la piste cyclable marquée ; que dès lors il y a lieu de clarifier l'aménagement et d'améliorer la cyclabilité du projet en étudiant la possibilité de prévoir une piste cyclable séparée dans le sens vers la place Rochefort ;



Considérant qu'à la fin de la zone cyclable (dans le sens montant), à hauteur de la rue de Perche, la configuration des lieux est telle qu'un véhicule à l'arrêt pourrait bloquer le passage des cyclistes vers la piste cyclable; qu'il y a lieu d'élargir l'accès à la piste cyclable séparée;

Considérant que le passage d'une situation avec piste cyclable séparé à la rue cyclable au niveau de l'intersection entre l'avenue du Parc et l'avenue Clémentine n'est pas visible ; qu'afin d'éviter les conflits entre les automobilistes qui tournent à droite et les cyclistes qui continuent leur trajet sur l'avenue du Parc, il y a lieu d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo ;

Considérant que le projet prévoit le passage d'une rue cyclable à une piste cyclable marquée à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ; que ceci permet aux cyclistes de dépasser les voitures qui sont à l'arrêt au feu rouge (place Rochefort); que cependant, aucun marquage au sol n'est prévu afin de diriger les cyclistes vers la piste cyclable ; qu'à cet fin il y a lieu de garantir la continuité des cheminements cyclistes ;

Considérant que la mise en œuvre du béton drainant rencontre actuellement des problème d'exécution ; que l'ajout de couleur au liant des graviers diminue son pouvoir adhérent ce qui rend le matériau fragile au point de s'effriter ; que dès lors il y a lieu de ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;

Considérant qu'afin de se conformer aux objectifs d'encourager les modes actifs, il y a lieu d'augmenter le nombre d'arceaux vélos sur l'avenue du Parc tout en garantissant un cheminement piéton confortable et en respectant le bon aménagement des lieux ;

Considérant que le modèle d'arceau vélo doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premiers et derniers arceaux d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer du maintien d'un box-vélo à proximité du Rond-Point de la Place Rochefort et prévoir d'en installer davantage dans le périmètre du projet ;

#### Trafic motorisé

Considérant que le CLM est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM ou Good Move) qui vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers en renforçant la collaboration entre les communes et la Région ;

Considérant qu'en application du plan Good Move, « les communes de Saint-Gilles et Forest (et Ixelles et Bruxelles Ville) ont été sélectionnées par la Région bruxelloise pour mettre en place une maille apaisée. » ;

Considérant que cette maille inscrite dans le Contrat Local de Mobilité «ParviS», définit plusieurs objectifs en vue d'apaiser le quartier :

- rendre la mobilité active et en transport public plus attractive (marche, vélo, transport en commun, etc) ;
- favoriser la convivialité des espaces publics ;
- réduire le trafic et la vitesse de celui-ci ;
- tout en maintenant l'accessibilité locale ;

Considérant que pour ce faire, l'accent est mis sur la réduction du « trafic de transit gênant », l'amélioration des réseaux pour les modes actifs et les transports en commun, ainsi que des projets de réaménagement d'espaces publics ;

Considérant que plusieurs phases rythment ce projet consultatif : le diagnostic ; la proposition et l'évaluation de scénarii pour aboutir à un scénario de circulation final ; et la création d'un programme de mise en œuvre sur le court, moyen et long terme ;

Considérant que dans le scénario final de la maille ParviS (et est en cours de discussion) l'axe de l'avenue du Parc constitue l'une des voiries interne au périmètre pour laquelle il est prévu de revoir le statut ; que l'objectif étant de la transformer en « voirie de quartier » de telle sorte à la « réserver pour desserte interne, [de] requalifier l'espace, [ainsi que de] valoriser les placettes ». La Barrière de Saint-Gilles y figure comme nœud de mobilité sur le quel rationaliser la circulation afin de réduire le trafic de transit mais surtout d'améliorer la qualité de l'espace et des usages ;

Considérant qu'actuellement l'Avenue du Parc est sujette à une grande fréquentation d'un trafic de transit ;

Considérant que cependant, la mise en place d'un sens unique au niveau du goulet de l'avenue du Parc est susceptible de reporter le trafic dans la rue de la Perche, qu'il s'agit d'une voirie plus locale dans laquelle se situent notamment une école et une piscine communale ;

Considérant que la rue n'est pas adaptée au passage des nombreuses voitures, qu'un tel trafic est susceptible de porter atteinte à la sécurité des accès aux équipements précités et à la tranquillité de la zone résidentielle ;





Considérant qu'il y aurait lieu de procéder à l'implémentation d'un feu à l'entrée du site propre du goulet de Perche vers Barrière assurant 100% de priorité au tram et au bus de la STIB et permettant une circulation à double sens si, dans les 6 mois après la mise en œuvre, des effets de reports insoutenables pour les voies secondaires étaient constatés ;

Considérant que, bien qu'il soit mentionné dans la note explicative que l'arrêt de tram de l'avenue Théodore Verhaegen est maintenu, ce dernier n'apparaît pas sur les plans du projet, que sa suppression en le déplaçant avenue Paul Dejaer est susceptible d'y induire une potentielle congestion des différentes lignes de tram et du trafic des automobilistes, l'abri de l'avenue Paul Dejaer étant situé à proximité du rondpoint de la barrière ;

Considérant également la présence de l'Institut des Filles de Marie dans l'avenue Théodore Verhaegen et de l'école Léonie Lafontaine et de la piscine communale dans la rue de la Perche rendant nécessaire la présence d'un arrêt de tram à proximité, que le déplacement de l'abri-tram dans l'avenue Paul Dejaer impliquerait la traversée de 2 rues du rond-point pour les nombreux élèves devant se rendre à l'Institut avec les potentiels problèmes de sécurité que cela induit ;

Considérant que la traversée piétonne au niveau du carrefour Avenue du Parc/Rue de Bosnie est gérée par feux; qu'il manque les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur Avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt;

Considérant que la dimension de la rue A.Cluysehaar est trop large et peut permettre aux véhicules de tourner à gauche et traverser l'av. du Parc, de plus, la bordure charretière est trop large et l'îlot donne l'impression que les voitures peuvent tourner à gauche par le site-propre ; qu'afin d'éviter ces risques il y a lieu de revoir l'aménagement en redimensionnant l'espace au niveau de la sortie de la rue ;

Considérant que dans le même objectif que le précédent, il convient d'intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue A.Cluysehaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;

Considérant que les plans représentent quelques imprécisions qu'il convient de définir :

- L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysehaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, un espace vert pourrait être envisageable ;
- Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
- Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
- Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

Considérant que le projet prévoit un marquage en damier au niveau du rond-point Rochefort afin signaler le passage des trams ; que ce marquage risque d'induire en erreur les automobilistes et provoquer l'insertion des voitures dans le site propre ; que de ce fait il y a lieu de prolonger le damier vers la zone d'arrêt ;

Considérant qu'une phase test n'est pas envisageable dans le cas de ce projet car les résultats seront incorrects du fait que les rails ne seront pas changés ;

### Stationnement

Considérant les objectifs du Plan Régional de Mobilité Good move et son principe STOP, ainsi que la politique de mobilité et de stationnement qui vise à réduire la pression des voitures et libérer davantage d'espace public ainsi que de renforcer le maillage cyclo-piéton et PMR dans le quartier ;

Considérant que le PRDD et Good Move programment une diminution du stationnement en voirie de 25% ; que le projet prévoit de supprimer des places de stationnement au profit de l'amélioration du confort des piétons et des usagers des transports en commun ; que cette suppression est cohérente au regard de la spécialisation modale de la voirie « Piéton Plus», «Vélo CONFORT» ;

Considérant que toutefois le projet supprime 70% des places de stationnement soit 117 places sur un total de 155 places ; que le rapport d'incidence indique que les possibilités de compensation hors voirie en cas de suppression de stationnement sur l'avenue du Parc sont très limitées ; qu'aucun potentiel ne se dégage du Cobrace, et peu de potentialités des équipements à proximité ou des surfaces non bâties ;

Considérant qu'en commission de concertation le demandeur a mentionné une convention avec Parking.Brussels ; qu'aucun renseignement à ce sujet n'est indiquée dans le RI ; qu'il y a lieu de fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement et activer parking.brussels pour créer un offre concrète de stationnement hors voirie (d'une 30 places) dans les environs directs de l'avenue du Parc;

Considérant que le plan de stationnement de la commune de Saint Gilles reprend l'avenue du Parc comme zone verte (stationnement continue) ; que d'après les conclusions de rapport d'incidences la demande de stationnement en voirie est forte dans ce périmètre ; que les taux d'occupation moyens varient entre 75% et 90%, en semaine comme le samedi avec



des taux d'occupation plus élevés en début et fin de journée révèlent une dynamique résidentielle ; qu'afin d'éviter les risques d'une pression sur le stationnement ingérable, il y a lieu de maintenir une vingtaine de places de stationnement en voirie en plus de celles proposées dans le projet sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes ;

Considérant qu'il y a lieu de fournir également des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Considérant que pour opérer la transition vers une mobilité plus propre et durable, la Région bruxelloise s'est fixé l'objectif de rendre 22.000 points de recharge pour véhicules électriques accessibles au public d'ici 2035 ; que cette mesure a été approuvée par le Gouvernement, en 2020, dans sa « Vision stratégique sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques ; que dès lors il convient de prévoir des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques dans le périmètre du projet ;

### Nature – biodiversité- espaces ouverts

Considérant l'importance de promouvoir la biodiversité en ville ;

Considérant que ce projet prévoit d'augmenter la masse végétale sur l'avenue du Parc et de planter des arbres sur la Barrière afin de renforcer une continuité verte du parc de Forest et la place de Rochefort jusqu'à la Barrière de Saint-Gilles ;

Considérant que ce réaménagement permet une clarification de l'Avenue du Parc comme espace vert public permettant un ancrage à deux échelles :

- A l'échelle locale, l'avenue réaménagée offre des espaces d'appropriation pour les riverains ;
- A l'échelle de la ville de Bruxelles, cet espace métropolitain devient un repère paysager au sein des quartiers avoisinants ;

– Considérant que le projet propose sur l'avenue du Parc de :

- Maintenir 35 arbres sur 59
- Abattre 8 arbres
- Transplanter 16 jeunes Sophoras le long de voiries bruxelloises
- Planter 106 nouveaux arbres

– Considérant que sur la Barrière de Saint-Gilles, le projet propose de :

- Maintenir les 9 arbres existants
- Planter 4 nouveaux arbres

Considérant l'importance du développement de la végétation en ville et du choix des essences en favorisant les espèces indigènes ; qu'à cette fin il y a lieu de remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex : Amelanchier ovalis) ;

Considérant l'importance de promouvoir la plantation d'une strate herbacée/vivace et arbustive dès que ceci est possible ;

Considérant que lors des travaux de revêtements et de fondations il faudra faire impérativement attention à protéger les racines des végétaux existants ;

Considérant qu'afin de permettre le bon développement des arbres, il y a lieu de réaliser des fosses d'arbres suffisamment espacées et de prendre en compte les recommandations de mise en œuvre -Arbres en milieu urbain- édité par Trees & Design/Action Group, en ce qui concerne la continuité des fosses de plantation souterraines ;

Considérant que le projet propose de planter de nouveaux alignements d'arbres ; qu'il y a lieu de veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

Considérant que d'après le reportage photographique, un arbre se situe en face de l'Immeuble de rapport De Beck classé (avenue Paul Dejaer) , or cet arbre n'est pas repris sur plan ; qu'il y a lieu de préciser si l'arbre en face est prévu à l'abattage ;

Considérant l'importance de la récupération des matériaux pour l'aménagement ; que le projet est sensible à cette démarche prévoit de réutiliser les pavés porphyre existants dans l'aménagement projeté ;

### Gestion des eaux

Considérant que le projet tant vers l'exemplarité avec la reprise des eaux pluviales des voiries et trottoirs dans des noues avec surverses connectées régulièrement à des massifs stockants souterrains ;

Considérant qu'un travail sur les revêtements pour qu'ils soient plus perméables a également été mené ;



Considérant qu'une incohérence persiste entre la note hydraulique et le rapport d'incidences : la note hydraulique évoquant, page 9 la pose de béton poreux au niveau du tronçon du Goulet, alors que dans le rapport d'incidences est évoqué (page 41-matériaux) de l'asphalte poreux pour ce même tronçon ;  
 Considérant qu'il n'est pas expliqué quelles sont les raisons qui ont poussé à exclure la mise en place de massifs infiltrants sous le site propre du tram et que dès lors, l'eau de ruissèlement des voies de tram continuera à être renvoyées à l'égout ;  
 Considérant que la note hydraulique laisse entendre qu'en phase chantier, en collaboration avec la STIB, la possibilité sera étudiée d'écouler les eaux du tram vers les grandes noues centrales ;  
 Considérant qu'une alternative à l'asphalte classique posé en voirie est l'asphalte poreux qui permettrait aux endroits les plus contraints (Combaz et Goulet) de diminuer le ruissèlement incident mais que celui-ci n'est pas étudié ;

#### Patrimoine

Considérant que l'arrêt du tram de l'avenue Paul Dejaer est situé à l'endroit d'un immeuble repris sur la liste de sauvegarde (la maison Forge au n° 10) et deux immeubles classés (l'immeuble De Beck au n° 9 et l'ancienne boucherie au n°16) ;  
 Considérant qu'autour des deux immeubles classés une zone de protection est établie afin de préserver les abords de ces biens et d'évaluer l'impact de travaux sur les perspectives vers et depuis ces biens ;  
 Considérant que l'installation d'abris de tram dans cette zone de protection ne participe pas à la mise en valeur des biens protégés ;  
 Considérant que le déplacement de ces abris en dehors de cette zone n'entraîne pas le déplacement de l'arrêt de tram ;  
 Considérant que la statue représentant la porteuse d'eau, œuvre de Julien Dillens qui se situe place de la Barrière est déplacée afin de préserver plus longuement les rails de tram qui à leur emplacement actuel sont usés rapidement à cause du rayon de courbure de ces trams qui est trop serré et du relief pentu que la Barrière présente ;  
 Considérant que la statue mise en place en 1900 sur un socle d'Alban Chambon a déjà été déplacée vers l'avenue du Parc en 1932 et replacée en 1974 à son emplacement actuel avec une nouvelle vasque et un nouveau socle. La statue a été remplacé par une copie en 1992 ;  
 Considérant que la statue ne sera plus au centre de la place, mais se trouvera dans l'îlot central, mais décentrée au croisement de la chaussée de Waterloo, rue de l'Hôtel des Monnaies et la rue Théodore Verhaegen ;  
 Considérant que la statue sera remise en valeur sur un nouvel ouvrage d'art ;

#### Autre

Considérant qu'il y a lieu de respecter les conditions émises par l'avis du SIAMU, notamment en ce qui concerne les points suivants :

1. La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
2. En divers endroits, les alignements d'arbres semblent rendre difficile, voire impossible, l'accessibilité aux façades pour les auto-échelles du Service d'Incendie (p.e. aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl. de Rochefort). Il y a lieu d'implanter les arbres ou d'adapter les essences en vue de permettre l'accessibilité aux auto-échelles aux baies en façade (qui servent de deuxième voie d'évacuation pour les logements),

Considérant que sur l'avenue du Parc les luminaires existants sont conservés à l'exception de ceux qui se situent sur la berme qui sont supprimés dans le but de favoriser le développement de la faune et de la flore. En correspondance des arrêts des transports en commun, qui sont également les endroits de traversée pour les piétons et les cyclistes, des éclairages spécifiques sont placés afin de les sécuriser ;

Considérant qu'à la barrière de Saint-Gilles un renouvellement total des éclairages est prévu ; que les nouveaux éléments seront placés sur les poteaux des lignes aériennes des trams afin de désencombrer au maximum l'espace public et d'avoir un éclairage uniforme ;

Considérant que les appareils d'éclairage doivent suivre les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; que la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; que la température de couleur des luminaires est 3000K et que la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

#### Conclusion

Considérant qu'à l'initiative de Bruxelles Mobilité, un processus de participation citoyenne a été réalisé par les bureaux d'études CityTools et Grounded Urbanism dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine CRU 4 pour le projet d'aménagement de l'avenue du Parc ;

Considérant qu'un travail de terrain, une enquête sociale et plusieurs rencontres et moments d'échange avec les habitants ont eu lieu de septembre à décembre 2021 ; qu'à la suite de cela un rapport de diagnostic a été rédigé en janvier 2022 ;

Considérant que lors d'une deuxième phase, d'autres rencontres et un atelier participatif plus large avec des acteurs locaux ont permis de déterminer les enjeux du réaménagement et des recommandations ont été faites en juin 2022 ;



Considérant que le projet améliore globalement la circulation des piétons et des cyclistes et est conforme aux objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

Considérant qu'il répond également à sa stratégie 5 en ce qu'il offre de nouveaux espaces verts, renforce la biodiversité et déminéralise l'ensemble du périmètre ; qu'il répond également au renforcement du maillage bleu en offrant des infrastructures de temporisation, rétention, infiltration des eaux pluviales permettant une nette amélioration de sa gestion ;

Considérant que le projet, suivant les objectifs du CRU4, se veut un aménagement exemplaire en ce qui concerne le ruissellement des eaux de pluie et de perméabilité des sols en couplant la notion de maillage vert à celle du maillage bleu ;

#### AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :

##### Aménagement

- Garantir une mise en œuvre optimale des revêtements pavés pour s'assurer d'une planéité maximale, notamment par la réalisation de joints affleurants ;
- Etendre le revêtement ocre sur l'ensemble de la rue cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone cyclable ;
- Revoir la matérialité du revêtement de sol sur l'avenue du Parc afin d'obtenir une lecture paysagère cohérente avec les voiries adjacentes au projet et opter pour un revêtement en pierre naturelle ;
- Fournir des précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et le permis (07/PFU/642828) délivré le 04/03/2020 pour la restauration du parc de Forest ;
- Revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;
- Limiter l'emprise visuelle de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar à son débouché (de l'ordre de 3m80) afin d'éviter les risques de stationnement gênant pour la giration des véhicules SIAMU ;
- Préciser la différence entre les 3 couleurs (gris, brun et beige) reprises en plans dans le prolongement du quai (arrêt Combaz) à hauteur du n°116 de la rue Alfred Cluysenaar ;
- Garantir une largeur suffisante du site-propre à hauteur de l'arrêt qui prend en compte le passage des bus ;
- Décaler les abris d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) et les positionner de telle manière que leurs fondations ne tombent pas sur la bordure ;
- Intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejaer ; et revoir les dispositifs podotactiles conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Inverser la position de la friterie avec les bancs en face du mur aveugle afin de dégager d'avantage l'accès à l'école des filles de Marie ;
- Proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment à hauteur du goulet et à proximité du rond-point Rochefort ;
- S'assurer du maintien de l'arrêt de tram 81 de la rue Théodore Verhaegen ;

##### Mobilité

##### Modes actifs

- Rendre plus visible le passage d'une situation avec piste cyclable séparée à la zone cyclable et ce au niveau de l'avenue du Parc et de l'avenue Clémentine, à cette fin, il est possible d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l'insertion de la zone cyclable ;
- Élargir l'accès à la piste cyclable à hauteur de la rue de Perche à l'issue de la zone cyclable de l'avenue du Parc afin de garantir une fluidité des cyclistes ;
- Ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;
- Intégrer des bordures surélevées au niveau du début de la piste cyclable séparée (avenue du Parc / tronçon Rochefort) afin de protéger les cyclistes des automobilistes ;
- Améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point de la Barrière de Saint-Gilles ;
- Marquer une ligne de « cédez le passage » sur le site-propre en amont du débouché de la piste cyclable, à l'approche de la Barrière et clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;



- Le trottoir (3m50) peut être réduit pour amener la piste jusqu'à la Barrière ;
- Les noues du goulet qui séparent la piste cyclable de la rue doivent pouvoir être réduites ou supprimées côté droit dans le sens vers Barrière pour permettre l'intégration de tout le programme dont deux pistes cyclables séparées ;
- Créer une piste cyclable séparée dans le sens Parc côté goulet en réduisant le trottoir et la largeur des noues afin de privilégier un espace pour piétons assez large et une piste cyclable ;
- Revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'avenue P. Dejaer, avec le tram, afin d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons et permettre un aménagement partiel des terrasses des commerces le long de l'arrêt ;
- Garantir la continuité de la rue cyclable et de piste cyclable à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ;
- Augmenter le nombre d'arceaux vélos tout en respectant le cahier de l'accessibilité piétonne édité par Bruxelles mobilité ;
- S'assurer du maintien d'un box vélos à proximité du rond-point de la place de Rochefort et prévoir d'en installer davantage dans le périmètre du projet ;

#### Trafic motorisé

- Supprimer l'accès à la rue de la Perche depuis le goulet de l'avenue du Parc, y inverser le sens de la circulation et s'assurer que les aménagements des voiries proposés permettent aux automobilistes de faire demi-tour dans l'avenue du Parc sans encombrement ;
- Six mois après la mise en œuvre, en cas d'évaluation d'effets de reports insoutenables pour les voies secondaires, la région, en concertation avec la commune, pourra rouvrir et procéder à l'implémentation d'un feu à l'entrée du goulet de Perche vers Barrière, à la fin de la rue cyclable avant le goulet, assurant ainsi 100% de priorité au tram et au bus de la STIB et permettant une circulation à double sens ; la réversibilité la moins onéreuse possible doit être privilégiée ;
- Ajouter les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur l'avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt à hauteur de la rue de Bosnie ;
- Prolonger le damier au niveau du rond-point Rochefort vers la zone d'arrêt afin d'éviter l'insertion des voitures sur le site propre ;
- Revoir l'aménagement en réduisant la chaussée carrossable au niveau de la sortie de la rue Cluysenaar afin d'éviter que des véhicules tournent à gauche et traversent l'av. du Parc ;
- Intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue Cluysenaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;
- Rectifier certaines imprécisions des plans qui prévoient des revêtements inadaptés ou non référencés :
  - o L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, nous suggérons un espace vert ;
  - o Les revêtements des quais de l'avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
  - o Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
  - o Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

#### Stationnement

- Fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement et activer parking.brussels pour créer un offre concrète de stationnement hors voirie (d'une 30 places) dans les environs directs de l'avenue du Parc ;
- Maintenir une vingtaine de places de stationnement en voirie en plus de celles proposées dans le projet sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes actifs ;
- Prévoir des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- Fournir des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;



### Nature – biodiversité- espaces ouverts

- S’assurer que les fosses de plantations soient suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée ;
- Remplacer les Amelanchier arborea ‘Robin Hill’ par une essence indigène (ex : Amélanhier ovalis) ;
- Préciser si l’arbre en face de l’Immeuble de rapport De Beck classé est prévu à l’abattage (avenue Paul Dejaer) ;
- Veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l’arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l’art.16 du titre 7 du RRU ;

### Gestion des eaux

- Détailler les plans afin de définir le moyen de ne pas renvoyer les eaux de ruissèlement issues du tram à l’égout, par exemple en prévoyant un système de By-pass caniveaux pour rail en vue de réorienter l’eau vers les noues de manière transversale ;

### Patrimoine

- Déplacer l’abris tram en dehors de la zone de protection autour des biens protégés de l’avenue P.Dejaer ;

### Autre

- Respecter les conditions du service du SIAMU en ce qui concerne :
  - La conception, l’implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
  - S’assurer que l’implantation des arbres ou que les essences choisies, notamment aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl.de Rochefort, permettent l’accessibilité du SIAMU aux baies en façade.
- Garantir que les appareils d’éclairage suivent les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; la température de couleur des luminaires est 3000K et la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

### AVIS- Commune de Forest :

Vu la demande introduite par : Service Public Régional de Bruxelles (SPRB) relative à un bien sis : Avenue du Parc Avenue du Parc Barrière de Saint-Gilles et tendant à : Réaménager de façade à façade de l’avenue du Parc entre la Barrière de Saint-Gilles et la place Rochefort dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbain 4.

Vu le Code bruxellois de l’Aménagement du Territoire (CoBAT) ;

Vu l’article 123, 7° de la nouvelle loi communale ; Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 réglant la forme ainsi que les procédés d’information et de mise à disposition des décisions prises en matière de permis d’urbanisme, de permis de lotir et de certificat d’urbanisme par le collège des bourgmestre et échevins, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement ;

Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 relatif aux changements d’utilisation soumis à permis d’urbanisme ;

Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d’urbanisme, de l’avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l’intervention d’un architecte et ses modifications ;

Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 octobre 2018 déterminant les actes et travaux soumis à permis d’urbanisme dispensés de l’avis préalable, de la visite de contrôle et de l’attestation de conformité du Service incendie et d’aide médicale urgente et ses modifications ;

Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d’aménagement du territoire, d’urbanisme et d’environnement ; Vu l’arrêté de l’Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation, modifié par l’arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;

Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 septembre 2013 relatif aux charges d’urbanisme imposées à l’occasion de la délivrance des permis d’urbanisme ; Vu l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 janvier 2004 relatif aux permis d’urbanisme à durée limitée ;



Vu le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ;

Vu les règlements communaux d'urbanisme suivants : Règlement Communal d'Urbanisme sur la bâtisse et la voirie, Règlement Communal d'Urbanisme en matière de gestion des eaux pluviales ;

Considérant que la demande a été introduite en date du 02/06/2023 ; Considérant que l'accusé de réception complet de cette demande porte la date du 13/07/2023 ;

Vu l'enquête ouverte par le Collège des Bourgmestre et Echevins du 24/09/2023 au 23/10/2023 et qu'au terme de celle-ci, le procès-verbal constate : 17 réclamation(s)/observation(s) ; Vu l'avis reporté de la commission de concertation du 07/11/2023 ;

Vu la demande d'avis de la Direction de l'Urbanisme ;

#### Contexte

Considérant que le périmètre du projet se trouve en réseau viaire, en axes structurants, en zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et en liseré de noyau commercial au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le projet se situe dans la zone de protection des biens classés suivants :

- Ancienne charcuterie par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17/02/2011 ;
- Immeuble de rapport De Beck par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 08/05/2008

Considérant que, à la carte 4 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative aux « espaces publics et rénovation urbaine », le périmètre projeté se situe :

- Zone de revitalisation urbaine 2016.
- Noyau d'identité locale existant.

Considérant que, à la carte 6 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative aux « réseaux structurants de mobilité », le périmètre projeté se situe en :

- Réseau de transport en commun de haute capacité : Ligne de TC de haute capacité existante.

Considérant que les voiries concernées par le projet sont reprises au Plan Régional de Mobilité (PRM) GoodMove comme suit :

- Avenue du Parc : Piéton-PLUS, Vélo-CONFORT, TC-CONFORT, auto-QUARTIER et PL-QUARTIER ;
- Rue Antoine Bréart : Piéton-PLUS (de barrière à Perche) – Piéton-CONFORT (de Perche à Combaz) – Piéton-QUARTIER (de Combaz à Rochefort), Vélo-QUARTIER, TC-CONFORT, auto-QUARTIER et PLQUARTIER ;
- Barrière : Piéton-PLUS, Vélo-CONFORT (pour majorité), TC-CONFORT (pour majorité), autoQUARTIER et PL-QUARTIER ;

#### Objet

Considérant que la présente demande vise à réaménager complètement l'avenue du Parc dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine 4 « Avenue du Roi » ; qu'en complément à cette rénovation, est pris en compte aussi le réaménagement de la Barrière de Saint-Gilles ; que dans le cadre de ce projet, dans l'avenue Paul Dejaer côté impair, un aménagement d'arrêt de tram sera réalisé également mais aussi un arrêt de bus dans la chaussée de Waterloo vers ville côté impair et un arrêt de bus dans la rue de l'Hôtel des Monnaies côté pair ;

#### Procédure

Considérant que la demande a été soumise à une enquête publique pour le motif suivant :

- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun.

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

- En application de l'article 175/20 du COBAT, et du point 19 de son annexe B : travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant.

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

- En application de l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci.



Considérant que 538 réclamations nous sont parvenues en cours d'enquête organisée du 24/09/2023 au 23/10/2023 sur le territoire de la commune de Saint-Gilles et 17 réclamations sur le territoire de la commune de Forest ; qu'elles concernent principalement :

#### Général

- Soutien au projet (amélioration de la qualité de vie, circulation fluide, réduction pollution sonore)
- Non-respect du principe STOP (STIB, puis piétons, puis voiture, puis cyclistes) ;
- Propose mise en place d'une phase-teste avant le vrai aménagement

#### Aménagement

- S'inquiète de la durabilité des matériaux utilisés (résistance dans le temps, déminéralisation)
- S'inquiète de la réduction du trottoir entre le commerce et l'abribus à hauteur du n°186
- S'interroge sur le nombre d'abribus à l'arrêt Dejaer (2 contre 1 en face) ; entrave la visibilité de la maison De Beck (classée)
- Manque de précision quant à la distribution des arrêts STIB (que devient l'espace du T81 rue Th.Verhaegen, arrêts trop courts ch. de Waterloo et rue H. des Monnaies)
- Demande si une étude a été menée quant à la localisation future de conteneurs à déchets enterrés
- Contre déplacement de la Porteuse d'eau car gêne la perspective
- Contre arrêt de tram avenue Paul Dejaer : nuisances pour les riverains et commerçants, blocage possible du rond-point, élimine une zone de déchargement, et une zone de taxi ; suppression des feux dangereux pour enfants et école
- Souhaite le maintien des feux de circulation à la Barrière
- Demande si l'espace carrossable autour de la Barrière est prévu pour une ou deux voitures avec vélos à côté ou juste une seule voie pour tous
- Estime que l'aménagement ne prend pas en compte les besoins du commerce local, de l'horeca
- Demande de prévoir des bordures entre les places de parking, les circulations piétonnes et les zones plantées
- Ecole des filles de Marie : la porte-cochère qui donne sur l'avenue du Parc est renseignée comme garage mais c'est une sortie de secours ; la friterie doit changer de place
- Nécessité pour l'école de pouvoir déposer une quinzaine de conteneurs déchets le long de l'avenue du Parc

#### Faune et flore

- Manque de compréhension du projet quant au contexte paysager et patrimonial (manière de verduriser peu appropriée)
- Manque de protection des arbres contre les dépôts sauvages de déchets
- Abattages d'arbres non compensés
- Demande à ce que la végétation existante soit préservée et mieux entretenue
- Opposition quant à la plantation d'arbres devant les numéros impairs (moins de lumière pour les pièces à vivre, perte de plus-values), particulièrement n°109-113 ; plutôt planter sur la berme ; problème lors des déménagements si arbre contre façades (lifts)
- Approuve végétalisation de la Barrière ; demande plus d'arbres

#### Modes actifs

- Contre la piste cyclable en trottoir av. Dejaer (conflit avec les terrasses des Horeca, perte de place pour les piétons/PMR)
- Demande à ce que la sécurité des aménagements soit validée par les associations cyclistes
- Manque d'une piste cyclable séparée entre la Barrière et la place de Rochefort
- Demande de poursuivre la piste cyclable jusqu'au rond-point de Rochefort
- Dangerosité du passage piéton av. Paul Dejaer (manque de visibilité pour le tram) et manque de dalles podotactiles
- Propose une piste cyclable séparée (anneau cyclable) sur le rond-point Barrière
- S'interroge sur la sécurité de la piste cyclable av. du Parc : manque délimitation physique entre trottoir et piste cyclable, quid de la présence de la piste sur la bande voiture au début de l'avenue
- Demande de mettre en place des dispositifs ralentisseurs étant donné la longueur de la rue cyclable ;
- Manque de marquage pour que les voitures cèdent la priorité aux vélos quand ces derniers quittent la piste cyclable séparée et reprennent la voirie partagée
- Demande l'élargissement du trottoir à hauteur de l'av. Clémentine
- Signale problématique du dérapage des roues des vélos sur partie dallée autour de la Barrière
- Pointe la dangerosité de l'arrêt Combaz (rétrécissement de la voirie, voitures qui ne peuvent plus dépasser les cyclistes en empruntant le site propre du tram) ; proposition de placer l'arrêt du côté de la berme centrale ; proposition de bordure pour séparer les flux cyclistes et piétons
- Demande si des box vélos sont prévus
- Estime que projet surtout en faveur des cyclistes en oubliant les autres (PMR, personnes âgées)
- Emplacements des arceaux pour vélos pas clairement indiqués et devraient être plus nombreux

#### Circulation

- Pointe le risque d'embouteillages
- Crainte d'un trafic de transit dans la rue de Prague
- Questionne la déviation de la circulation rue de la Perche, G. Tell, T. Verhaegen ; quid de l'encombrement de ces rues ; quid de la circulation des poids-lourds
- Signale le non-respect du sens unique sur Dejaer
- S'inquiète de la vitesse pratiquée par les automobilistes en descente vers la Barrière
- Estime que passage à double-sens de Combaz sera dangereux

#### Stationnement





- Contre la suppression du stationnement ; manque de mesures compensatoires ; problème pour riverains et pour visiteurs (professions libérales, livraisons, personnel de l'école, ...)
- Demande à ce que soit vérifié l'ensemble des accès aux garages privés (rayons de giration)
- Demande de prévoir des places pour véhicules électriques
- Demande à ce que soient déplacées la station de taxi à hauteur du n°29 av. Dejaer et la station Villo ! pour maintenir le parking
- Souhaite connaître l'avis de parking. brussels

#### Divers

- Demande d'informations quant aux délais du chantier
- Problèmes de dessin : manque les passages piétons sur les plans
- Demande combien vont coûter les travaux

#### Situation existante

Considérant la configuration de la Barrière de Saint-Gilles en carrefour complexe : sept branches aboutissent sur cet espace aménagé comme un grand rond-point avec la statue de la Porteuse d'eau, érigée sur une fontaine, au centre ;

Considérant que les trottoirs y sont étroits et protégés par des barrières ; qu'ils présentent un revêtement de qualité mais vétuste ; qu'il n'y a aucun aménagement spécifique pour les cyclistes qui circulent en trafic mixte sur un revêtement en pavé, sur la partie plus interne de l'anneau, et en asphalte sur la partie externe ;

Considérant que deux lignes de tram circulent sur trois des sept branches et franchissent la Barrière suivant le sens de circulation autour de la fontaine ;

Considérant que la présence du tram et des aiguillages des rails, la largeur de la bande de circulation qui permet à plusieurs véhicules de circuler de front, la gestion par feux et par priorité de droite au même temps, créent souvent des problèmes de sécurité routière et de trafic ;

Considérant que l'avenue du Parc est un axe structurant dans le maillage urbain reliant la Barrière de Saint-Gilles à la place de Rochefort ; que ses éléments linéaires tels que l'alignement historique d'arbres et la présence des rails de tram renforcent ce caractère ;

Considérant que la partie du goulet, proche de la Barrière, accueille les arrêts dénommés Barrière, une école, la friterie et quelques commerces ; qu'elle connaît une forte fréquentation piétonne sur des trottoirs étroits et un trafic intense ;

Considérant que la barrière de Saint-Gilles est un carrefour à feux mais certaines branches adjacentes ont le feu au vert simultanément ; qu'il est régi aussi par la priorité de droite, l'ensemble sème la confusion ;

Considérant que la Barrière manque de lisibilité par le fait que la circulation n'y est pas canalisée, ce qui induit à de multiples conflits et des blocages pour tous les modes ;

Considérant La Barrière de Saint-Gilles est une zone à concentration d'accidents (ZaCA) ; que les entrées sur le carrefour ne sont pas sécurisées ; plusieurs voitures y roulent de front, ce qui crée une grande confusion ;

Considérant que sur l'avenue du Parc, l'intersection avec la rue de Bosnie, l'avenue Clémentine et la rue Alfred Cluysenaar est également reconnue comme ZaCA. ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, les rails de tram sont implantés en courbe avec 6 aiguillages ; que le rayon de courbure est trop serré et de surcroît la Barrière présente un relief pentu ; que cela provoque une usure rapide des rails. Sur les lignes 81 et 97, les trams vont être remplacés à terme par les modèles de tram 3000 ce qui va augmenter l'usure des rails ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, la vitesse commerciale des trams est faible ; que ceci est dû à un problème d'ordre structurel (aiguillages, carrefour et courbe à franchir) mais la congestion automobile est aussi impactante ponctuellement (voir 3.4.1.3 Les transports publics) ; que les trams sont souvent bloqués dans le trafic ;

Considérant que dans l'avenue du Parc, les arrêts sont trop étroits et non conformes ; que l'arrêt de tram « Barrière » est fort fréquenté, la largeur des quais est insuffisante et leur position n'a pas de lien direct avec la station de métro Horta ;

Considérant qu'à la Barrière de Saint-Gilles, la circulation des cyclistes est compliquée à cause de la présence de rails et de leurs aiguillages mais aussi du fait que plusieurs automobilistes peuvent rouler de front ; que ceci est aggravé par la priorité de droite, les pavés porphyre et la forte pente qui mettent les cyclistes dans une situation inconfortable ;

#### Situation projetée

##### Barrière de Saint-Gilles :



Considérant que le projet propose de repositionner l'îlot central et l'élargir au maximum afin de réduire l'emprise dédiée au trafic automobile, au profit des modes actifs et des trams, tout en gardant la possibilité de passage des convois exceptionnels ;

Considérant que le projet prévoit de changer les parcours du tram qui traverse le nouvel îlot central au lieu d'y tourner autour ; afin de réduire la longueur des trajets des trams et le nombre d'aiguillages, ainsi que de clarifier le régime de priorité absolue du tram ; que celui-ci va couper la circulation et traverser la Barrière en deux points plutôt que s'insérer dans la circulation et permettre aux autres véhicules de circuler de front ;

Considérant que suite au réaménagement de l'îlot central et le déplacement des rails de tram, le projet prévoit de déplacer la statue de la Porteuse d'eau de sa position au centre de la fontaine qui structure l'espace actuel de la Barrière ; qu'elle sera accueillie sur un nouvel ouvrage d'art dans l'îlot central, mais décentrée, au croisement des axes de la chaussée de Waterloo (vers faubourg), de la rue de l'Hôtel des Monnaies et la rue Théodore Verhaegen ;

Considérant que le projet prévoit que les axes des sept voiries sortantes sur la Barrière de Saint-Gilles soient réorientés vers le point central du nouvel îlot ; que ceci est dans le but de clarifier le régime de priorité en rond-point sans feux tricolores afin de réduire les vitesses à l'entrée et la sortie du carrefour et d'améliorer la sécurité au niveau des passages piétons ;

Considérant que le projet projeté de réduire la largeur de l'espace carrossable de la Barrière à environ six mètres à l'aide d'avancées de trottoir entre chacune des branches ;

Considérant que le projet propose d'aménager des plateaux aux insertions des rues sur la Barrière, à l'exception des trois carrefours traversés par les trams (avenue du Parc, rue Théodore Verhaegen et avenue Paul Dejaer) dans le but de renforcer le sentiment de sécurité des modes actifs en réduisant les vitesses des véhicules en entrée et sortie ;

Considérant que le périmètre de l'intervention s'étend au-delà de la Barrière sur les branches qui sont traversées par les transports en commun afin d'aménager les arrêts déplacés du goulet de l'avenue du Parc en conformité avec le plan de normes de la STIB en terme d'accessibilité ;

Considérant que le projet prévoit d'aménager des arrêts bus sur la chaussée de Waterloo côté ville et sur la rue de l'Hôtel des Monnaies et un arrêt de tram sur l'avenue Paul Dejaer côté impair dans le but de désengorger d'avantage le goulet de l'avenue du Parc et d'améliorer les espaces dédiés aux piétons ;

Considérant que l'arrêt de tram de l'avenue Théodore Verhaegen est maintenu pour l'école, permettant de desservir ce côté-là de la Barrière ;

Considérant que le projet prévoit des trottoirs revêtus de pavés en pierre naturelle (grès gris) identiques à ceux de l'avenue Paul Dejaer en continuité avec son dernier réaménagement qui valorise cet axe patrimonial ;

Considérant que les zones de circulation sont prévues en asphalte pour le confort des cyclistes et pour éviter une glissance trop importante lors de conditions de pluie et hivernales sur la Barrière qui présente de surcroît un relief pentu ;

Considérant qu'au bout de certains élargissements de trottoir et pour séparer les sens de circulation au carrefour, le projet prévoit de placer du giestone ; le centre du rond-point sera revêtu en pavés porphyre, récupérés de l'aménagement actuel ;

Considérant que le projet prévoit des bordures en pierre bleue ; que seule la bordure de l'îlot central sera une bordure spéciale ;

#### Avenue du Parc :

Considérant que le projet propose de libérer la partie du goulet des arrêts de bus et tram «Barrière» qui seront déplacés sur les autres branches ;

Considérant que le projet prévoit de part et d'autre des trottoirs un espace planté, aménagé de façon à traiter localement les eaux de pluie ; que du côté pair, dans le sens montant, une piste cyclable en béton poreux est également aménagée ; que de l'autre côté, dans le sens descendant, tous les modes partageront la même bande de circulation ;

Considérant qu'en accord avec le plan de circulation du CLM ParviS la circulation en sens montant entre la rue de la Perche et la Barrière est réservée aux transports en commun, les voitures provenant de la partie basse de l'avenue pourront faire demi-tour avant de s'engager dans le goulet ou continuer sur la perpendiculaire rue de la Perche ;

Considérant que le projet prévoit de déplacer la friterie sur le même côté mais en alignement avec la bande plantée afin de dégager le maximum d'espace pour la circulation piétonne ;



Considérant que le projet propose de raccorder les 5 rues qui débouchent sur ce tronçon de l'avenue du Parc (à savoir rue du Fort, rue Gisbert Combaz, rue de Bosnie sur le côté impair, rue Alfred Cluysenaar et rue Clémentine sur le côté pair) à l'axe principal via des trottoirs traversant et leurs abords sont aménagés en placettes afin de maximiser la surface végétale et perméable et de permettre aux riverains de s'approprier ces espaces ;

Considérant que la circulation routière autour du nœud à haute concentration d'accident composé par ces 5 rues traversant l'axe de l'avenue du Parc est revue dans le projet afin d'améliorer celle-ci tout en conservant la possibilité de traverser l'axe ;

Considérant que le projet prévoit un passage ouvert dans la berme centrale en prolongation de l'axe de la rue de Bosnie afin de permettre aux automobilistes provenant de la rue de Bosnie de traverser l'avenue du Parc et de remonter la rue Clémentine ou de se diriger vers la Barrière, mais uniquement en trafic local car ils seront bloqués par le sens unique du goulet ;

Considérant que le projet prévoit les mêmes mouvements la rue Gisbert Combaz, qui change de sens de circulation dans cette configuration ; que dans l'autre sens, du haut vers le bas, la seule traversée possible est celle depuis Clémentine vers Rochefort sur l'avenue du Parc ; que depuis la rue Alfred Cluysenaar les véhicules ne pourront que remonter vers la Barrière en trafic local jusqu'au carrefour avec rue de la Perche ;

Considérant que le projet prévoit du côté pair, entre l'avenue Clémentine et l'avenue des Villas de supprimer totalement le stationnement au profit des zones plantées et d'une piste cyclable séparée ;

Considérant que le projet prévoit que la piste débute juste après le carrefour avec l'avenue des Villas, traité également en trottoir traversant, et est déviée entre la zone plantée et le trottoir jusqu'à 20 mètres avant l'avenue Clémentine, où elle est reportée à côté de la voie carrossable avant de se réinsérer dans la circulation en zone cyclable ;

Considérant qu'au niveau du dernier tronçon de l'avenue du Parc, entre la chaussée de Forest et la place Rochefort, le projet prévoit d'interrompre la zone cyclable descendante à hauteur de la chaussée de Forest et la voirie continue, divisée entre voie carrossable et piste cyclable marquée, le stationnement est interdit ; qu'avec les mêmes principes décrits plus haut, l'espace entre la chaussée de Forest et la rue du Canada est aménagé en placette, avec une végétation dense, des zones perméables et des assises ;

Considérant que le projet prévoit d'aménager les trottoirs (y compris les parties traversantes) en pavés de terre cuite en nuances de gris sur toute la longueur de l'avenue du Parc, de la place Rochefort à la Barrière ;

Considérant que la piste cyclable séparée entre Rochefort et Clémentine, ne pouvant pas être infiltrante à cause de la forte pente et de la présence des réseaux d'impétrants, est projetée en asphalte traditionnel ocre, matériel qui optimise le confort des cyclistes ;

Considérant que la piste séparée du goulet sera au contraire en asphalte poreux, permettant une infiltration locale des eaux de pluie ; que les bandes de circulation seront en asphalte, marquées partiellement en ocre là où la voirie sera en statut de zone cyclable ;

Considérant que le projet prévoit que les bandes de stationnement soient en pavé porphyre à joint ouvert et enherbé ;

Considérant que les sites propres des transports en commun sont prévus dans le projet en modules préfabriqués de pavé naturel entre la place de Rochefort et la rue de la Perche ; que le tronçon suivant jusqu'à la Barrière, étant un espace mixte, site propre d'un côté et site partagé de l'autre, est prévu en asphalte ;

Considérant que les différentes interventions du projet déminéralisant et perméabilisant le sol sont les suivantes :

- Tout le long de l'avenue et sur ses deux rives, des (arbres) jardins de pluie, noues plus ou moins étroites (40, 90 ou 170 cm) et de faible profondeur (30 à 40 cm), sont creusés ponctuellement entre la chaussée et le trottoir, intercalés entre des bandes de stationnement.
- Au pied de ces nouveaux arbres sont semées des graminées et des vivaces.
- Des longues et/ou larges noues sont également creusées dans la berme centrale, sans que cela ne porte atteintes aux racines des arbres de l'alignement historique et aux caténaires ;

Considérant que de manière à pouvoir gérer dans le périmètre même du projet la quasi-totalité des eaux de ruissellement, le réseau de noues est complété dans le projet par des massifs drainants, en sous-fondation des revêtements renouvelés ;

## Objectifs

Considérant que le projet de réaménagement de l'avenue du Parc et de la Barrière de Saint-Gilles vise à améliorer la cohabitation entre tous les flux qui la traversent, à donner le juste espace aux modes actifs, à améliorer le sentiment de sécurité et à réduire l'accidentologie ;

Considérant que le projet a pour objectif de :



- Développer un aménagement exemplaire autour du ruissellement des eaux, la perméabilité des sols et la symbolique de l'eau afin de pallier aux problèmes d'inondations récurrents du bas de cette avenue et des voiries aux alentours ;
- Créer une connexion paysagère depuis la Barrière jusqu'à la place Rochefort ;
- Intensifier l'usage de la bande centrale végétale pour les habitants.

## Motivations

### Aménagement

Considérant que le projet propose un aménagement en zone cyclable entre la rue de la Perche et la chaussée de Forest dans le sens descendant, et dans le sens montant, entre l'avenue Clémentine jusque à la hauteur de la rue de la Perche; qu'afin de marquer cet aménagement le projet prévoit une bande ocre au milieu de la chaussée ; que pour des raisons de cohérence et de lisibilité il y a lieu d'étendre la couleur ocre sur toute la largeur de la zone cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone ;

Considérant que le projet propose de déplacer la friterie sur le même côté que la situation existante mais en alignement avec la bande plantée dans le but de dégager le plus d'espace pour la circulation piétonne ; que ce nouvel emplacement se situe trop proche de l'entrée/sortie de l'école « les Filles de Marie » fortement utilisée par les parents, les élèves et par la réception des livraisons ; qu'afin de dégager d'avantage l'accès et le rendre visible il y a lieu de déplacer la friterie en inversant sa position avec les bancs en face du mur aveugle ;

Considérant qu'en réunion BM-Urban, ce chantier avait été identifié comme chantier pilote pour des tests de revêtements à mener en collaboration avec le centre de recherche routière ;

Considérant que les matériaux prévus dans le projet contribuent à la mise en valeur du quartier et de la Barrière de Saint-Gilles, à l'augmentation du confort d'usage, auditif et visuel, et visent à garantir une excellente tenue à l'usure, compte tenu du rôle de cet espace dans la mobilité locale et régionale ;

Considérant qu'un permis d'urbanisme a été délivré par le fonctionnaire délégué pour la restauration du parc de Forest le 04/03/2020 (07/PFU/642828) et qu'il est en cours d'exécution ;

Considérant que le projet prévoit d'intégrer pour le revêtement de sol des briques en terre cuite le long de l'Avenue du Parc ; que cependant ce choix de revêtement ne se raccorde pas aux revêtements prévus sur les trottoirs du rond-point de la Barrière, à ceux existants sur la majorité des voiries adjacentes (rue A. Cluysenaar, Avenue Clémentine, Avenue P. Dejaer,...) et à ceux projetés pour le nouvel aménagement de la Place Van Meenen ; que ce choix ne se raccorde pas au contexte patrimonial et ajoute une matérialité supplémentaire dans un quartier déjà fortement hétérogène ;

Considérant que le présent projet répond à la stratégie 2 de l'axe 2 du PRDD en ce qu'il crée un espace public dont la qualité esthétique est améliorée par l'utilisation de mobilier urbain harmonieux et de matériaux durables, mais néanmoins nombreux et hétérogènes, ce qui pourrait compliquer la lecture du paysage ;

Considérant qu'il y a lieu de structurer la voirie de manière qualitative et de répondre à l'axe 2 du PRDD qui insiste sur la conservation de « la lisibilité de la structure urbaine » de l'espace public et le soin porté à « la qualité paysagère des aménagements » en zone 30 ;

Considérant que la pierre naturelle joue un rôle de régulateur thermique pour les microclimats urbains ; que son albédo est tel qu'il permet de limiter les effets négatifs des îlots de chaleur urbains, contrairement aux revêtements hydrocarbonés qui absorbent la chaleur ;

Considérant que la pierre naturelle est un matériau recyclable et réutilisable ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir la matérialité du revêtement de sol et de prévoir des pavés en pierres naturelles (pavés de grès ou de porphyre), afin d'améliorer la qualité esthétique de l'espace public en se raccordant à la matérialité des voiries adjacentes ;

Considérant que le projet ne donne pas de précision sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et les permis d'urbanisme dans le périmètre du projet ; qu'il y a lieu d'en fournir ;

Considérant que le choix du revêtement en pavés de grès scié en trottoir n'offre pas un confort suffisant mais peut se justifier au regard du contexte patrimonial et de continuité des matériaux récemment utilisés sur l'avenue Paul Dejaer pour valoriser cet axe patrimonial ; que les pavés sciés permettront d'offrir un standard d'aménagement qui tend à se conformer aux exigences du PRM en matière de confort pour autant que les joints entre les pavés soient affleurants afin d'assurer une planéité maximale;

Considérant que la pose des bordures qui encadrent le site propre n'entre pas dans le contexte de la rue « qui pardonne les erreurs » ; qu'elles risquent de « coincer » les cyclistes lors des manœuvres (interdites) de dépassements qui risquent



de se produire dans le sens montant ; que dès lors il y a lieu de revoir les bordures qui encadrent le site propre et d'opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;

Considérant qu'au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que les bordures doivent être au même niveau que le filet d'eau ainsi qu'au même niveau que l'asphalte ; qu'en cas de problème avec l'écoulement des eaux, il y a lieu de jouer avec le niveau de l'asphalte ;

Considérant que la dimension de la rue A. Cluysenaar est trop large et rend possible un stationnement non souhaitable à son débouché (de l'ordre de 3m80) ; qu'afin de minimiser ces risques il y a lieu de réduire l'emprise visuelle de la chaussée carrossable en adaptant le revêtement du trottoir tout en le rendant franchissable pour le passage des véhicules lourds et du SIAMU (cfr. guide de bonnes pratique CRR-SIAMU) ;

Considérant que le projet prévoit un prolongement de la zone du quai (arrêt Combaz à hauteur du n°116 et de la rue Alfred Cluysenaar) traité avec différentes matérialités ; qu'il y a lieu de préciser la différence entre les 3 couleurs reprises sur le plan de la situation projetée (gris, brun et beige) ;

Considérant que le projet prévoit une largeur du site propre de 2.70 m au niveau des quais, qu'il y a lieu de garantir une largeur suffisante à hauteur des arrêts de l'avenue du Parc afin de permettre le passage aisé des bus et des trams ; Considérant que le projet positionne les abris de telle manière que leur fondation tombe sur la bordure qu'il y a lieu de les décaler d'au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) ;

Considérant qu'un arrêt de bus est manquant dans le sens montant de la rue de l'Hôtel des Monnaies ; qu'il y a lieu de le réintégrer ;

Considérant que le projet prévoit la mise en place de dalles podotactiles au niveau des traversées piétonnes ; qu'il y a lieu que ces traversées soient conformes au RRU et au cahier de l'accessibilité piétonne édité par BM, notamment en ce qui concerne l'orientation des dalles podotactiles ; qu'il y a lieu d'intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejaer ;

Considérant que, selon le rapport d'incidence, il a été formulé d'étudier avec Bruxelles Propreté des solutions pour augmenter les poubelles autour de la zone d'intervention et pour replacer au mieux les bulles à verre dans un aménagement adapté, sécurisé et conforme ; qu'aucune piste n'a été développée pour ce point ; qu'il y a lieu de proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ;

## Mobilité

### Modes actifs

Considérant qu'à l'avenue P. Dejaer, l'itinéraire des cyclistes passe à l'arrière du quai et au niveau du trottoir ; que ce passage est étroit, derrière un arbre et à angle droit ; que cet itinéraire sera difficilement respecté par les cyclistes ; qu'actuellement la zone est occupée par des terrasses de restaurants/café ; que le revêtement de ce passage sera plus confortable que le revêtement du trottoir et risque d'engendrer des situations conflictuelles entre les piétons et les cyclistes ;

Considérant que de ce fait et afin d'éviter les conflits, il y a lieu de revoir le cheminement cyclable au niveau de l'arrêt à l'Avenue P. Dejaer avec le tram et de permettre un aménagement des terrasses des commerces le long de l'arrêt du tram ;

Considérant que le régime de priorité entre le site-propre et la piste cyclable à l'approche de la Barrière n'est pas clair ; qu'il est rendu ambigu par la position du panneau (à gauche de la PC et en travers par rapport au SP) ; qu'il y a lieu de clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit » et par la pose d'un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d'appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;

Considérant qu'à la fin de la zone cyclable (dans le sens montant), à hauteur de la rue de Perche, la configuration des lieux est telle qu'un véhicule à l'arrêt pourrait bloquer le passage des cyclistes vers la piste cyclable ; qu'il y a lieu d'élargir l'accès à la piste cyclable séparée ;

Considérant que le passage d'une situation avec piste cyclable séparé à la rue cyclable au niveau de l'intersection entre l'avenue du Parc et l'avenue Clémentine n'est pas visible ; qu'afin d'éviter les conflits entre les automobilistes qui tournent à droite et les cyclistes qui continuent leur trajet sur l'avenue du Parc, il y a lieu d'envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo ;

Considérant que le projet prévoit le passage d'une rue cyclable à une piste cyclable marquée à hauteur de l'intersection de l'avenue du Parc et de la chaussée de Forest ; que ceci permet aux cyclistes de dépasser les voitures qui sont à l'arrêt au feu rouge (place Rochefort) ; que cependant, aucun marquage au sol n'est prévu afin de diriger les cyclistes vers la piste cyclable ; qu'à cet fin il y a lieu de garantir la continuité des cheminements cyclistes ;



Considérant qu'afin de se conformer aux objectifs d'encourager les modes actifs, il y a lieu d'augmenter le nombre d'arceaux vélos sur l'avenue du Parc tout en garantissant un cheminement piéton confortable et en respectant le bon aménagement des lieux ;

Considérant que le modèle d'arceau vélo doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premiers et derniers arceaux d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

### Trafic motorisé

Considérant que le CLM est un dispositif introduit par le Plan Régional de Mobilité (PRM ou Good Move) qui vise à stimuler la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers en renforçant la collaboration entre les communes et la Région ;

Considérant qu'en application du plan Good Move, « les communes de Saint-Gilles et Forest (et Ixelles et Bruxelles Ville) ont été sélectionnées par la Région bruxelloise pour mettre en place une maille apaisée. » ;

Considérant que cette maille inscrite dans le Contrat Local de Mobilité «ParviS», définit plusieurs objectifs en vue d'apaiser le quartier :

- rendre la mobilité active et en transport public plus attractive (marche, vélo, transport en commun, etc) ;
- favoriser la convivialité des espaces publics ;
- réduire le trafic et la vitesse de celui-ci ;
- tout en maintenant l'accessibilité locale ;

Considérant que pour ce faire, l'accent est mis sur la réduction du « trafic de transit gênant », l'amélioration des réseaux pour les modes actifs et les transports en commun, ainsi que des projets de réaménagement d'espaces publics ;

Considérant que plusieurs phases rythment ce projet consultatif : le diagnostic ; la proposition et l'évaluation de scénarii pour aboutir à un scénario de circulation final ; et la création d'un programme de mise en œuvre sur le court, moyen et long terme ;

Considérant que dans le scénario final de la maille ParviS (en cours de discussion), l'axe de l'avenue du Parc constitue l'une des voiries interne au périmètre pour laquelle il est prévu de revoir le statut ; que l'objectif est de la transformer en « voirie de quartier » de telle sorte à la « réserver pour desserte interne, [de] requalifier l'espace, [ainsi que de] valoriser les placettes ».

Considérant que la Barrière de Saint-Gilles y figure comme nœud de mobilité sur lequel rationaliser la circulation afin de réduire le trafic de transit mais surtout d'améliorer la qualité de l'espace et des usages ;

Considérant qu'actuellement l'Avenue du Parc est sujette à une grande fréquentation d'un trafic de transit ;

Considérant que la mise en place d'un sens unique au niveau du goulet de l'avenue du Parc est susceptible de reporter le trafic dans la rue de la Perche, qu'il s'agit d'une voirie plus locale dans laquelle se situent notamment une école et une piscine communale ;

Considérant que la rue n'est pas adaptée au passage des nombreuses voitures, qu'un tel trafic est susceptible de porter atteinte à la sécurité des accès aux équipements précités et à la tranquillité de la zone résidentielle ;

Considérant que, bien qu'il soit mentionné dans la note explicative que l'arrêt de tram de l'avenue Théodore Verhaegen est maintenu, ce dernier n'apparaît pas sur les plans du projet, que sa suppression en le déplaçant avenue Paul Dejaer est susceptible d'y induire une potentielle congestion des différentes lignes de tram et du trafic des automobilistes, l'abri de l'avenue Paul Dejaer étant situé à proximité du rondpoint de la barrière ;

Considérant également la présence de l'Institut des Filles de Marie dans l'avenue Théodore Verhaegen et de l'école Léonie Lafontaine et de la piscine communale dans la rue de la Perche rendant nécessaire la présence d'un arrêt de tram à proximité, que le déplacement de l'abri-tram dans l'avenue Paul Dejaer impliquerait la traversée de 2 rues du rond-point pour les nombreux élèves devant se rendre à l'Institut avec les potentiels problèmes de sécurité que cela induit ;

Considérant que la traversée piétonne au niveau du carrefour Avenue du Parc/Rue de Bosnie est gérée par feux; qu'il manque les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur Avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt;

Considérant que la dimension de la rue A.Cluysehaar est trop large et peut permettre aux véhicules de tourner à gauche et de traverser l'av. du Parc, que, de plus, la bordure charretière est trop large et l'îlot donne l'impression que les voitures peuvent tourner à gauche par le site-propre ; qu'afin d'éviter ces risques il y a lieu de revoir l'aménagement en redimensionnant l'espace au niveau de la sortie de la rue ;

Considérant que dans le même objectif que le précédent, il convient d'intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue A.Cluysehaar et de mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;

Considérant que les plans présentent quelques imprécisions qu'il convient de définir:



- L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, un espace vert pourrait être envisageable ;
- Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
- Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est giratoire et est donc prévu sans feux ;
- Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

Considérant que le projet prévoit un marquage en damier au niveau du rond-point Rochefort afin signaler le passage des trams ; que ce marquage risque d'induire en erreur les automobilistes et de provoquer l'insertion des voitures dans le site propre ; que de ce fait il y a lieu de prolonger le damier vers la zone d'arrêt ;

Considérant qu'une phase test n'est pas envisageable dans le cadre de ce projet car les résultats seront incorrects du fait que les rails ne seront pas changés ;

### Stationnement

Considérant les objectifs du Plan Régional de Mobilité Good move et son principe STOP, ainsi que la politique de mobilité et de stationnement qui vise à réduire la pression des voitures et à libérer davantage d'espace public ainsi qu'à renforcer le maillage cyclo-piéton et PMR dans le quartier ;

Considérant que le PRDD et Good Move programment une diminution du stationnement en voirie de 25% ; que le projet prévoit de supprimer des places de stationnement au profit de l'amélioration du confort des piétons et des usagers des transports en commun ; que cette suppression est cohérente au regard de la spécialisation modale de la voirie «Piéton Plus», «Vélo CONFORT» ;

Considérant que toutefois le projet supprime 70% des places de stationnement soit 117 places sur un total de 155 places ; que le rapport d'incidence indique que les possibilités de compensation hors voirie en cas de suppression de stationnement sur l'avenue du Parc sont très limitées ; qu'aucun potentiel ne se dégage du Cobrace, et peu de potentialités des équipements à proximité ou des surfaces non bâties ;

Considérant qu'en commission de concertation le demandeur a mentionné une convention avec Parking.Brussels ; qu'aucun renseignement à ce sujet n'est indiqué dans le RI ; qu'il y a lieu de fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement dans le projet ;

Considérant que le plan de stationnement de la commune de Saint Gilles reprend l'avenue du Parc comme zone verte (stationnement continue) ; que d'après les conclusions du rapport d'incidences la demande de stationnement en voirie est forte dans ce périmètre ; que les taux d'occupation moyens varient entre 75% et 90%, en semaine comme le samedi avec des taux d'occupation plus élevés en début et fin de journée et révèlent une dynamique résidentielle ; qu'afin d'éviter les risques d'une pression sur le stationnement ingérable, il y a lieu d'augmenter le nombre d'emplacements de stationnement sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Considérant qu'il y a lieu de fournir également des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Considérant que pour opérer la transition vers une mobilité plus propre et durable, la Région bruxelloise s'est fixé l'objectif de rendre 22.000 points de recharge pour véhicules électriques accessibles au public d'ici 2035 ; que cette mesure a été approuvée par le Gouvernement en 2020 dans sa « Vision stratégique sur le déploiement d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques ; que dès lors il convient de prévoir des places de stationnement munies de bornes de recharge pour véhicules électriques dans le périmètre du projet ;

### Nature – biodiversité- espaces ouverts

Considérant l'importance de promouvoir la biodiversité en ville ;

Considérant que ce projet prévoit d'augmenter la masse végétale sur l'avenue du Parc et de planter des arbres sur la Barrière afin de renforcer une continuité verte du parc de Forest et la place de Rochefort jusqu'à la Barrière de Saint-Gilles ;

Considérant que ce réaménagement permet une clarification de l'Avenue du Parc comme espace vert public permettant un ancrage à deux échelles :

- A l'échelle locale, l'avenue réaménagée offre des espaces d'appropriation pour les riverains ;
  - A l'échelle de la ville de Bruxelles, cet espace métropolitain devient un repère paysager au sein des quartiers avoisinants ;
- Considérant que le projet propose sur l'avenue du Parc de :



- Maintenir 35 arbres sur 59
- Abattre 8 arbres
- Transplanter 16 jeunes Sophoras le long de voiries bruxelloises
- Planter 106 nouveaux arbres

– Considérant que sur la Barrière de Saint-Gilles, le projet propose de :

- Maintenir les 9 arbres existants
- Planter 4 nouveaux arbres

Considérant l'importance du développement de la végétation en ville et du choix des essences en favorisant les espèces indigènes ; qu'à cette fin il y a lieu de remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex : Amelanchier ovalis) ;

Considérant l'importance de promouvoir la plantation d'une strate herbacée/vivace et arbustive dès que ceci est possible ;

Considérant que lors des travaux de revêtements et de fondations il faudra faire impérativement attention à protéger les racines des végétaux existants ;

Considérant qu'afin de permettre le bon développement des arbres, il y a lieu de réaliser des fosses d'arbres suffisamment espacées et de prendre en compte les recommandations de mise en œuvre -Arbres en milieu urbain- édité par Trees & Design/Action Group, en ce qui concerne la continuité des fosses de plantation souterraines ;

Considérant que le projet propose de planter de nouveaux alignements d'arbres ; qu'il y a lieu de veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

Considérant que d'après le reportage photographique, un arbre se situe en face de l'immeuble de rapport De Beck classé (avenue Paul Dejaer) , or cet arbre n'est pas repris sur plan ; qu'il y a lieu de préciser si l'arbre en face est prévu à l'abattage ;

Considérant l'importance de la récupération des matériaux pour l'aménagement ; que le projet est sensible à cette démarche et prévoit de réutiliser les pavés de porphyre existants dans l'aménagement projeté ;

#### Gestion des eaux

Considérant que le projet tend vers l'exemplarité avec la reprise des eaux pluviales des voiries et trottoirs dans des noues avec surverses connectées régulièrement à des massifs stockants souterrains ;

Considérant qu'un travail sur les revêtements pour qu'ils soient plus perméables a également été mené ;

Considérant qu'une incohérence persiste entre la note hydraulique et le rapport d'incidences : la note hydraulique Collège des Bourgmestres et Echevins - 30.11.2023 - Extrait du dossier 41212 8/11 #007/30.11.2023/B/0033# évoquant, page 9 la pose de béton poreux au niveau du tronçon du Goulet, alors que dans le rapport d'incidences est évoqué (page 41-matériaux) de l'asphalte poreux pour ce même tronçon ;

Considérant qu'il n'est pas expliqué quelles sont les raisons qui ont poussé à exclure la mise en place de massifs infiltrants sous le site propre du tram et que dès lors, l'eau de ruissèlement des voies de tram continuera à être renvoyée à l'égout ;

Considérant que la note hydraulique laisse entendre qu'en phase chantier, en collaboration avec la STIB, la possibilité sera étudiée d'écouler les eaux du tram vers les grandes noues centrales ;

Considérant qu'une alternative à l'asphalte classique posé en voirie est l'asphalte poreux qui permettrait aux endroits les plus contraints (Combaz et Goulet) de diminuer le ruissèlement incident mais que celui-ci n'est pas étudié ;

#### Patrimoine

Considérant que l'arrêt du tram de l'avenue Paul Dejaer est situé à l'endroit d'un immeuble repris sur la liste de sauvegarde (la maison Forge au n° 10) et de deux immeubles classés (l'immeuble De Beck au n° 9 et l'ancienne boucherie au n°16) ;

Considérant qu'autour des deux immeubles classés une zone de protection est établie afin de préserver les abords de ces biens et d'évaluer l'impact de travaux sur les perspectives vers et depuis ces biens ;

Considérant que l'installation d'abris de tram dans cette zone de protection ne participe pas à la mise en valeur des biens protégés ;

Considérant que le déplacement de ces abris en dehors de cette zone n'entraîne pas le déplacement de l'arrêt de tram ;





Considérant que la statue représentant la porteuse d'eau, œuvre de Julien Dillens située place de la Barrière, est déplacée afin de préserver plus longuement les rails de tram qui, à leur emplacement actuel, sont usés rapidement à cause du rayon de courbure de ces trams qui est trop serré et du relief pentu que la Barrière présente ;

Considérant que la statue mise en place en 1900 sur un socle d'Alban Chambon a déjà été déplacée vers l'avenue du Parc en 1932 et replacée en 1974 à son emplacement actuel avec une nouvelle vasque et un nouveau socle, que la statue a été remplacée par une copie en 1992 ;

Considérant que la statue ne sera plus au centre de la place mais se trouvera dans l'îlot central, que sera dès lors décentrée au croisement de la chaussée de Waterloo, rue de l'Hôtel des Monnaies et la rue Théodore Verhaegen ;  
Considérant que la statue sera remise en valeur sur un nouvel ouvrage d'art ;

#### Autre

Considérant qu'il y a lieu de respecter les conditions émises par l'avis du SIAMU, notamment en ce qui concerne les points suivants :

1. La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
2. En divers endroits, les alignements d'arbres semblent rendre difficile, voire impossible, l'accessibilité aux façades pour les auto-échelles du Service d'Incendie (p.e. aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl. de Rochefort). Il y a lieu d'implanter les arbres ou d'adapter les essences en vue de permettre l'accessibilité aux auto-échelles aux baies en façade (qui servent de deuxième voie d'évacuation pour les logements) ,

Considérant que sur l'avenue du Parc les luminaires existants sont conservés à l'exception de ceux qui se situent sur la berme qui sont supprimés dans le but de favoriser le développement de la faune et de la flore. En correspondance des arrêts des transports en commun, qui sont également les endroits de traversée pour les piétons et les cyclistes, des éclairages spécifiques sont placés afin de les sécuriser ;

Considérant qu'à la barrière de Saint-Gilles un renouvellement total des éclairages est prévu ; que les nouveaux éléments seront placés sur les poteaux des lignes aériennes des trams afin de désencombrer au maximum l'espace public et d'avoir un éclairage uniforme ;

Considérant que les appareils d'éclairage doivent suivre les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; que la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; que la température de couleur des luminaires est 3000K et que la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;

#### Conclusion

Considérant qu'à l'initiative de Bruxelles Mobilité, un processus de participation citoyenne a été réalisé par les bureaux d'études CityTools et Grounded Urbanism dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine CRU 4 pour le projet d'aménagement de l'avenue du Parc ;

Considérant qu'un travail de terrain, une enquête sociale et plusieurs rencontres et moments d'échange avec les habitants ont eu lieu de septembre à décembre 2021 ; qu'à la suite de cela un rapport de diagnostic a été rédigé en janvier 2022 ;

Considérant que lors d'une deuxième phase, d'autres rencontres et un atelier participatif plus large avec des acteurs locaux ont permis de déterminer les enjeux du réaménagement et des recommandations ont été faites en juin 2022 ;

Considérant que le projet améliore globalement la circulation des piétons et des cyclistes et est conforme aux objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

Considérant qu'il répond également à sa stratégie 5 en ce qu'il offre de nouveaux espaces verts, renforce la biodiversité et déminéralise l'ensemble du périmètre ; qu'il répond également au renforcement du maillage bleu en offrant des infrastructures de temporisation, rétention, infiltration des eaux pluviales permettant une nette amélioration de sa gestion ;

Considérant que le projet, suivant les objectifs du CRU4, se veut un aménagement exemplaire en ce qui concerne le ruissellement des eaux de pluie et de perméabilité des sols en couplant la notion de maillage vert à celle du maillage bleu ;

**AVIS FAVORABLE A CONDITION DE :**

#### Aménagement



- Garantir une mise en œuvre optimale des revêtements pavés pour s’assurer d’une planéité maximale, notamment par la réalisation de joints affleurants ;
- Etendre le revêtement ocre sur l’ensemble de la rue cyclable tout en prévoyant des logos vélo conformes avec le statut de la zone cyclable (voir avis GRACQ) ;
- Revoir la matérialité du revêtement de sol sur l’avenue du Parc afin d’obtenir une lecture paysagère cohérente avec les voiries adjacentes au projet et opter pour un revêtement en pierre naturelle ;
- Fournir des précisions sur les raccords (matériaux, tracé, calepinage) entre la présente demande et le permis (07/PFU/642828) délivré le 04/03/2020 pour la restauration du parc de Forest ;
- Revoir les bordures qui encadrent le site propre et opter pour des bordures affleurantes (niveau 0) dans les deux sens ;
- Limiter l’emprise visuelle de la chaussée carrossable de la rue A. Cluysenaar à son débouché (de l’ordre de 3m80) afin d’éviter les risques de stationnement gênant pour la giration des véhicules SIAMU ;
- Préciser la différence entre les 3 couleurs (gris, brun et beige) reprises en plans dans le prolongement du quai (arrêt Combaz) à hauteur du n°116 de la rue Alfred Cluysenaar ;
- Garantir une largeur suffisante du site-propre à hauteur de l’arrêt qui prend en compte le passage des bus ;
- Décaler les abris d’au moins 20 cm de la bordure (côté intérieur du quai) et les positionner de telle manière que leurs fondations ne tombent pas sur la bordure ;
- Intégrer les dalles podotactiles/lignes guides au niveau du passage piéton à hauteur du n°25 et n°26 avenue Paul Dejaer ; et revoir les dispositifs podotactiles conformément au cahier de l’accessibilité piétonne ;
- Inverser la position de la friterie avec les bancs en face du mur aveugle afin de dégager d’avantage l’accès à l’école des filles de Marie ;
- Proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment dans la zone Rochefort et du goulet ;
- Proposer un emplacement adéquat pour les conteneurs et bulles à verre enterrés ; notamment dans la zone Rochefort et du goulet ;
- S’assurer du maintien de l’arrêt de tram 81 de la rue Théodore Verhaegen ;
- Réintégrer un arrêt de Bus dans le sens montant de la rue Hôtel des Monnaies ;

## Mobilité

### Modes actifs

- Rendre plus visible le passage d’une situation avec piste cyclable séparée à la zone cyclable et ce au niveau de l’avenue du Parc et de l’avenue Clémentine, à cette fin, il est possible d’envisager un marquage au sol qui rappelle la priorité au vélo au niveau de l’insertion de la zone cyclable ;
- Élargir l’accès à la piste cyclable à hauteur de la rue de Perche à l’issue de la zone cyclable de l’avenue du Parc afin de garantir une fluidité des cyclistes ;
- Ne pas mettre en œuvre le béton drainant au niveau de la piste cyclable à hauteur du goulet ;
- Intégrer des bordures surélevées au niveau du début de la piste cyclable séparée (avenue du Parc / tronçon Rochefort) afin de protéger les cyclistes des automobilistes ;
- Améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point de la Barrière de Saint-Gilles ;
- Garantir la continuité de la rue cyclable et de la piste cyclable à hauteur de l’intersection de l’avenue du Parc et de la chaussée de Forest ;
- Marquer une ligne de « cédez le passage » sur le site-propre en amont du débouché de la piste cyclable, à l’approche de la Barrière et clarifier la situation en maintenant la trajectoire de la piste cyclable « tout droit » et par la pose d’un marquage adéquat (dents de requin) sur le site propre afin d’appuyer la priorité aux cyclistes qui poursuivent la PC ;
- Revoir le cheminement cyclable au niveau de l’arrêt à l’Avenue P. Dejaer, avec le tram, afin d’éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons et permettre un aménagement partiel des terrasses des commerces le long de l’arrêt ;
- Augmenter le nombre d’arceaux vélos tout en respectant le cahier de l’accessibilité piétonne édité par Bruxelles Mobilité ;



- S'assurer du maintien d'un box-vélo à proximité du Rond-Point de la Place Rochefort et prévoir d'en installer davantage dans le périmètre du projet ;

#### Trafic motorisé

- Supprimer l'accès à la rue de la Perche depuis le goulet de l'avenue du Parc, y inverser le sens de la circulation et s'assurer que les aménagements des voiries proposés permettent aux automobilistes de faire demi-tour dans l'avenue du Parc sans encombrement ;
- Ajouter les signaux tricolores destinés aux véhicules roulant sur l'avenue du Parc ainsi que les lignes d'arrêt à hauteur de la rue de Bosnie ;
- Prolonger le damier au niveau du rond-point Rochefort vers la zone d'arrêt afin d'éviter l'insertion des voitures sur le site propre ;
- Revoir l'aménagement en réduisant la chaussée carrossable au niveau de la sortie de la rue Cluysenaar afin d'éviter que des véhicules tournent à gauche et traversent l'av. du Parc ;
- Intégrer un marquage au sol « tourne-à-droite » dans la rue A.Cluysenaar et mettre en place la signalisation nécessaire (notamment un C1 pour l'interdiction de tourner à gauche) ;
- Rectifier certaines imprécisions des plans qui prévoient des revêtements inadaptés ou non référencés :
  - L'aire en asphalte situé face à l'avenue Clémentine et Cluysenaar doit constituer un espace non franchissable afin d'éviter la traversée, nous suggérons un espace vert ; o
  - Les revêtements des quais de l'Avenue du Parc doivent être semblables au revêtement des trottoirs, soit en pavés de terre cuite ;
  - Oter le symbole des signaux lumineux présents sur la branche Avenue du Parc puisque le carrefour de la Barrière de Saint-Gilles est un giratoire et est donc prévu sans feux ;
  - Prévoir un marquage au sol TRAM et BUS juste après le damier sur le site-propre pour montrer aux automobilistes que c'est un site réservé uniquement aux bus et aux trams (le panneau C31b n'est pas suffisant) ;

#### Stationnement

- Fournir des informations supplémentaires sur les mesures compensatoires à la suppression du stationnement ;
- Maintenir des places de stationnement en voirie sur l'ensemble du périmètre du projet sans porter atteinte aux aménagements pour les modes actifs (en particulier la piste cyclable séparée) ;
- Fournir des informations sur les mesures prévues pour les déchargements, les travaux et les déménagements sur l'ensemble du périmètre du projet ;

#### Nature – biodiversité- espaces ouverts

- S'assurer que les fosses de plantations soient suffisantes et idéalement continues pour la strate arborée ;
- Remplacer les Amelanchier arborea 'Robin Hill' par une essence indigène (ex : Amélanhier ovalis) ;
- Préciser si l'arbre en face de l'Immeuble de rapport De Beck classé est prévu à l'abattage (avenue Paul Dejaer) ;
- Veiller à ce que la distance minimale entre la façade et l'arbre à son développement maximum soit de 2 mètres conformément à l'art.16 du titre 7 du RRU ;

#### Gestion des eaux

- Détailler les plans afin de définir le moyen de ne pas renvoyer les eaux de ruissèlement issues du tram à l'égout, par exemple en prévoyant un système de By-pass caniveaux pour rail en vue de réorienter l'eau vers les noues de manière transversale ;

#### Patrimoine

- Déplacer l'abri tram en dehors de la zone de protection autour des biens protégés de l'avenue P.Dejaer ;



### Autre

- Respecter les conditions du service du SIAMU en ce qui concerne :
  - o La conception, l'implantation et la signalisation des hydrants doit répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles reprises sous rubrique,
  - o S'assurer que l'implantation des arbres ou que les essences choisies, notamment aux n° 52, 91, 118, 123, 131, 155 à 159 av. du parc et au n°2 pl.de Rochefort, permettent l'accessibilité du SIAMU aux baies en façade.
- Garantir que les appareils d'éclairage suivent les dispositions du plan lumière de Bruxelles Mobilité et être agréés Synergrid 005 (<http://www.synergrid.be/index.cfm?PageID=20872>) ; la hauteur maximum des points lumineux est de 8m ; la température de couleur des luminaires est 3000K et la couleur de la peinture est gris foncé RAL 7043 60% brillance ;