



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: S1226/2015

Adresse / Adres: Avenue de Stalingrad 57 1000 Bruxelles

Demandeur / Aanvrager: Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (Bioul)

Objet / Betreft:

Construire en sous-sol :

- une nouvelle station Métro et tram « Constitution » ;
- un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le Palais du Midi ;
- un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le bd Jamar ;
- un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny et le bd du Midi pour relier la nouvelle station à la station Midi ;
- un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny, reliant la station Midi et l'avenue Fonsny depuis la rue du Danemark (avec création d'une trémie sur Fonsny).

Implanter des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines, remettre certains espaces publics en pristin état, et réaménager les espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations,...) :

- le tronçon du bd de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture ;
- tronçon de l'avenue Fonsny compris entre le n°69 et la rue Verhaegen.

Abattre 113 arbres et planter 79 nouveaux sujets.

10 Enquête publique / Openbaar onderzoek: 08/11/2018 - 07/12/2018

Réactions / Reacties: 81

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 21/06/2016 – 19/12/2018

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

AVIS UNANIME (en présence de la Direction régionale de l'Urbanisme):

Ville de Bruxelles – Commune de St-Gilles - Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites – Bruxelles Mobilité:

0. Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseaux viaire, en espace structurant, en liserés de noyau commercial, en zone d'Intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement, en zone de chemin de fer, en zone d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, jouxtant des zones mixtes et des zones administratives du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que le périmètre de la demande s'étend sur les territoires de la Ville de Bruxelles et de la commune de Saint-Gilles ; qu'il se trouve à la limite du territoire de la commune d'Anderlecht ;

Considérant que la demande se situe en partie dans la zone de protection des anciennes brasseries « Express-Midi » pour brasserie Caulier arrêté le 03/03/2011 ;

Considérant la décision du 28/02/2013 du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale d'approuver « le tracé du métro pour la partie Nord » ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme (Réf. Nova : 15/PFD/648592) visant à « réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (ouvrage gare du Nord) » est en cours d'instruction ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que la demande de permis d'urbanisme (Réf. Nova : 15/PFD/1696165) visant à « réaliser l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord de la Région de Bruxelles Capitale (ouvrage gare du Nord - Haren) » est en cours d'instruction ;

Considérant que le permis d'urbanisme (Réf. Nova : 07/PFD/656938) visant à « transformer et réaménager la Station Albert afin d'accueillir au niveau -1 le tram de la ligne 51 et au niveau -2 le métro de la ligne 3 » a été notifié par le fonctionnaire délégué le 26/07/2018 ;

1. Objet de la demande :

Considérant que la demande porte sur la construction d'une nouvelle station de métro « Constitution », en remplacement de la station « Lemonnier », et de tunnels adjacents permettant d'établir des connexions souterraines entre plusieurs lignes de trams et la future ligne de métro nord-sud de la Région Bruxelles-Capitale ;

1.1 Objet initial de la demande:

Considérant que la demande initiale a pour objet de :

Construire en sous-sol :

- une nouvelle station Métro et tram « Constitution » ;
- un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le Palais du Midi ;
- un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le bd Jamar ;
- un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny et le bd du Midi pour relier la nouvelle station à la station Midi ;
- un tunnel pour trams sous l'avenue Fonsny, reliant la station Midi et l'avenue Fonsny depuis la rue du Danemark (avec création d'une trémie sur Fonsny).

Implanter des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines, remettre certains espaces publics en pristin état, et réaménager les espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations,...) :

- le tronçon du bd de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture ;
 - tronçon de l'avenue Fonsny compris entre le n°69 et la rue Verhaegen.
- Abattre 113 arbres et planter 79 nouveaux sujets.

1.2 Objet amendé de la demande:

Considérant que la demande amendée a pour objet de :

Construire en sous-sol :

- une nouvelle station Métro « Constitution » et tram Lemonnier;
- un tunnel pour métro de raccordement entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant, passant sous le Palais du Midi ;
- un tunnel métro entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant passant sous la place de la Constitution et le bd Jamar ;

Implanter des liaisons entre l'espace public et les infrastructures souterraines, remettre certains espaces publics en pristin état, et réaménager les espaces publics suivants (avec trémies, accès, sorties de secours, ventilations,...) :

- le tronçon du bd de Stalingrad compris entre le Palais du Midi et la Petite Ceinture ;

Rouvrir un accès à la station de métro via le n°63 db. Du Midi ;

Créer un accès de métro dans le n°75 du Palais du Midi ;

Abattre 128 arbres et planter 123 nouveaux sujets ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

2. Procédure :

2.1 Instruction :

Considérant que la demande est soumise à étude d'incidences en application de de l'article 128 du CoBAT et du point « 8) construction d'ouvrages d'art souterrains ou aériens à l'exception des ouvrages d'art à l'usage exclusif des piétons ou des deux roues » ;

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 des zones de protections de biens classés, les actes et travaux objets de la demande modifient les perspectives sur ces biens classés ou à partir de ceux-ci.
- En application de la prescription 21 du P.R.A.S. : la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement, la modification de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public.

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

- En application de la prescription 0.12. du P.R.A.S. : modification totale ou partielle d'un logement en en zone d'habitation à prédominance résidentielle, en zone d'habitation, en zone mixte, en zone de forte mixité ou en zone administrative.
- 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 l'avis du 11/12/2015 de ANLH ;

Considérant l'avis du 14/08/2015 du SIAMU ;

Considérant l'avis du 30/12/2018 de la SNCB ;

Considérant l'avis du 01/12/2015 de la CRMS ;

Considérant l'avis du 16/03/2016 de l'ADT ;

Considérant l'avis du 26/01/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Gilles relatif aux alternatives et variantes de l'étude d'incidences ;

Considérant l'avis du 26/01/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles relatif aux alternatives et variantes de l'étude d'incidences ;

Considérant l'avis du 18/11/2015 et du 09/11/2018 de la CRMS ;

Considérant l'avis du 16/11/2018 de Infrabel ;

Considérant l'avis du 28/05/2018 du SIAMU ;

Considérant l'avis du 13/12/2018 de Perspectives ;

Considérant l'avis du 20/12/2018 du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles ;

Considérant l'avis du 20/12/2018 du Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Saint-Gilles ;

2.2 Enquêtes publiques et commissions de concertation :

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

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 15 jours, s'est déroulée simultanément sur les territoires de la Ville de Bruxelles, de la commune de Saint-Gilles ;

Considérant que les remarques suivantes ont été émises :

- jugent l'aire géographique de l'étude proposée pour les impacts en termes de mobilité et d'urbanisme trop restreinte vu la nature des travaux et du projet. Ils considèrent que celle-ci devrait avoir notamment pour la mobilité une portée régionale ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

- soulignent que l'analyse de l'impact sur la qualité de l'air devrait aussi étudier les émissions et concentrations de particules fines et non seulement du CO ;
- demandent d'étudier une alternative dite « 0.5 », c'est-à-dire l'adaptation de la station et des ouvrages souterrains existants à la circulation des métros, et que cette alternative pourrait aller de pair avec un renvoi des trams en surface ;
- évoquent un avis de la CRMS préconisant notamment un tracé alternatif en ligne droite et qu'il y a lieu de le prendre en considération ;
- déplorent les modifications prévues au réseau existant qui entraîne une suppression d'un arrêt, créant une nouvelle rupture de charge ;
- demandent de profiter de l'opportunité créée par ce projet pour étudier la création d'un parking public à proximité de la nouvelle station ou des autres infrastructures souterraines ;
- considèrent la circulation interne à la station comme peu idéale;
- signalent que les choix réalisés pour la future trémie Fonsny risquent de pénaliser la circulation sur cet avenue ;
- attirent l'attention sur l'intérêt de l'œuvre d'art « Passionaria – Porte-voix » située au bout du boulevard Stalingrad côté midi ;

2.2.2 Commission de concertation du 25/05/2016 :

Considérant que la commission de concertation a rendu un avis favorable sous conditions, que ces conditions sont les suivantes :

1. Décrire le contexte global dans lequel s'inscrit le projet (création du métro Nord-Sud) et soumettre à une analyse critique les données utilisées, les analyses techniques, financières et commerciales réalisées et les conclusions y relatives pour ce qui concerne le choix de l'implantation des tracés en sous-sol et des accès en surface, en le remettant dans une perspective régionale ;
2. Etudier les alternatives suivantes :
L'alternative zéro ;
Une alternative 1 ne créant pas de nouvelle station métro entre Anneessens et la gare du Midi et conservant la station Lemonnier pour les liaisons de trams résiduelles ;
Une alternative 2 étudiant la réutilisation des ouvrages souterrains existants, dont la station Lemonnier, pour une station de métro et renvoyant le cas échéant des lignes de tram en surface ;
Une alternative 3 étudiant le tracé consistant en prolongeant le tunnel existant en ligne droite sous le boulevard Lemonnier et empruntant l'ancien lit de la Senne en passant sous l'îlot triangulaire compris entre le square de l'Aviation, le boulevard Jamar et le boulevard du Midi;
3. Considérer les variantes suivantes :
Le déplacement de la trémie FONSNY vers le talus de chemin de fer pour éviter de morceler l'espace public de cette avenue, analyser la limitation des points de conflit et la possibilité de créer une station « Suède » ;
Les aménagements et lignes directrices préconisés par le Schéma Directeur Midi (urbanisme, mobilité et socio éco) ;
4. Documenter, évaluer et proposer le cas échéant différents mécanismes de compensation pour les commerces pendant les travaux ;
5. Etendre l'aire géographique des chapitres mobilité, urbanisme et chantier jusqu'à la place Rouppe ;
6. Etudier l'impact des modifications prévues sur les lignes de transport en commun existantes (déviation, suppression, limitation...) au niveau du quartier et de la Région ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

7. Détailler l'impact du projet et de son chantier sur les parts modales entrantes dans le pentagone y compris les points d'attraction de la zone (foire du midi, marché du midi, etc...);
8. Etudier le potentiel et l'impact de la création d'un parking public à proximité des infrastructures à déclasser ou des infrastructures nouvellement créées;
9. Porter son attention dans l'analyse en « phase chantier » et en phase « projet réalisé » sur la liaison piétonne entre le pentagone et la zone midi;
10. Etudier en détail l'impact du projet en situation projetée, -notamment pour ce qui concerne la localisation des entrées et sorties de la future station, et du chantier, en particulier sur les modifications de praticabilité et de vécu offert par l'espace public et passages publics (hors sol et sous-sol) pour les différents modes de déplacement; sur le commerce existant et sa clientèle potentielle future;
11. Analyser pour l'œuvre d'art « Pasionaria, porte-voix » les possibilités de son maintien ou le cas échéant de son déplacement;
12. Analyser les risques d'inondations des infrastructures souterraines et les incidences sur la nappe phréatique;
13. Etudier en particulier les impacts en termes de stabilité du passage sous le Palais du Midi. De manière plus générale, définir les mesures à prendre en œuvre en termes de stabilité des constructions pendant la phase chantier;
14. Étudier les variantes possibles aux tranchées ouvertes pour la réalisation du chantier;
15. Évaluer l'impact du projet en terme d'émission de particules fines et de CO;
16. Prévoir une présentation publique des résultats de l'étude après la clôture de celle-ci;
17. Faire apparaître clairement dans l'étude les instances et organisations qui ont été consultées durant l'étude
18. Tout réaménagement ou remise en pristin état devra également tenir compte de la situation de référence (= situation prévisible à terme autour du projet (sans réalisation du projet))

2.2.3 Enquête publique relative au dossier amendé :

Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours du 8/11/2018 au 7/12/2018, s'est déroulée simultanément sur les territoires de la Ville de Bruxelles, de la commune de Saint-Gilles et de la commune d'Anderlecht;

Considérant que les remarques suivantes ont été émises durant cette enquête publique :

Divers :

- demande qu'un dépôt d'une garantie bancaire soit effectué afin de pouvoir survenir aux problèmes de chantier ou en cas de sinistre;
- demande que le demandeur informe son assurance des risques potentiels du chantier afin de faciliter les interventions auprès des personnes lésées;
- interrogation qu'en au montant consacré à un tel projet et le peu de gain en terme de mobilité, cet argent ne sera plus disponible pour d'autres projets régionaux;
- demande d'un engagement sur les mesures compensatoires financières en plus des indemnités légales et ce avant la délivrance du permis d'urbanisme;
- opposition à l'appellation de la station « Toots Thielemans », le nom de cette station se doit d'être emprunté à la toponymie locale : noms de lieux-dits, d'espaces publics, de voiries locales afin de créer du lien entre le réseau de transport public et la ville, et de faciliter ainsi l'appropriation des nouvelles infrastructures par le public;

Urbanisme :

- interrogation quant à la conformité aux objectifs régionaux de réduction de la part modale;

Communication - participation :

- estime que l'information sur le projet est venue tardivement et qu'il n'y a pas eu assez d'informations complémentaires;
- regret que le choix du métro ne soit jamais débattu en public et qu'il soit imposé;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

- déplore le manque d'organisation de participation citoyenne à l'élaboration du projet ;
- déplore le manque d'information ;

Aménagement du métro :

- opposition à la création d'un accès au métro au 63 bv. du Midi ;
- interrogation qu'en au maintien au parking sis 72 av. de Stalingrad, sis 19 bd. Jamar ;
- soutien au projet qui permet de prolonger le métro bruxellois ;
- interrogation quant à la profondeur de la station qui la rend énergivore (éclairage, pompage de l'eau,...) ;
- estime que la station dans le Palais du Midi porte atteinte au bâtiment ;
- proposition de ne pas construire la station afin de réduire les coûts de la métroïsation et les impacts socio-économique ;

Aménagement de l'espace publique :

- demande d'un projet de réaménagement complet du bd. Jamar en collaboration avec les habitants du quartier ;
- demande un aménagement qualitatif des abords du chantier pendant toute sa durée ;
- proposition de réaménager l'espace public en fonction d'un transport public performant en surface afin de réduire la pression automobile ;
- crainte qu'en à la faisabilité de réaliser les projets sur le bd. Poincaré suite à la durée du chantier (CRU, projets de Bruxelles Mobilité,...) ;
- crainte que certains projets à l'étude ne voient le jour ou soient retardés suite au chantier lourd et très long ;

Méthode d'exécution :

- interrogation quant à la méthode d'exécution de ne pas avoir recours au tunnelier ;
- interrogation quant à la stabilité du Palais du Midi ;
- estime que la méthode des trachées ouvertes est dépassée et est trop impactante pour le quartier, pourquoi ne pas procéder par la même méthode que sous le Palais du Midi ;

Chantier :

- demande de réaliser des états des lieux contradictoires des parties privatives avant le commencement du chantier ;
- crainte que la proximité du tunnels et des bâtiments porte atteinte à la stabilité du bâtiment ;
- interrogation quant au risque de toucher des conduites de gaz par exemple et peur pour la sécurité des habitants ;
- interrogation quant à l'accessibilité du SIAMU, livraison et les camions de Bruxelles Propreté aux bâtiments durant la durée du chantier ;
- demande de ne pas procéder à des travaux de nuit pour limité les nuisances ;
- demande de garantir un accès aux logements, commerce, parking, centre médical,... durant toute la durée du chantier ;
- crainte quant à la durée du chantier et de ses conséquences pour les habitants et sur le quartier ;
- interrogation quant à la durée trop longue du chantier ;

Déchets :

- interrogation quant à la propreté dans l'espace publique, quelques chose devrait prévu avec Bruxelles Propreté ;

Opportunité du projet :

- regrette le manque d'une alternative moins couteuse et plus respectueuse des incidences socio-économiques ;
- regrette que l'alternative 2 et 1b ne soit pas plus poussée ;
- estime que les alternatives, aussi bien dans le choix de lieux que dans celui des techniques, n'ont pas été étudiées sérieusement ;
- estime qu'il n'y pas eu d'étude globale sur la nécessité d'un métro sur la ligne Nord-Sud ;
- déplore que les alternatives n'aient pas été budgétisées ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Socio-économique :

- interrogation sur les indemnités des commerçants suite aux nuisances du chantier ;
- déplore le manque d'une étude socio-économique qui tiens compte de l'impact du chantier ;
- crainte d'une perte de la clientèle due au manque d'accessibilité dans quartier durant le chantier et que ces clients ne reviennent pas ensuite ;
- crainte quant à la disparition des commerces av. de Stalingrad et la conséquence pour les habitants du quartier ;
- crainte de l'effondrement de la valeur immobilière pendant le chantier et ensuite une revalorisation de la valeur qui ne sera plus accessible une population plus précarisée ;
- crainte de l'impact néfaste sur la vie de quartier et sur les activités des commerçants durant le chantier ;
- crainte d'une hausse des loyers après les travaux réalisés qui poussera à la fermeture des commerces ;
- interrogation quant à la poursuite du marché du Midi et de la foire du Midi ;

Eaux :

- crainte quant aux conséquence du pompage des eaux durant le chantier (mouvement terrain, fissures dans les bâtiments et dans les canalisations, inondations, ...) ;
- interrogation quant à la gestion des eaux et les remontée d'humidité (notamment pour le n°19 bd. Jamar) ;

Être humain :

- interrogation quant aux conséquences sur la santé des habitants causées par les émissions des cabines et câbles à haute tension (ondes, champs électromagnétiques,...) ;
- opposition à la destruction de logements car Bruxelles a besoin de logements ;

Faune et flore :

- interrogation quant à l'efficacité des nouveaux arbres plantés, dont le feuillage est moins fourni que ceux existants, sur les effets écosystémiques alors que les arbres permettent de lutter contre le réchauffement climatique ;
- interrogation quant à la plantation des alignement des arbres latéraux ;

Sol :

- interrogation concernant les sols pollués, est-il nécessaire de les conduire à une décharge pour déchets dangereux ;
- demande qu'une étude géologique et une étude hydrologique/hydrographique fouillées et complètes soient réalisées ;

L'air :

- incompréhension quant au fait que l'impact des émissions de gaz à effet de serre n'ait pas été étudié ;

Mobilité :

- crainte de la fréquence élevée du charroi qui évacuera la grande quantité de terre ;
- constatation que la création de cette nouvelle station va créer des ruptures de charges sur la ligne entre Debrouckère et Albert jusqu'au sud de Uccle et que la performance du transport en commun n'est plus atteinte ;
- opposition au tunnel de métro car la distance entre la station Gare du Midi et Anneessens sont trop proches, que c'est une dépense financière inutile ;
- crainte de la perte de temps pour accéder au métro vu la profondeur de la station (perte de 6 min par trajet) ;
- crainte que les automobiliste se retrouve sur d'autres tracés durant le chantier et que le projet du métro ne change en rien la pression automobile en surface alors que le tram le pourrait ;
- crainte du manque d'accessibilité pour les PMR ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

- demande de résoudre le problème de mobilité par la mise en place de tram en site propre plutôt que le métro ;
- observation que le tram en surface est plus agréable qu'une station de métro en sous-sol ;
- crainte d'une perte de temps pour l'usager entre les modes de transport souterrains, difficulté d'accès au station via des escaliers très longs ;
- crainte des nuisances en terme de mobilité durant le chantier ;
- interrogation sur l'accessibilité vers la ville durant ce chantier qui peut durer 7 à 10 ans ;
- interrogation quant aux trajets au nord de la station Albert (hors objet de la demande) ;
- Interrogation quant à la circulation automobile autour des chantiers Albert (hors objet de la demande) et Constitution ;
- opposition au couloir qui relie Constitution et Lemonnier car il est trop long et trop en pente (perte de temps, pas adapté au PMR,...) ;
- sentiment que le métro ne développe pas la mobilité douce mais laisse plus de place à l'automobile ;
- regret que le réseau de surface ne soit pas plus développé et mieux exploité ;
- demande d'utiliser es ouvrages tunnels existants
- estime plus rationnel (et aussi beaucoup moins coûteux) de faire circuler les lignes subsistantes (51, 81, 82) en surface, en aménageant près de la gare du Midi un arrêt de surface le long de l'avenue Fonsny, en faisant passer le 81 par la rue l'Argonne et le 82 par la place de la Constitution, sous le viaduc ferroviaire de manière à rejoindre le Boulevard du Midi sous la protection de feux intelligents ;
- estime que le report modal est trop faible par rapport au coût d'investissement ;

Bruit et vibrations :

- crainte des nuisances en terme de bruit durant le chantier ;
- demande de réaliser une analyse avant le chantier des effets du chantier et puis du métro en exploitation

3. Situation existante :

Considérant que le périmètre de la demande s'étend sur et sous des axes de communication importants ;

Considérant que les infrastructures présentes sont le tram évoluant sur l'av. Fonsny et la trémie Jamar, le chemin de fer « Jonction Nord-Midi » passant au-dessus de la Petite Ceinture, les axes routiers desservant le centre-ville (Lemonnier, Stalingrad depuis le secteur Sud-Ouest du pentagone) ;

Considérant que le périmètre de la demande se situe dans l'ancien lit majeur de la Senne ;

Considérant que le périmètre de la demande présente en sous-sol un tunnel routier sous l'av. Fonsny qui débouche sur une station en sous-sol nommée « Fonsny-Midi » ; que ces ouvrages souterrains n'ont jamais été utilisés à ce jour ;

4. Situation projetée initialement introduite :

Considérant que le projet initial s'articule entre les stations de métro « Gare du Midi » et « Anneessens » en ce qui concerne les aménagements liés au développement du métro ; qu'il établit une nouvelle connexion qui s'écarte de la station « Lemonnier » pour en desservir une nouvelle « Constitution » ;

Considérant que le périmètre du projet concerne principalement des voiries publiques, deux parcelles cadastrales sont concernées par le projet, il s'agit du Palais du Midi (réf. cadastrale : 21562_A_0435_A_000_08) situé sur le territoire de Bruxelles et la station de la gare du Midi (réf. cadastrale : 21809_K_0187/02_A_006) ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

4.1 Station de métro-tram « Constitution » :

Considérant que le projet prévoit de construire une station de métro-tram sous l'av. de Stalingrad et sous le bd. Du Midi ; qu'elle présente une forme de « T » ;

Considérant que cette nouvelle station s'articule comme suit :

- Niveau -3 : deux voies de métros desservies par deux quais latéraux et un quai central commun, implantées dans le sens de l'av. de Stalingrad ;
- Niveau -2 : trois voies de trams qui s'implantent perpendiculairement aux voies de métros, dans le prolongement de l'actuelle station Lemonnier et qui sont desservies par 2 quais ;
- Niveau -1 : une mezzanine sous le carrefour entre le bd. du Midi et l'av. de Stalingrad qui permet de donner accès à tous les quais. Elle communique avec l'extérieur grâce à deux accès situés de part et d'autre de la Petite Ceinture (esplanade de l'Europe et av. de Stalingrad) ;
- Niveau -1 : une deuxième mezzanine est prévue plus au nord permettant d'accéder aux quais du métro depuis la surface via un troisième accès se trouvant à proximité du carrefour entre l'av. de Stalingrad et de la rue de la Fontaine ;

4.2 Tunnels métros :

Considérant que le projet prévoit de construire deux tronçon de tunnels permettant de relier la nouvelle station aux tunnels de pré-métros existants ;

Considérant que le projet prévoit que l'un des deux tunnels métro passe sous le Palais du midi sans intervention en surface ;

Considérant que le projet prévoit un second tunnel métro entre la station « Constitution » et le tunnel arrivant sur la station « gare du Midi » qui se trouve à proximité de la place Bara ; que la construction de ce tunnel nécessite des interventions en surface, notamment l'ouverture du bd. Jamar ;

4.3 Tunnels trams :

Considérant que le projet prévoit la construction d'un tunnel tram qui relie l'av. Fonsny à la station « Constitution » depuis la rue d'Argonne en passant sous le bd. du Midi ; qu'il prévoit de prolonger ce tunnel sous l'av. Fonsny jusqu'à la gare du Midi via le tunnel routier existant (jamais utilisé à ce jour) et débouchant sur la station « Fonsny-Midi (jamais utilisée à ce jour) ;

Considérant que le projet prévoit de construire un tunnel tram qui part de cette station « Fonsny-Midi » et ressort en surface à partir de la rue de Coenraets jusqu'à la rue du Danemark via une rampe située au centre de l'avenue ;

4.4 Réhabilitation des ouvrages existants :

Considérant que le projet prévoit de réhabiliter la station Lemonnier en remisage destiné aux métros ; que ce remisage peut accueillir 4 véhicules qui pourront directement se rendre sur le réseau STIB depuis le centre-ville ;

Considérant que le projet prévoit également de réhabiliter en remisage pouvant accueillir 10 trams les voies sous l'esplanade de l'Europe qui ne seront plus nécessaires suite à la redirection des trams vers l'av. Fonsny plutôt que la rue Couverte ;

4.5 Interventions en surface :

Considérant que le projet prévoit essentiellement de remettre en pristin état les différents espaces publics impactés par le chantier ; que c'est le cas pour le bd. du Midi et le bd. Jamar ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que le projet prévoit la construction d'une trémie dans l'av. Fonsny, entre la rue du Danemark et la rue Coenaerts ; que cette trémie permet de donner accès au tunnel tram ;

Considérant qu'en conséquence de la présence de cette trémie, le projet prévoit la réduction de deux bandes de circulation de à une bande de circulation dans les deux sens (bande mixte avec les bus) ; qu'il prévoit la création d'une piste cyclable séparée côté est et d'une piste cyclable mixte avec les piétons côté ouest ; qu'il prévoit également la suppression de la bande de stationnement et de la station Villo ! ;

Considérant que la construction de la station « Constitution » implique sur l'av. de Stalingrad :

- créer un espace piéton à l'emplacement actuel du porte-voix ;
- placer des bancs vitrés servant de lanterneaux aux quais situés en sous-sol sur l'esplanade centrale de l'avenue ;
- supprimer les places de stationnement longeant l'esplanade centrale ;
- planter moins d'arbres qu'actuellement ;

4.6 Chantier :

Considérant que le projet prévoit de procéder à des travaux de fonçage afin de réaliser le tunnel sous le Palais du Midi et d'une partie du tunnel sous le bd. Jamar afin de minimiser au maximum les effets du chantier en surface ;

Considérant que le projet prévoit d'avoir recours à la méthode de tranchée couverte pour le reste des travaux de tunnels ; que cette méthode consiste à maintenir le trafic sur une partie de la voirie pendant que les travaux se déroulent sur l'autre ;

Considérant que le chantier est prévu sur une durée totale de 55 mois, soit environ 4 ans et demi ; que le chantier se déroule en plusieurs phases qui se succèdent et qui se déroulent sur des périmètres variables ;

Considérant ce qui précède, les nuisances du chantier seront variables durant toute la durée du chantier ;

Considérant que les nuisances en surface sont estimées à une durée de deux ans et demi ;

Considérant que l'organisation du chantier permet de maintenir la circulation des bus, trams et métros durant pratiquement toute la durée du chantier ;

4.7 Mobilité projetée sur le réseau de transport en commun :

Considérant que le projet qui fait partie de l'adaptation du pré-métro actuel en mode métro entre les stations Albert et gare du Nord prévoit des réaménagements de voies et de quais mais aussi la nouvelle station ;

Considérant que le projet veut ainsi permettre une correspondance entre les trams 51, 81 et 82 et les métros ; qu'il faut aussi modifier le tracé actuel des tunnels de pré-métros sous l'av. Jamar qui ne permet pas d'accueillir des métros du fait d'un virage trop serré pour ce mode de transport ;

Considérant que dès lors le projet a des effets sur plusieurs lignes existantes ;

Considérant que le projet induit :

- que le tram n°3 devient le tram n°8 - la nouvelle ligne de métro prenant la numérotation « 3 » - et est limitée à son actuel tronçon nord entre les arrêts Esplanade et Gare du Nord ;
- que le tram n°4 circule toujours mais uniquement entre les arrêts Stalle et Albert ;
- que le tram n°51 est scindé en deux itinéraires, respectivement entre les arrêts Van Haelen et Albert et entre les arrêts Gare du Midi et Stade ;
- le tram n°55 est supprimé compte tenu de son itinéraire actuel proche de celui visé par le projet de la ligne du métro n°3 ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que le demandeur – gestionnaire et exploitant du réseau de transports en commun – annonce dans sa demande qu'à long terme le tram n°7 est voué à être prolongé pour permettre de relier le plateau du Heysel à l'arrêt Constitution en passant par les arrêts Albert et Wiels ;

5. Etude d'incidences :

Considérant que les alternatives et les variantes sont élaborées sur base du cahier des charges de l'étude d'incidences et des premiers résultats de l'analyse ;

Considérant que le cahier des charges est approuvé par les membres du comité d'accompagnement en sa séance du 3/11/2016 ;

Considérant que les alternatives sont étudiées dans tous les domaines de l'étude d'incidences tandis que les variantes sont traitées dans certains chapitres spécifiques, ainsi que dans le chapitre relatif aux interactions ;

Considérant que l'étude d'incidences a analysé, en plus de l'évolution du contexte hors projet, dix solutions de substitutions totales (dites alternatives) ou partielles (dites variantes) au projet ;

Considérant que, outre l'alternative 0, toutes les alternatives proposent l'implantation d'une ligne de métro entre Anneessens et Gare du Midi ; que bien que les tracés et les connexions varient selon l'alternative, la ligne de métro Nord-Sud est considérée comme un invariant ;

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

Considérant que ces alternatives portent sur des variations de tracé de métro, accompagnées ou non de variation des tracés de tram ;

Considérant que les alternatives suivantes ont été étudiées dans l'étude d'incidences :

- L'alternative 0 visant à étudier la non réalisation du projet et l'évolution prévisible du périmètre de la demande selon la situation de droit et la situation de fait ;
- L'alternative 1A visant à étudier un tracé métro différent avec une création de station au niveau du square de l'Aviation et la conservation des infrastructures tram existantes pour les lignes 51, 81 et 82.
- L'alternative 1B : visant à étudier l'absence de création d'une station métro Constitution et la conservation des infrastructures tram existantes pour les lignes 51, 81 et 82.
- L'alternative 1C : visant à étudier principalement la création de deux stations tram et métro distinctes, liées en souterrain, permettant de conserver la majeure partie de la station Lemonnier existante et ne nécessitant pas la création d'une trémie avenue Fonsny.
- L'alternative 2 : visant à étudier la réutilisation des ouvrages existants pour le métro et le renvoi des lignes de tram en surface, via la rue de l'Argonne et le boulevard du Midi.
- L'alternative 3 : visant à étudier le prolongement du tunnel en ligne droite, sans création de station et passant sous l'îlot Aviation/Jamar/Midi.

5.2 Alternatives écartées dans le cadre de l'étude d'incidences :

5.2.1 Tracé des trams 51 et 82 passant par la rue d'Argonne :

Considérant que cette alternative découle de l'alternative n°2 qui propose d'étudier la conversion des volumes souterrains actuellement exploités par les lignes de pré-métro n°3 et n°4 et la mise en surface des lignes de tram n°51, n°81 et n°82 ; qu'elle vise à déplacer le tracé des trams 51 et 82 sur la rue d'Argonne ;

Considérant que ce nouveau tracé est envisagé pour tenter à la fois de libérer la rue Couverte et d'exclure toute la circulation du tram au niveau de la Petite Ceinture ; qu'il consiste à conserver les trémies Jamar et Lemonnier afin de permettre aux lignes de tram 51 et 82 de descendre et desservir



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

l'arrêt « Lemonnier » puis de remonter sur « Bara » (et non plus la rue Couverte comme c'est actuellement cas) où une connexion peut se faire sur des voies de service existantes sur la rue d'Argonne ;

Considérant que les éléments que cette alternative permet d'analyser – dégagement de la Petite Ceinture et de la rue Couverte – sont analysés dans le cadre des alternatives 1a/b/c et 2 ;

Considérant que cette alternative ne tient pas compte du tracé du métro ; que le croisement des lignes de tram et de métro ne peut se faire au même niveau à cause de la problématique de cisaillement des voies, du dimensionnement et du type d'alimentation ; que le maintien des trams en sous-sol n'est dès lors pas possible ;

Considérant que cette alternative ne présente pas d'intérêt dans le cadre des alternatives 1a/b où le croisement des voies de tram et de métro est résolu en sous-sol sans qu'il y ait besoin d'intervenir lourdement sur les voies de tram existantes ;

Considérant en outre que l'alternative n°2 vise à obtenir une différence de niveau entre le tracé des lignes de tram et celui du métro tout en utilisant l'actuelle station Lemonnier comme espace réservé au métro ;

Considérant qu'afin de faciliter les échanges intermodaux il est jugé plus opportun de concentrer les zones d'arrêt des stations ; que par ailleurs la libération de la rue Couverte analysée dans l'alternative n°2 engendre une extension de la zone d'arrêt « Midi » qui n'a pas été retenu comme solution dans le cadre de plusieurs alternatives ;

Considérant que l'ajout d'un arrêt « Bara » et le rallongement de l'itinéraire actuel (multiplié par deux) amène les lignes de tram 51 et 81 à une perte de temps de 2 à 3 min sans améliorer significativement la desserte vu la proximité de la place Bara et de la gare du Midi (moins de 200 m) ;

Considérant que les aménagements des trams (51, 81 et 82) sont actuellement en souterrain et ne passent pas sur l'Esplanade de l'Europe ; que la création d'un nouveau tracé majoritairement en surface représente un coût supplémentaire et des incidences sur l'Esplanade de l'Europe incompatible avec la volonté d'en faire un nouvel espace de vie sociale et économique ou de trame verte (Schéma Directeur Midi) ; que dès lors ces aménagements ne sont pas cohérents ;

Considérant ce qui précède cette alternative n'a pas été retenue ;

5.2.2 Réaliser un tracé au moyen d'un tunnelier :

Considérant que l'utilisation d'un tunnelier nécessite une zone de 400 m de long hors tunnel pour le démarrage de la machine ; que la longueur de 2 des tunnels projetés est inférieure à 400 m ; que l'utilisation de cette technique est donc énormément contraignante au regard de sa plus-value en termes de limitation des incidences ;

Considérant en outre que la technique du tunnelier nécessite le creusement de puits d'entrée et de sortie de la machine d'une ampleur de 15 m de largeur sur 30-40 m de longueur, ces travaux seuls estimés d'une durée de 16 mois ; que le temps de montage de la machine représente 3 à 4 mois ; que le coût d'installation est très onéreux (estimé à 48 millions d'euros) ; que la complexité du sous-sol dans ce secteur (senne, collecteur, impétrants,...) rend difficile le passage d'un tunnelier ;

Considérant ce qui précède, cette solution dans le contexte urbanistique du périmètre d'intervention, est écartée par l'étude d'incidences car peu réaliste techniquement ;

5.3 Variantes traitées dans l'étude d'incidences

Considérant que les variantes suivantes ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences :

- variante n°1 : conversion des volumes enterrés existants en parking public ou autre ;
- variante n°2 : déplacement de la trémie Fonsny vers le talus de chemin de fer ;
- variante n°3 : articulation du projet avec les aménagements et lignes directrices du Schéma Directeur ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

5.4 Synthèse des conclusions du chargé d'étude sur les alternatives traitées dans l'étude d'incidences :

5.4.1 Alternative 0 :

Considérant que l'aménagement de la ligne de métro Albert-Bordet est conditionné par le projet « Constitution » ; que cette ligne de métro ne peut être concrétisée en l'absence de la réalisation de ce projet ; que la circulation des pré-métro 3 et 4 est maintenue telle qu'elle existe aujourd'hui ;
Considérant que la situation existante reste conforme à la situation règlementaire même si le fait de créer un tracé de métro entre Anneessens et Midi est prévu au PRAS comme une connexion à établir ;
Considérant que les impacts sont conséquents à l'échelle régionale ; que la ligne de métro Albert-Bordet a pour objectif d'offrir un service doté d'une vitesse commerciale (30 km/h) permettant de relier la gare du Nord à Bordet en 15 min avec une fréquence plus régulière et une hausse de la capacité ;
Considérant qu'en outre, les dépôts actuels arrivent peu à peu à saturation et aucune solution n'est proposée dans le cadre de l'alternative 0 ;

5.4.2 Alternative 1 :

Considérant que dans les trois versions, les tracés des lignes de tram 51, 81 et 82 restent similaires à ce qu'ils sont aujourd'hui, poursuivant leurs itinéraires actuels respectifs ;
Considérant que le tracé du tram 81 entrant par la trémie Jamar est maintenu ainsi que celui des trams 51 et 82 par Lemonnier côté nord ;
Considérant que ces tracés desservent la station Lemonnier et permettent des correspondances avec les trams 51 et 82 ;
Considérant que ces tracés de trams passent sous l'Esplanade de l'Europe pour ressortir au niveau de la trémie du même nom qui donne directement sur la rue Couverte où est conservé l'arrêt « Gare du Midi » ;
Considérant que les tram restent en surface sur l'av. Fonsny, au niveau du site propre partagé avec les lignes de bus 49, 50, 78 ;

5.4.2.1 Alternative 1a :

Considérant que l'étude conclut que cette alternative qui amène le tracé vers le Square de l'Aviation et crée une station de métro intermédiaire entre les arrêts « Anneessens » et « Gare du Midi » permet d'envisager le renforcement de l'accessibilité de ce secteur ;
Considérant qu'elle conclut dès lors que cette alternative pourrait amener une fréquentation supplémentaire de visiteurs pour les établissements de commerce et d'HoReCa qui y sont situés, mais également y renforcer le contrôle social ;
Considérant que l'étude conclut qu'en termes de bruit et de vibrations, cette alternative entraîne un léger risque de bruit solide et de gênes vibratoires dans les bâtiments situés à proximité du tracé, notamment pour les logements de la rue de l'Autonomie, du square de l'Aviation et de la rue de Woeringen ;
Considérant en revanche que l'étude démontre un faible niveau de correspondance entre les lignes de tram et de métro, dû à l'obligation pour les usagers de traverser les boulevards Poincaré et du Midi (avec les risques de traversées dangereuses inhérents) ;
Considérant que par ailleurs, l'étude conclut que cette alternative ne permet pas de pouvoir proposer 4 emplacements de remisage pour les métros comme dans le cadre du projet, risquant de devoir attendre la réalisation complète de la ligne Nord-Sud et du dépôt à Haren pour commencer la mise en exploitation ;
Considérant qu'enfin l'étude conclut que la mise en œuvre de cette alternative amène également des risques d'expropriation pour certains bâtiments situés au sein des îlots Woeringen-Lemonnier-Midi et Jamar-Poincaré-Autonomie ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

5.4.2.2 Alternative 1b :

Considérant que l'étude conclut que cette alternative est similaire au projet pour le tracé métro mais ne propose pas de station intermodale ; qu'elle donne une plus grande liberté de réaménagement au niveau de l'av. de Stalingrad (circulation, stationnement, flore notamment) et réduit de moitié l'emprise du chantier par rapport à ce qui est actuellement proposé ;

Considérant que l'étude conclut qu'elle ne propose pas de desserte métro au niveau du quartier Stalingrad ; que de ce fait, même si les riverains resteront à une distance acceptable d'une station (Anneessens ou Gare du Midi à 500 m), ils profiteront peu de l'attractivité liée à l'accessibilité de la ligne M3, au détriment des commerces et services bordant l'avenue ;

5.4.2.3 Alternative 1c :

Considérant que l'étude conclut que cette alternative représente une opportunité permettant de créer une station « Constitution » ; que cette station est néanmoins distincte de l'arrêt Lemonnier mais connectée via un passage souterrain ;

Considérant que l'étude conclut que la station « Constitution » est davantage une station d'origine-destination plutôt qu'une station d'échange tram-métro ;

Considérant que l'étude conclut que en tenant également compte des contraintes liées à la mise en œuvre d'une station intermodale telle que prévue dans le projet (chantier, Sols & Eaux, emprises, conformité au PRAS, etc.), l'alternative 1c représente un bon compromis ;

Considérant en outre que l'étude d'incidences conclut que cette alternative permet de réaménager l'arrêt Lemonnier, au bénéfice de la mobilité des PMR, et de rapprocher cet arrêt du quartier Cureghem avec l'éventualité d'un accès au centre de la Petite-Ceinture ;

Considérant que l'étude conclut que la création d'une station « Constitution » destinée aux métros permet de conjuguer la réduction d'une partie des incidences sur Stalingrad (trame verte, conception de l'espace, etc.), la desserte en métro de cet axe et donne parallèlement la possibilité de créer des zones de remisage métros et trams nécessaires à la mise en exploitation de la ligne ;

5.4.3 Alternative 2 :

Considérant que cette alternative propose de mettre les lignes de trams 51-82 en surface afin de destiner les volumes souterrains à la circulation des métros ;

Considérant que l'étude conclut qu'elle présente de nombreuses contraintes à différents niveaux, qui la rendent peu crédible au regard de ce que propose le projet ou ce qui a pu être dégagé dans d'autres alternatives ;

Considérant notamment que l'étude soulève que cette alternative ne permet pas de disposer d'un espace suffisant pour permettre le remisage des métros ; que les espaces disponibles au niveau de l'actuelle station Lemonnier sont inaccessibles du fait de contrainte de pente, de rayon de giration ou bien encore parce que certains espaces restent utilisés par la ligne n°81 (trémie Europe) ;

Considérant également que l'étude relève que la station tram actuelle ne peut accueillir en l'état une station de métro ; que pour être réalisable, cette dernière doit être abaissée d'un niveau (afin de pouvoir disposer d'espaces latéraux libres de tout impétran), ce qui implique d'arrêter l'exploitation des pré-métros durant tout le chantier (avec la mise en place de nombreuses navettes entre Anneessens et Gare du Midi, dans une circulation automobile très dense) ;

Considérant que l'étude a mis en évidence que la mise en surface des lignes 51 et 82 au niveau de la Petite Ceinture nécessite d'intégrer des flux de trams importants (20/h/sens) dans un carrefour particulièrement chargé et quotidiennement congestionné mais également de supprimer près d'une 100aine de places de stationnement (20 de plus que le projet dans son ensemble) ;

Considérant que l'étude estime que la progression des trams devrait être fortement impactée sur ce tronçon comparativement à l'existant (véhicules pris dans la congestion, soumis aux aléas de type événement, manifestation, etc.) et représenterait des risques nouveaux pour les modes actifs qui seront en conflit ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que l'étude conclut que cette mise en surface des trams détériore l'environnement sonore et contrevient aux orientations du schéma directeur Midi qui vise le renforcement des liens entre l'esplanade de l'Europe et le centre de Bruxelles ;

5.4.4 Alternative 3 :

Considérant que l'étude démontre que les incidences de l'alternative 3 rejoignent pour partie celles présentées dans l'alternative 1b (absence de station de métro permettant de connecter Stalingrad, maintien en l'état de l'avenue Fonsny et de la rue Couverte) ;

Considérant que l'étude met en évidence que d'autres incidences s'additionnent néanmoins comme notamment le risques d'expropriation/démolition au sein des îlots Jamar-Poincaré-Autonomie et Woeringen-Lemonnier-Midi ;

Considérant que l'étude relate que ce tracé a été proposé comme alternative car il avait été envisagé initialement, lors de la construction des lignes de pré-métros ;

Considérant que l'étude met en évidence que le problème de giration était connu dès le début et qu'une zone d'expropriation traversant l'îlot Jamar-Poincaré-Autonomie avait été réservée pour permettre, lorsqu'il faudrait passer du mode tram au mode métro, la construction d'un tronçon reliant Lemonnier à la Gare du Midi ;

Considérant que l'étude conclut que les contraintes et l'opportunité de proposer un scénario plus adapté ont conduit à ne pas retenir cette alternative comme pertinente même si elle présentait différents atouts (av. de Stalingrad et préservation du cadre paysager et des plantations) ;

5.5 Conclusion de l'étude d'incidences :

Considérant que l'étude conclut que les alternatives 1 permettent le développement d'une nouvelle ligne de métro avec le bénéfice attendu en termes de capacité et de temps de parcours à l'échelle du réseau régional ;

Considérant qu'a été étudié le déplacement de la trémie prévue Fonsny vers le talus de chemin de fer afin d'en minimiser l'impact urbanistique et de mobilité ;

Considérant que les alternatives 1 se positionnent toutes sur l'abandon de toutes interventions sur l'av. Fonsny ; que cela représente des intérêts en matière d'urbanisme, de mobilité, d'économie ou encore d'environnement sonore mais ne permet pas d'améliorer à cet endroit le temps de parcours des trams ni de profiter des aménagements pour apporter des solutions pérennes à la situation hydrographique qui affecte l'av. Fonsny ;

Considérant qu'a été étudiée la conversion des tunnels existant pour des équipements d'intérêt public ;

Considérant qu'a été étudiée l'intégration du projet dans les orientations définies au sein du schéma directeur midi ;

Considérant la particularité de ce projet d'avoir des incidences liées au chantier d'une ampleur considérable par rapport aux incidences en situation d'exploitation ;

Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidences que les principales incidences du chantier concernent les domaines de la mobilité, de l'environnement social et économique, de l'environnement sonore et vibratoire et du sol et des eaux ; que d'autres incidences, non négligeables, sont également constatées dans les domaines de l'urbanisme, de l'énergie, de la qualité de l'air, de l'être humain, de la faune et de la flore et des déchets ;

Considérant en termes de mobilité que le chantier aura un impact important sur le trafic automobile, l'occupation de places de stationnement et la déviation des itinéraires cyclistes et piétons ; que ces impacts seront néanmoins phasés spatialement et temporellement ;

Considérant qu'au niveau socio-économique, l'impact concerne principalement l'accessibilité et l'attractivité diminuée d'une septantaine de commerces ainsi qu'une perte d'emplacements pour le Marché du Midi et la Foire du Midi ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que les phases de travaux les plus impactantes au niveau sonore et vibratoire ont été identifiées comme les trois premières phases, réalisées à ciel ouvert ;
Considérant pour les sols et les eaux que le chantier nécessite d'importants travaux de déviations d'impétrants, nécessaires à la continuité des fournitures d'énergie, d'eau et au traitement des eaux usées ;
Considérant que dans les autres domaines de l'environnement, sont notamment identifiés des impacts sur les fonctions des espaces publics, d'importants abattages d'arbres, des émissions de poussières et de gaz d'échappement ainsi qu'un impact énergétique très dépendant des spécificités des matériaux choisis ;
Considérant que globalement la réalisation par la technique Stross (tranchées couvertes) permet de réduire considérablement les impacts identifiés ;
Considérant qu'il ressort de l'étude d'incidences que les principales incidences négatives du projet en phase d'exploitation concernent l'urbanisme et la mobilité ;
Considérant qu'en termes de mobilité, la suppression de l'arrêt Suède (T82), d'une septantaine d'emplacement de stationnement en zone saturée et de la continuité des cheminements des modes actifs sur l'av. Stalingrad sont identifiés comme impacts principaux ;
Considérant que le projet s'inscrit dans le contexte de la mise en œuvre de l'axe métro Albert-Gare du Nord --Bordet ;
Considérant que la réalisation de ce projet permet une mise en exploitation de ce tronçon afin d'améliorer la desserte Albert-Gare du Nord, avec une zone de rebroussement à la Gare du Nord ;
Considérant que les aménagements proposés n'apportent pas de plus-value aux espaces publics reconstitués ;
Considérant que pour les aspects urbanistiques, l'étude d'incidences identifie que le projet n'est pas complètement conforme au PRAS ; que les contraintes techniques du projet empêchent la reconstitution complète du patrimoine arborée de l'av. de Stalingrad et que la création de la trémie Fonsny impacte de manière importante la structure physique et visuelle de l'espace public ;
Considérant que des problèmes liés à l'évacuation du dépôt, de la station et du compartimentage feu de celle-ci ont été relevés ;
Considérant qu'en termes de Faune et de Flore, la diminution du potentiel végétal de la zone est avérée ;
Considérant que dans les autres domaines de l'environnement, les incidences sont mineures ou maîtrisables par des dispositifs techniques ;
Considérant qu'il ressort de l'analyse des solutions de substitutions que certaines permettent de rencontrer les objectifs du projet tout en minimisant certains impacts environnementaux ;
Considérant que notamment l'alternative 1C supprime certaines incidences fortes liées à la création de la trémie Fonsny et à la profondeur faible de la station sous l'av. de Stalingrad ;
Considérant que cette alternative présente en outre un impact chantier réduit dû à des interventions plus limitées sur les espaces publics ;
Considérant que cette alternative présente quelques incidences supplémentaires à prendre en compte ;
Considérant que le chargé d'étude émet de nombreuses recommandations, dont l'adaptation du projet selon les principes de l'alternatives 1C ;

6. Situation projetée amendée suite à l'étude d'incidences :

6.1 Station de métro-tram « Constitution » :

Considérant que le projet amendé prévoit de construire une station de métro-tram sous l'av. de Stalingrad et sous le bd. Du Midi ; qu'elle présente une forme de « T » ;
Considérant que cette nouvelle station s'articule comme suit :

- Niveau -2 : 2 quais latéraux pour l'axe métro Nord-Sud, ligne 3 ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

- Niveau -1 : une mezzanine principale côté sud sous le bd. du Midi dont l'accès se fait depuis l'espace public à l'angle de l'av. de Stalingrad et du bd. du Midi mais aussi via le tunnel piéton reliant la station de tram ;
- Niveau -1 : une deuxième mezzanine est prévue côté Nord sous l'av. de Stalingrad à hauteur du Palais du Midi dont l'accès se fait via le n°75 de l'av. de Stalingrad ;

6.2 Rénovation de l'angle du Palais du Midi n°75 avenue de Stalingrad :

Considérant que le projet amendé propose de rénover le n°75 du Palais du Midi sis av. de Stalingrad en accès à la station de métro ;

6.3 Rénovation de l'immeuble sis 63 bd. du Midi :

Considérant que le projet amendé prévoit de rénover le rez-de-chaussée du bâtiment afin de remettre en service l'accès au niveau -1 ;

Considérant que le projet amendé prévoit d'organiser des bureaux à destination du personnel de la STIB aux étages ;

6.4 Tunnels de connexion piétonne entre les stations de métro et tram :

Considérant que le projet amendé prévoit de relier la station du métro à la station de tram via un tunnel piéton entre l'accès en surface - sur l'oreille de trottoir entre l'av. de Stalingrad et le bd. du Midi – et le nouvel accès dans le rez-de-chaussée du bâtiment n°63 bd. du Midi ;

6.5 La station de tram Lemonnier :

Considérant que le projet amendé prévoit d'articuler la station comme suit :

- Niveau -2 : un quai central pour les lignes de tram n°51 et 52 ;
- Niveau -1 : une mezzanine principale côté sud sous le bd. Lemonnier et bd. du Midi dont l'accès se fait depuis le tunnel piéton ;
- Niveau -1 : une mezzanine secondaire côté nord sous le bd du Midi (à hauteur des rue de Woeringen et de la Caserne), dont l'accès se fait via la berme centrale du bd. du Midi ;

Considérant que le projet amendé prévoit de connecter les deux mezzanines du niveau -1 par une passerelle reliée directement au bâtiment de l'angle du bd. Lemonnier ;

6.6 Rénovation de l'accès existant de la station Lemonnier :

Considérant que le projet amendé prévoit de rénover l'accès existant sis au 227 bd. Lemonnier ;

Considérant que cet accès permet de rejoindre la station de tram via un escalier allant de la surface jusqu'au niveau -1 ; que dès lors cet accès n'est pas adapté aux PMR ;

6.7 Tunnels métro :

Considérant que le projet amendé prévoit de construire un nouveau tunnel sous le Palais du Midi ;

Considérant que ce nouveau tunnel se développe sous les caves du Palais du Midi, entre la nouvelle station de métro et le tunnel existant sous le bd. Lemonnier ;

Considérant que cette portion du tunnel se connecte ainsi à la station Anneessens ;

Considérant que le projet amendé prévoit de construire un nouveau tunnel pour le passage du métro sous le bd. Jamar et la place de la Constitution entre la nouvelle station de métro Constitution et le tronçon existant à la gare du Midi ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que ce tunnel relie sur deux niveaux la station Constitution à celle de la Gare du Midi ;
Considérant que le projet amendé prévoit également de transformer la station de tram Lemonnier existante sous le bd. Lemonnier en parking pour 4 mètres ;

6.8 Tunnel tram :

Considérant que le projet amendé abandonne le tunnel Fonsny ;
Considérant que le projet amendé propose d'adapter le tronçon du tunnel tram sous le bd. du Midi/Poincarré pour la connexion avec la nouvelle station Lemonnier ;
Considérant que le projet amendé prévoit de faire sortir les trams par une trémie positionnée en berme central du bd. du Midi ; que cette trémie est la sortie du nouveau tunnel reliant la station Lemonnier ;
Considérant que le projet amendé prévoit de réaliser un parking pour 8 trams (type T3000) en adaptant le tronçon du tunnel sous l'esplanade de l'Europe ; qu'il prévoit également l'adaptation des voies pour le maintien de la liaison tram vers la trémie et l'arrêt en surface de la rue Couverte ;

6.9 Implantation technique et réseau concessionnaire :

Considérant que le projet amendé prévoit de transformer le tunnel Jamar désaffecté pour y implanter le poste de redressement pour le réseau de tram ;
Considérant que le projet amendé prévoit également de réaliser les adaptations nécessaires aux réseaux directement lié à l'implantation des nouveaux ouvrages, en ce compris le réseau d'égouttage et collecteur de crue ;

6.10 Aménagements de surface :

Considérant que le projet amendé prévoit la remise en pristin état de l'espace public en surface sur l'ensemble du périmètre de la demande ;

Considérant que le projet amendé implique tout de même quelques petits aménagements locaux :

- Av. de Stalingrad, côté bd. du Midi : le projet amendé prévoit d'aménager l'entrée de rue en large trottoir traversant prolongé sur le trottoir du bd. du Midi et sous le pont de chemin de fer ;
- La berme centrale du bd. du Midi : le projet amendé prévoit d'intégrer la nouvelle trémie du tunnel tram, y compris une nouvelle traversée piétonne reliant les deux côtés du boulevard et l'accès à la station de tram ;
- Rue d'Argonne/Gare du Midi : le projet amendé prévoit l'implantation d'un terminus en surface pour la ligne 51 rue d'Argonne et des modifications des arrêts de bus aux alentours de la gare du Midi ;

7. Objectif de la demande :

Considérant que la demande de permis d'urbanisme s'inscrit dans un contexte multimodal d'importance, avec la conjonction des voies de chemin de fer (gare du Midi et la jonction Nord-Midi), des rails de tram et de métro, et de la Petite Ceinture, l'une des principales voiries du réseaux de la Région Bruxelles-Capitale ;

Considérant que la demande vise à répondre aux enjeux de mobilité de la Région Bruxelles-Capitale en application des objectifs du plan IRIS II et des stratégies du PRDD en implantant ce nouveau pôle multimodal au point de convergence de plusieurs quartiers ;

Considérant que le projet a pour objectif d'adapter le pré-métro actuel en mode métro , entre les stations de métro Albert et gare du Nord afin de permettre la correspondance entre les trams (51et 82) et le métro 3 mais aussi modifier le tracé actuel des tunnels de pré-métro (sous l'av. Jamar) qui ne permet pas d'accueillir des métros du fait d'un virage trop serré pour ce mode de transport ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Considérant que le projet vise également à augmenter la capacité de la station en prévision de l'augmentation des flux dans le futur ;

Considérant que le projet veut permettre à tous les usagers, y compris les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), un cheminement efficace et confortable à travers les espaces de la nouvelle station ainsi qu'une pleine accessibilité au matériel roulant ;

8. Motivation :

8.1 PRAS :

8.1.1 Modification du PRAS :

Considérant que le tracé proposé pour le métro dans la présente demande n'était pas conforme au PRAS tel qu'approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 29/06/2001 ; qu'en conséquence le PRAS a fait l'objet d'une modification partielle ;

Considérant que le tracé « à créer » initialement prévu dans le PRAS de 2001 avait été prévu en tenant compte des contraintes de giration et de cisaillement propres à la zone Lemonnier et permettait ainsi l'adaptation du tracé ; que ce tracé passant au travers de l'îlot construit présentait des contraintes importantes en matière d'expropriation ; que c'est cette contrainte notamment qui a poussé les autorités dans le cadre de la modification du PRAS à proposer la possibilité d'un tracé passant sous l'av. de Stalingrad ;

Considérant que la modification partielle du PRAS approuvée le 29/03/2018 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et relative à la liaison de transports en commun de haute performance nord-sud (Albert -Bordet) est entrée en vigueur le 8/05/2018 ; que cette modification permet notamment de mettre en conformité le tracé du métro de la présente demande entre la gare du Midi et la station Anneessens comme cela est figuré sur la carte « transport en commun » modifiée ;

Considérant que plus précisément, la modification concernant le tronçon objet de la demande permet de réaliser une station sous l'av. de Stalingrad ainsi qu'un itinéraire en site indépendant passant sous le Palais du Midi pour ensuite rejoindre l'itinéraire existant au niveau du bd. Jamar ;

Considérant que la modification du PRAS ne permet pas la mise en souterrain du tram via un tunnel dans l'av. Fonsny ;

Considérant que toujours pour le projet concerné par la demande, les tracés des pré-métros aujourd'hui en service et conforme au PRAS de 2001 restent dessinés sur la carte de manière à permettre les évolutions des lignes de transports en commun ;

Considérant dès lors que le projet est conforme au PRAS tel que modifié et approuvé le 29/03/2018 ;

8.1.2 Conformité aux prescriptions du PRAS :

Considérant la prescription 25.3 du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun :

- contribuent à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares ;
- contribuent à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
- intègrent la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;
- [...]

Considérant que la prescription 27.1 du PRAS stipule que le réseau de transport en commun du plan est constitué du réseau primaire des transports en commun comprenant les lignes de chemin de fer et les itinéraires en site indépendant ; qu'en fonction de nécessités techniques ou urbanistiques, le tracé des itinéraires de transport en commun du plan peut être modifié [...] ; que les gares et points d'arrêt des lignes de chemin de fer et les stations des itinéraires en site indépendant figurent à titre indicatif sur la



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

carte des transport en commun ;

Considérant la prescription 27.2, relative aux actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires des transports en commun maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à un autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance ;

Considérant la prescription 27.4. du PRAS, relative aux actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification des itinéraires en site indépendant, prévoit qu'ils :

- ne peuvent autoriser de traversée à niveau par d'autres modes de transport ou par des piétons ;
- ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection contre le bruit et les vibrations ;
- établissent des parkings de longue durée pour vélos bien visibles et de préférence dans les stations, ou si les conditions locales ne le permettent pas, à proximité immédiate de celles-ci.

Considérant qu'en application de la prescription 27.5 du PRAS, la zone à réserver pour les infrastructures souterraines permet d'assurer la continuité et la mise en œuvre des itinéraires à créer du plan ; que le projet permet la connexion entre la gare du Nord et la station Anneessens ;

Considérant ce qui précède, le projet est en partie conforme au PRAS ;

Considérant que le projet doit améliorer le stationnement vélo conformément à la prescription 27.4 ;

8.2 Plan Régional de Développement Durable (PRDD) :

Considérant que le PRDD a été approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 juillet 2018 ; que le développement régional est orienté par le PRDD, qui désigne les grandes lignes sur lesquelles les décisions politiques et d'aménagement peuvent se construire à l'horizon 2040 ; que du point de vue de la mobilité ce plan prévoit le développement d'une ligne de métro Nord-Sud et l'automatisation de certaines lignes ;

Considérant que le projet est conforme à la carte n°18 « Réseau structurant de transport en commun » du PRDD identifiant le tracé projeté comme ligne de transport en commun de haute capacité à étudier ou à créer ;

Considérant l'axe 1 « Mobiliser le territoire pour construire l'armature du développement territorial et développer de nouveaux quartier » du PRDD ;

Considérant la stratégie n°1 « Mobiliser le potentiel et les ressources foncières à l'échelle métropolitaine et régionale » du PRDD ; que cette stratégie identifie des pôles de développement prioritaires, notamment celui de la Gare du Midi ;

Considérant que le projet répond partiellement à la stratégie n°1 en rentrant dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie du quartier Midi en y implantant de nouvelles fonctionnalités tels que le réaménagement et amélioration de la gestion des espaces publics, avec l'intégration du projet de métro Constitution et la reconfiguration de secteurs-clés (esplanade de l'Europe, place de la Constitution, rue Couverte, etc.) mais aussi le renforcement des liens entre les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et facilitation du cheminement vers le centre-ville (pg.43) ;

Considérant l'axe 2 « Mobiliser le territoire pour développer un cadre de vie agréable, durable et attractif » du PRDD ;

Considérant que la stratégie n°2 « Proposer une densification maîtrisée » du PRDD ; que cette stratégie énonce les principes de densification dans le tissu urbain existant ;

Considérant que le projet est conforme à la stratégie n°2 en rencontrant le premier principe énonçant une densification liée à une bonne accessibilité en transport public ; que l'objet de ce principe est de permettre une plus grande densité dans les zones caractérisées par une bonne accessibilité en transport public mais aussi la prise en compte des enjeux de stationnement dans la zone ; que dès lors la bonne accessibilité en transport public est déterminée par la proximité des gares et stations de métro



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

et pré-métro ;

Considérant que le PRDD estime ainsi que un logement situé dans un rayon de 600 m autour des gares et des stations de métro existante ou à créer (y compris RER et métro nord) bénéficie d'une bonne accessibilité en transport public permet aux habitants un usage minimum de la voiture ; que par ailleurs, au-delà de la bonne accessibilité en transport public, la présence ou le développement d'autres modes et services de mobilité joue également un rôle pour soutenir la densification de ces lieux (pg.55) ;

Considérant l'axe 4 « Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal » du PRDD ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD fait le constat que selon Bruxelles-Mobilité, environ 5.4 millions de déplacements de personnes sont réalisés chaque jour (ouvrable) en Région de Bruxelles-Capitale, dont 1/3 trouve son origine ou sa destination à l'extérieur de la Région ; qu'on dénombre environ 1.8 million de déplacements quotidiens interrégionaux (essentiellement issus de la navette) ; que la majorité de ces déplacements a lieu en voiture, seul 40 % sont effectués en transports en commun ;

Considérant que l'axe 4 du PRDD fait également le constat que les alternatives à la voiture ne sont pas encore suffisamment attractives ;

Considérant que le PRDD estime qu'il y a lieu de développer de nouveaux services de mobilité ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale entend poursuivre ses investissements via l'amélioration et l'extension des réseaux de transport public ; que dès lors, le projet est conforme à l'axe 4 ;

Considérant que le PRDD entend promouvoir une intégration urbaine optimum des infrastructures de mobilité ; qu'il est donc primordial de prendre davantage en considération les aspects d'intégration urbaine dans les politiques de mobilité afin de renforcer la qualité de vie à Bruxelles ;

Considérant que le projet vise à répondre à la vision et aux objectifs stratégiques tel que décrit dans l'axe 4 du PRDD en contribuant à réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et ainsi contribuant à réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle et atteindre une part modale de la voiture individuelle de 25% à l'horizon 2030 ;

Considérant que le projet répond à l'objectif régional de lier le développement urbain et la densification raisonnée de la Région au développement des infrastructures de déplacement en intensifiant l'usage des transports publics par l'adaptation de l'offre et de la demande, en assortissant la création des pôles de développement prioritaires à la présence d'une connexion en transports publics à haute performance et en augmentant le confort de vie par des espaces publics pacifiés ;

Considérant que le projet répond à l'objectif régional de jouer tant sur la demande de mobilité que sur l'offre et profiter des complémentarités en renforçant le réseau de lignes structurantes de transport public dont l'usage (seul ou multimodal) est encouragé sur les moyennes et longues distances ;

Considérant que l'axe 4 décrit la vision de l'évolution du transport public STIB à l'échelle régionale et locale (pg.146 et suivantes) ;

Considérant que le PRDD tend à promouvoir, outre la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de grande capacité, l'amélioration de la qualité de service (Plan pluriannuel d'investissement 2016-2025 de la STIB) ; que ce plan prévoit l'achat de matériel roulant performant et accessible et l'investissement dans l'adaptation de la circulation et dans l'évolution des technologies de conduite et de signalisation (renouvellement du système de signalisation métro par un système permettant d'exploiter le réseau à des fréquences plus élevées et ainsi gagner 36% de capacité) ; qu'il prévoit également des investissements visant à améliorer l'accessibilité qui seront poursuivis dans les stations de métro et pré métro (ascenseurs, escalators, cheminements PMR) ainsi que dans l'aménagement des arrêts de surface.

Considérant que le PRDD voit l'évolution du transport public par l'extension de son réseau ;

Considérant que le PRDD estime que les projets de développement de l'offre de transport public de haute performance sont les plus structurants ; que les projets prévus à l'horizon 2025 sont déjà planifiés ; que le PRDD prévoit de convertir en métro de la liaison pré-métro existante entre Albert et Gare du Nord et prolongement de la liaison métro vers Bordet afin de desservir les quartiers du Nord-Est et créer un nœud multimodal avec la ligne SNCB 26, le prolongement de la ligne T3 depuis Esplanade



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

jusqu'au plateau du Heysel, dans la foulée de la finalisation de l'extension Bordet-Albert, il est préconisé d'étudier le maillage optimal du réseau à haute performance à l'horizon 2040 et définir les priorités de réalisation Métro Sud (Forest>Uccle) (pg.147) ;

Considérant tout ce qui précède, le projet est conforme au PRDD ;

8.3 Schéma directeur et PAD Midi :

Considérant le schéma directeur du quartier de la gare du Midi approuvé en janvier 2016 ayant comme objet principal le renforcement de la fonction logement et sa mixité, la requalification des espaces publics, et l'amélioration du pôle intermodal de la gare ;

Considérant que dans la continuité de ce schéma directeur, un PAD (Plan d'aménagement directeur) est en cours d'élaboration ; que ce PAD aura réglementaire ; qu'il, permet de fixer réglementairement les dispositions à suivre afin de développer de façon cohérente et légitime le quartier du Midi ;

Considérant qu'actuellement le planning de mise ne œuvre du PAD est à l'horizon 2020 et 2025 ; qu'il permettra la réalisation de projet tels que des nouveaux logements et équipements mais aussi du développement tertiaire et d'importantes interventions de revalorisation des espaces publics ;

Considérant que les opérateurs de ces plans tiennent compte du projet ;

8.4 Les Contrats de Quartiers Durables:

Considérant que plusieurs contrats de quartiers durables et contrats de rénovation urbaine sont actifs dans le périmètre de la demande (« Jonction », « Rouppe », « Heyvaert-Poincaré », « Avenue du Roi ») ; que ces contrats de quartiers durables et contrats de rénovation urbaine sont au stade de la programmation ;

8.5 Plan iris II :

Considérant que le Plan IRIS II, adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale le 9 septembre 2010 et qui délimite le cadre stratégique des interventions publiques de la Région de Bruxelles-Capitale, s'impose aux administrations régionales et communales pour tout ce qui touche de près ou de loin à la mobilité ;

Considérant que le plan IRIS II vise à restructurer la politique de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant qu'une réduction de la charge de trafic automobile passe par l'application du principe de valorisation des transports publics et modes actifs, et une promotion des solutions de déplacement les plus adaptées et les plus durables (favoriser des modes de déplacement plus actifs, plus flexibles et plus doux est essentiel) ;

Considérant qu'il est stipulé dans le plan Iris II que les trois modes que sont les transports publics, les piétons et les cyclistes doivent être prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle, et qu'à ce titre il y a lieu d'adapter les aménagements des espaces publics afin qu'il leurs soient plus favorables ;

Considérant que ce plan met en évidence la nécessité de renforcer le réseau souterrain de transports en commun, que la première priorité va à la réalisation du prolongement du pré-métro et du métro à Schaerbeek, avec un dépôt à Haren ;

Considérant que les actions programmées dans le plan Iris II prévoient notamment l'intégration progressive de l'axe Nord-Sud pré-métro dans le réseau de métro ; que dans ce cadre, il prévoit le retraitement , avec des normes plus conciliables avec le gabarit métro, de la section de tunnel entre la gare du Midi et et Lemonnier-Anneessens ;

Considérant que le plan prévoit pour les infrastructures existantes d'être exploitées dans un premier temps avec du matériel pré-métro afin de garantir la complémentarité maximum avec le réseau de surface ; que le projet permet d'atteindre l'objectif final de faire rouler des métros entre la gare du Midi et Anneessens ;

Considérant ce qui précède, le projet est conforme au plan Iris II ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

8.6 Communication :

Considérant que le projet a fait l'objet de présentation au public à plusieurs reprises ;
Considérant que vu l'ampleur du projet et la durée du chantier, il y a lieu de mettre en place un plan de communication efficace, accessible à tous et en place avant, pendant et après le chantier ; que ce plan de communication doit informer les usagers de l'espace public sur tous les aspects les impactant (plan de circulation, numéro d'urgence, coordonnées de la personne de contact désignée, ...) ;

8.7 Aménagement des espaces publics :

Considérant que le projet prévoit une remise de l'espace public dans son état initial ; que dès lors aucune amélioration de la situation existante dans le périmètre du chantier n'est prévue (rue Couverte, bv. Du Midi, bv. Jamar,...) ; que l'ampleur et la durée du chantier appellent cependant à une réelle remise en valeur des espaces et une amélioration de l'accessibilité aux modes actifs ainsi qu'aux PMR ;
Considérant la variante n°3 relative à l'articulation du projet avec les aménagements et lignes directrices du Schéma Directeur ;

Considérant que l'étude confronte les orientations du Schéma Directeur aux aménagements afin de permettre de juger de l'intégration et des liens de ce dernier avec son environnement prévisible à terme ;
Considérant que l'étude fait le constat que le projet « Constitution », qui est repris et s'est développé notamment sur base du Schéma Directeur, reste relativement peu ambitieux en ce qui concerne les aménagements de surface ;

Considérant que bien que le projet propose la remise en pristin état des espaces publics, l'étude conclut que ceux-ci pourront être aménagés ultérieurement sur base des recommandations du schéma et recommande que la nouvelle demande de permis de réaménagement de l'espace public soit accordée durant la phase de chantier du projet « Constitution » ;

Considérant que l'étude estime que néanmoins, le projet ne doit pas pour cela proposer d'aménagements qui puissent contrevvenir à ces orientations et aux possibles aménagements futurs ;

Considérant que l'étude d'incidence conclut que la délocalisation de la gare de bus de la rue Couverte vers la place de la Constitution n'impacte pas le présent projet (option du PAD Midi) ; la

Considérant que l'étude conclut qu'un réaménagement complet du carrefour Lemonnier-Stalingrad-Jamar-Fonsny, incluant l'accès à la station vise à sécuriser et à renforcer les échanges entre l'esplanade de l'Europe et Stalingrad, et n'est pas tout à fait prise en compte dans le cadre du projet ; qu'il y a donc certaines discontinuités qui font l'objet de recommandations ;

Considérant que le Schéma Directeur cible également la mise en place de deux sites propres bus latéraux entre la trémie Fonsny et la gare du Midi, soit l'inverse de ce que propose le projet ; que l'étude estime que cette situation peut néanmoins évoluer facilement à terme, sans que d'importants réaménagements doivent être entrepris ;

Considérant que l'étude conclut de manière générale que pour cette variante, s'il n'est pas pertinent d'entreprendre un réaménagement qui devra être refait à court terme, les propositions du projet ne rendent toutefois pas la situation irréversible ;

Considérant que ce projet d'un telle ampleur est l'opportunité de repenser l'espace public au minimum dans le périmètre d'intervention de la présente demande au-delà de son pristin état ; que les divers programmes de revitalisation urbaine sont l'opportunité d'agir et de proposer des solutions à l'amélioration sensible de l'espace public dans et autour du périmètre d'intervention ;

Considérant que les opérateurs publics régionaux doivent travailler à un tel projet en concertation avec les communes et les riverains afin qu'il aboutisse à un réaménagement de l'espace public dans la foulée du chantier tel que recommandé dans la variante n°3 ;

Considérant que les autorités locales souhaiteraient un engagement formel de tous les opérateurs publics (locaux et régionaux) de réaliser ce réaménagement de l'espace public ;

Considérant que qu'il serait souhaitable que le budget de remise en état prévu dans le présent projet soit injecté dans le projet de réaménagement final ;

Considérant que le projet amendé ne porte pas atteinte aux développements futurs dans le périmètre de



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

la demande ;

Considérant que la construction de la nouvelle station « Constitution » sous l'avenue de Stalingrad entrainera l'abattage de nombreux arbres ;

Considérant que les mesures techniques sont prises afin de planter des arbres à hautes tiges ;

Considérant que le l'œuvre d'art « Passionaria, porte-voix » reste à son emplacement initial ;

Considérant qu'il est indispensable de conserver un maillage vert écologique après les travaux ;

Considérant que la création du terminus des bus 68 et 78 sur l'av. P-H Spaak implique la réouverture aux véhicule de berme entre cette avenue et la rue de France ; que l'impact mobilité de cette brèche n'est pas explicité dans la demande ;

Considérant que la création de ce même terminus implique la suppression de 23 places de stationnement afin d'agrandir la largeur du trottoir côté tour du Midi et dévier ainsi la chaussée contre la berme centrale ; que ce dévoiement implique un décrochage du trottoir à hauteur de l'entrée carrossable de la tour du Midi ;

Considérant que le projet amendé prévoit d'installer deux abri bus sur le trottoir à 50 cm du muret du plan d'eau afin de laisser 2,90 m de voie de circulation piétonne ; que ces abris masquent l'aménagement qualitatif du pieds de la tour du Midi et nuit au bon aménagement des lieux ;

Considérant la proximité immédiate des arrêts de bus de Lijn av. P-H Spaak ; qu'un partage de ces arrêts pourrait être envisagé ;

Considérant qu'il est souhaitable de trouver une alternative à l'aménagement de ce terminus des bus 68 et 78 qui ne respecte pas le bon aménagement des lieux et pour lequel il manque des informations concernant l'impact en termes de mobilité ;

8.8 Mobilité :

Considérant que le projet vise à améliorer l'accessibilité régionale dans le sens nord-sud en proposant une offre rapide et structurante à destination du centre ; que cette évolution amène des effets sur les zones excentrées aujourd'hui connectées via les lignes T3 et T4 (Laeken, Uccle), qui connaîtront des ruptures de charge pour rejoindre le centre, mais permettrait de répondre anticipativement aux problèmes de saturation des lignes de pré-métros sur le tronçon entre « Rogier » et « Gare du Midi » ;

Considérant que malgré les ruptures de charges, cette évolution vers le métro permettra un gain de temps sur des itinéraires du métro vers/ depuis le centre, du fait d'une vitesse plus élevée à bord d'un métro et d'une fréquence plus importante (un métro toutes les 3 min.) ;

Considérant par ailleurs, qu'un tel mode de transport donne une attractivité importante à la ligne, qui structurera davantage le réseau et la trame urbaine à l'échelle régionale ; que ceci explique, en partie, la hausse significative de fréquentation attendue autour de Constitution avec la mise en place du métro ;

Considérant que la station « Constitution » représente avant tout un arrêt d'origine/destination pour les usagers (les correspondances tram/tram ou tram/métro représentant moins de 20% des échanges) ; qu'elle permet de desservir les commerces, bureaux et équipements alentours ;

Considérant que le nouveau plan bus 2018 prévoit de mettre en place à l'horizon 2019 une nouvelle ligne de bus (n°37) full électrique ; que cette ligne desservira à partir de la station Albert le sud d'Uccle vers Linkebeke ;

Considérant que ce plan directeur bus prévoit également de relier la station Albert à la gare du Midi via le bus n°49 à l'horizon 2019-2020 ;

Considérant qu'un des objectifs de développement de l'offre en transport en commun de la STIB est d'améliorer et de diversifier son offre notamment en améliorant son offre sur le réseau existant (c.à.d. fréquences et amplitudes du métro, tram et bus), de restructurer son offre en bus au moyen du Plan Directeur bus et mettre en service des infrastructures nouvelles et extensions du réseau ; qu'il faut donc voir le réseau de transport en commun dans son ensemble et non par mode de transport puisqu'ils sont complémentaires les uns des autres ;

Considérant que le 20/12/2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le principe de la création d'une ligne de tramway sur la Ville de Bruxelles entre l'Hôpital Militaire et le pont



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

Van Praet, afin d'améliorer la connexion entre Neder-Over-Heembeek et le centre de Bruxelles ;

8.9 Aménagement de la station :

Considérant que la station ainsi que le matériel doit être accessible aux PMR ; qu'il y a donc lieu de respecter les recommandations formulées en matière d'accessibilité (pentes, distance entre la rame et le quai,...) ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir une signalétique claire permettant d'orienter les PMR mais aussi les valides (touristes, nouveaux usagers,...) ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir dans la station tout l'équipement de première nécessité tel que les sanitaires publics accessibles aux PMR, les distributeurs d'argent, ... ;

Considérant que le projet amendé tient compte de la plupart des recommandations de l'étude d'incidences ;

Considérant que ce projet amendé, au vu de la configuration horizontale des deux stations, a su reconfigurer les accès au complexe station métro Constitution/tram Lemonnier en prévoyant des accès par le bâti existant, notamment par le Palais du Midi (à l'angle de l'avenue Stalingrad et la rue de la Fontaine) et par l'immeuble Bd du Midi 63 (ancien accès au station Lemonnier) ; que cette configuration permet de libérer l'espace public, apporte un meilleur confort aux usagers ;

Considérant que le projet permet une accessibilité à la station tram pour tous ; que le couloir qui relie la station tram et de métro est comparable à celui de la station Simonis en terme de longueur ;

Considérant que l'œuvre d'art existante dans la station Lemonnier « Les mains de l'Espoir » de Hamsi Boubeker est reproduite sur de nouveaux panneaux et placée dans la station ; que dès lors il y a lieu de coordonner cette partie de chantier avec le Comité des Arts urbains de la Ville de Bruxelles ;

8.10 Patrimoine :

Considérant que le projet porte sur la création d'une nouvelle station de métro sous le boulevard de Stalingrad ; l'aménagement d'un tunnel entre cette nouvelle station et la station Anneessens d'une part et la gare du Midi d'autre part ;

Considérant que la liaison entre la nouvelle station et la station Anneessens passera sous le Palais du Midi ;

Considérant que le projet prévoit également la création d'une station de tram sous les boulevards du Midi et Poincaré ;

Considérant que le périmètre concerné par le projet se situe à proximité de deux biens classés : la maison Jamaer (62 avenue Stalingrad) et la Grande Ecluse (77 boulevard Poincaré) ; qu'il est partiellement compris dans la zone de protection de l'ancienne Brasserie Express Midi (218 boulevard Maurice Lemonnier) ; qu'il borde plusieurs biens repris à l'inventaire du Pentagone, en particulier le Palais du Midi (132-172 boulevard Lemonnier) directement concerné par les interventions ; Considérant que les n° 1A (Le Laboureur) et 1B (La Ruche) bd. Jamar sont en procédure de classement ;

Considérant l'avis de la CRMS émis en date du 24. Octobre 2018 ;

Considérant que le tunnel projeté sous le Palais du Midi se ferait après consolidation et étanchéisation du sol par jet grouting ;

Considérant que les sous-sols du Palais du Midi ont déjà fait l'objet de lourdes interventions dans les années 1980 avec création d'un parking souterrain ;

Considérant que la mise en œuvre et les interventions techniques projetées - trop peu documentées - doivent garantir la stabilité et la pérennité du Palais du Midi ;

Considérant que l'un des accès à la station de métro se ferait via le Palais du Midi, à l'angle de l'avenue de Stalingrad et de la rue de la Fontaine ;

Considérant que l'aménagement de cet accès entraînera des démolitions des espaces existants mais que ceux-ci ont déjà fait l'objet de transformations dans les années 1980 et que les décors d'origine auraient disparu ;

Considérant que l'aménagement de cet accès implique la transformation rue de la Fontaine de la fenêtre



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

de droite en porte avec démolition d'une partie du soubassement en pierre bleue ;
Considérant que avenue de Stalingrad, le projet prévoit la suppression de deux menuiseries de porte ;
Considérant que ces interventions sont très peu documentées dans le dossier ;
Considérant que les façades du Palais du Midi devraient prochainement faire l'objet d'une restauration complète ;
Considérant dès lors que les interventions sur les façades et les menuiseries devraient impérativement être menées en concertation avec la Ville (Cellule Patrimoine Historique) et la Direction du Patrimoine Culturel de la Région de Bruxelles-Capitale à cette phase des travaux ;
Considérant que pour les aménagements intérieurs de cet accès, il y a lieu d'opter pour des matériaux et des finitions de qualité en accord avec l'esprit de l'architecture du Palais du Midi (par exemple pour les parois des carreaux de faïence blanches vernissées telles que présentes dans les sous-sols ;
Considérant qu'un tunnel piéton sera aménagé entre la station de métro et la station de tram et que le ce tunnel sera directement accessible en surface depuis le 63 boulevard du Midi ; que cet immeuble comprend les vestiges d'un escalator des années 1950 qui pourrait être confié au Musée des Transports urbains bruxellois ;
Considérant la situation des parcelles concernées à hauteur des fortifications de la 2e enceinte urbaine de Bruxelles remontant au 16e siècle (www.mybrugis.irisnet.be > Bruxelles Développement Urbain > Monuments et Sites > Patrimoine archéologique > Atlas archéologique),

il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser une fouille préalable aux travaux de terrassement nécessaires pour le projet (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02.432.84.13, archeologie@urban.brussels).

8.11 Socio-économique :

Considérant que le périmètre du chantier s'étend dans un quartier fragile, en pleine mutation et en voie de redynamisation ; qu'il est aussi un quartier d'accueil pour les nouveaux arrivant et qu'il leur permet de s'insérer dans la vie active ;
Considérant que les enjeux économiques de ce quartier sont importants ; qu'il représente un pôle majeur d'activités au service des quartiers proches ;
Considérant que ce projet d'ampleur se réalise avec des incidences chantier très importantes sur le quartier, ses habitants et le pôle économique ; que les impacts et incidences du chantier doivent être maîtrisés (limités au maximum) ce qui demande un suivi strict des parties prenantes de ce projet ;
Considérant que le 19/12/2018, le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale s'engage à souscrire conjointement avec la Ville de Bruxelles, avant Pâques 2019, à un pacte avec le quartier qui va subir ces travaux pour que ce chantier soit exemplaire au niveau de son déroulement ; que la commune de Saint-Gilles demande à être associée à ce pacte ;
Considérant qu'il ressort de la commission de concertation du 19/12/2018 qu'un pacte est en cours d'élaboration entre la Ville de Bruxelles, la région Bruxelles-Capitale et la STIB (demandeur du présent permis) ; que cette convention devrait concerner une majoration et définition des mesures d'accompagnements des activités économiques impactées par le chantier ; que la commune de Saint-Gilles doit être associée à ce pacte afin d'obtenir sur son territoire des compensations identiques ;
Considérant que outre l'élaboration de cette convention, le demandeur s'engage à mettre en place une série d'outils permettant un accompagnement de l'ensemble des phases du chantier pour les commerçants et les riverains comme la mise en place d'un comité de pilotage réunissant les autorités publiques et HUB Brussels (information, signalétique, recherche de solutions pratiques, mettre en place un réseau d'information « 0 800 », bonne tenue et soin du chantier, créer des événements pour attirer le chalands,...) ;
Considérant que le marché du Midi fait partie intégrante du pôle d'activité ; qu'environ un tiers des emplacements du marché devront être relocalisés durant les deux premières phases du chantier ; qu'il est demandé de relocaliser ces emplacements en assurant la meilleure continuité possible avec le reste



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

du marché afin que les marchands ne pâtissent pas d'une baisse trop importante de fréquentation liée à l'effet de coupure ; que des mesures d'accompagnement doivent être mise en place par le demandeur comme par exemple revoir le plan de circulation des chalands, adapter la signalisation, ...

Considérant que un préavis d'un an est requis pour les marchands ambulants ;

Considérant que la Foire du Midi fait également partie intégrante du pôle d'activité ; que le demandeur informe dans ses réponses aux recommandations de l'étude d'incidence que 30 emplacements devront être relocalisés au cours de la première phase de chantier et que 40 emplacements devront être relocalisés en phase 2 du chantier ; que l'étude d'incidence met en évidence qu'il est compliqué de trouver une surface suffisante pour relocaliser ces emplacements ;

Considérant que l'étude d'incidence relate que la Ville de Bruxelles étudie la possibilité de réduire l'emprise de la foire en allégeant l'espace caravanes des forains et/ou en dégagent un nouvel espace d'emplacements en supprimant une bande de circulation sur le bd. Poincaré ;

Considérant que le demandeur informe dans ses réponses aux recommandations de l'étude d'incidence qu'il est en contact étroit avec la Ville de Bruxelles afin d'examiner toutes les solutions possibles afin de maintenir la Foire du Midi ; que outre les recommandations d'autres scénarios sont aussi à l'étude ;

Considérant que la Ville de Bruxelles demande un préavis d'un an pour les ambulants ; que les abonnements valable pour une durée de 5 ans ont été renouvelés en 2017 ;

8.12 Bruit et vibration :

Considérant que ce type de chantier impliquera des nuisances sonores et vibratoires substantielles notamment quant aux engins de chantier et du charroi des camions ;

Considérant qu'une attention particulière doit se porter sur les zones habitées et que la quiétude des riverains doit être prise en compte en priorité ;

Considérant que l'exploitation de la nouvelle ligne de métro et des lignes de trams ne peut induire aucune nuisance sonore et vibratoire;

8.13 Eaux :

Considérant que les déversoirs d'orage ont un impact direct sur la qualité de l'eau de la Senne.

Considérant que BE a demandé de profiter du chantier pour améliorer la situation existante et que l'infaisabilité technique de la solution proposée par BE n'est pas démontrée ;

Considérant qu'étudier cette proposition ne nécessite pas une étude hydraulique complète de longue haleine ;

Considérant qu'une réunion avec le département « eau » de BE et Vivaqua pourrait être envisagée afin de trouver une solution plus adéquate ;

Considérant que l'écoulement de la nappe phréatique ne peut être entravé par le nouvel ouvrage ;

Considérant que l'essorage des tunnels pour les assécher requiert une autorisation de captage ;

8.14 Chantier :

Considérant qu'il s'agit d'un chantier de grande ampleur, en phasage et d'une durée minimum de 55 mois ;

Considérant que l'ensemble des riverains et utilisateurs du quartier impacté devront être informés régulièrement en amont de l'évolution du chantier ;

Considérant que le demandeur s'est engagé lors de la commission de concertation du 19/12/2018 à garantir l'accès aux bâtiments se situant dans le périmètre du chantier ; qu'il établit un listing des entrées des bâtiments ; que dès lors le demandeur devra veiller à faire respecter cet engagement durant toute la durée du chantier ; qu'il s'assurera également que les interventions du SIAMU puissent se faire ;

Considérant que le demandeur ne prévoit pas de travail de nuit sur le bd. Jamar dans le respect du règlement de Saint-Gilles ;

Considérant que le chantier implique des conséquences très importantes en matière de mobilité (saturation des carrefours, itinéraires compensatoires spontanés, importance du charroi à



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

destination,...); qu'à ce stade, les plans de mobilité durant le chantier proposés dans la demande de permis doivent pouvoir encore être discutés et même être amenés à évoluer au cours du chantier ;
Considérant que le demandeur s'engage à établir des plans de mobilité phase par phase ; que ces plans font partie du cahier des charges travaux et sont imposés à l'entreprise pour la conception de sa propre organisation de chantier ;

Considérant que le demandeur annonce qu'une hyper-coordination du chantier « Constitution » sera menée avec l'ensemble des autres chantiers de manière à maintenir une mobilité satisfaisante dans toute la zone (Porte de Hal) ;

Considérant que durant le chantier un passage libre de 5 m de largeur est garanti le long des façades de l'av. de Stalingrad ce qui correspond à la largeur actuelle du trottoir ; qu'une bande de circulation automobile est maintenue durant toute la durée du chantier ;

Considérant cependant que le chantier sous le Palais du Midi impactera de manière significative un grand nombre de commerces ;

Avis favorable à condition de :

1. prévoir, à l'échelle d'un tel projet, du stationnement vélo conformément aux prescriptions du PRAS (27.4) et du RRU (7.11) ;
2. assurer l'accessibilité de tous les modes actifs à la station et au matériel roulant dans le respect des recommandations d'accessibilité ;
3. prévoir l'équipement de première nécessité au sein de la station (distributeurs d'argent, toilettes publiques,...) ;
4. associer la Commission d'Art Urbain de la Ville dans l'aménagement de l'intérieur de la station ;
5. supprimer le terminus des bus 68 et 78 prévu av. P-H Spaak au sein des terminus de Lijn et proposer un emplacement n'impactant ni la mobilité au sein du quartier, ni le bon aménagement des lieux ;
6. associer la Direction Patrimoine Culturel (DPC) de la Région de Bruxelles-Capitale et la Ville (Cellule Patrimoine Historique) à la phase travaux des interventions dans le Palais du Midi ;
7. confirmer, avant chantier, que les décors d'origine ont bien disparu dans la zone d'intervention du Palais du Midi ; opter pour des matériaux et des finitions de qualité en accord avec l'esprit de l'architecture du Palais du Midi ;
8. soumettre à l'approbation de la Direction Patrimoine Culturel l'aménagement des espaces intérieurs de cet accès ;
9. collaborer aux différents projets et réflexions de développement des aménagements de surface dans et autour de la zone d'interventions ;
10. coordonner le chantier avec les autres institutions (Bruxelles Mobilité, STIB, Ville et communes, Région (contrat de quartier), Perspectives (PAD)...) ayant des projets et chantiers de surface dans et autour de la zone d'intervention ;
11. veiller à la fluidité de la circulation des modes actifs en tout temps, notamment durant le chantier (signalétique adaptée à chaque phase et communication aux usagers dans un périmètre élargi, ...) ;
12. veiller à mettre en œuvre un plan de communication avant et durant toute la durée du chantier (moyen de communication attractifs, pédagogique et accessible à tous) ;
13. informer à tout moment les riverains, le commerçants, les utilisateurs du quartier de l'évolution du chantier, de son planning et de ses impacts ;
14. étudier la possibilité de profiter du chantier pour optimiser l'évacuateur de crue vers la Senne en profitant du potentiel d'écoulement dans l'ancien pertuis de la Senne ; organiser une réunion avec Bruxelles-Environnement et Vivaqua à ce sujet ;



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 22/01/2019

15. prévoir les dispositifs nécessaires permettant l'écoulement de la nappe phréatique (passage de nappe, drains,...) ;
16. assurer une continuité écologique dans l'ensemble des abords impactés par le projet ;
17. assurer aussi la plantation future d'arbres de première grandeur au-dessus des nouveaux ouvrages prévus dans le périmètre de la demande afin de permettre un réaménagement de l'espace public verdoyant ;
18. introduire auprès de Bruxelles-Environnement tous les permis nécessaires quant aux installations classées, les autorisations de captage pour le chantier , ;
19. organiser le chantier en éloignant le plus possible les zones de livraison et les sources de bruit des riverains ; notamment en travaillant en stross (tranchées couvertes) et en prévoyant des dispositifs anti-bruit dans les zones où cela se révèle nécessaire ;
20. établir un plan de circulation des camions afin d'emprunter des voies de circulation importantes et non des voiries locales et résidentielles ;
21. intégrer dans le cahier des charges pour le marché des travaux et dans les méthodes de suivi de chantier les points d'attention et recommandations de l'EI ;
22. prévoir un monitoring continu du niveau sonore sur l'espace public avenue de Stalingrad, boulevards Jamar et Midi ;
23. réaliser en phase exploitation la pose des voies sur dalle flottante et matelas amortissant ;
24. réaliser préalablement à la finition de l'aménagement des stations une étude acoustique afin de prendre en compte les matériaux utilisés pour réduire les réverbérations du bruit provoquées par le passage des rames de métro et tramways ;
25. établir un pacte, préalablement à la délivrance du permis d'urbanisme, avec tous les partenaires (Ville de Bruxelles, commune de Saint-Gilles, STIB, ...) ; ce pacte devra concerner notamment la majoration et la définition des mesures d'accompagnements des activités économiques impactées par le chantier (commerces, maraîchers, forains,...) ;
26. établir un pacte, préalablement à la délivrance du permis d'urbanisme, avec tous les partenaires (STIB, la région Bruxelles-Capitale, Ville de Bruxelles, commune de Saint-Gilles,...) ; cette convention devra concerner la méthodologie et le financement d'un réaménagement de l'espace public dans la foulée du chantier en cohérence avec les différents projets et réflexions de développement dans et autour de la zone d'intervention



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

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

www.bruxelles.be • www.brussel.be