AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: D928/2015

Adresse / Adres: Boulevard Anspach
Place De Brouckère
Boulevard Adolphe Max
Rue Saint-Michel
Boulevard Emile Jacqmain
Rue Grétry
Rue des Halles
Rue du Marché aux Poulets
Rue Paul Devaux
Rue Jules Van Praet
Rue des Pierres
Plattesteen
Rue des Teinturiers
Place Fontainas

Demandeur / Aanvrager: Service Public Fédéral MOBILITE ET TRANSPORT - Direction Infrastructure (Beliris) (Bossut)

Objet / Betreft: Réaménager les boulevards du centre, et divers espaces publics situés autour de cet axe, de façades à façades. Abattre 157 arbres en bacs (dont sont 37 déplacés) et planter 145 nouveaux sujets.

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 13/03/2017 11/04/2017

Réactions / Reacties: 161 dont 1 pétition de 130 signatures

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 14/10/2015

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

ABSTENTION :
Ville de Bruxelles

AVIS MAJORITAIRE :
Direction régionale de l'Urbanisme – Citydev – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites – Bruxelles Mobilité:

1. Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant, et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la demande est située dans des zones de protection de biens classés et que les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ces biens classés ou à partir de ceux-ci ;

Considérant que les voiries sont comprises dans une zone à réorganiser à la carte 5 du plan régional de développement ;

Considérant que le périmètre de la demande est parcouru par des itinéraires cyclables régionaux ;

Considérant que les boulevards du centre sont parcourus par des infrastructures de transports publics souterrains et que le périmètre de la demande est parcouru par des lignes de bus ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le projet a fait l'objet d'un permis d'urbanisme notifié au demandeur le 11/01/2016 ; que suite aux rapports de l'auditorat du Conseil d'Etat du 8 juin 2016, notifiés à la Région de Bruxelles-Capitale le 15 juin 2016 dans le cadre des recours ref G/A 218.737/XV-3046, et G/A 218.743/XV-3049 introduits contre les permis d'urbanisme réf 04/pfd/571352, recours doublés de demandes de suspensions de l'acte attaqué, et qui concluent à la suspension du permis d'urbanisme ref 04/pfd/571352 délivré par décision du FD du 11/01/2016, ce dernier acte a été retiré par le fonctionnaire délégué le 28/06/2016 et il a été signifié au demandeur que la demande de permis d'urbanisme reprend à partir de l'analyse du caractère complet du rapport d'incidences par l'Administration ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré incomplet par courrier du 05/08/2016 ;

Considérant que le demandeur a introduit le 13/02/2017 un rapport d'incidence complété ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration, par courrier du 02/03/2017 ;

Considérant que le demandeur a modifié sa demande en application de l'article 177/1 du CoBAT, afin que le projet soumis aux devoirs d'instruction contienne les adaptations qui font suite à l'instruction précédente ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme modifié en application de l'article 177/1 du CoBAT, et contient le rapport d'incidences complété, a été soumis à nouveau à l'ensemble des devoirs d'instruction ;

Considérant les permis d'urbanisme délivrés par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité le 13/01/2016 sous les références 04/PFD/580808 et 04/PFD/580816, et qui visent respectivement à réaliser les actes et travaux suivants :

- « *modifier les accès de la station BOURSE afin de la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite, et pour cela implanter un édicule ascenseur en espace public »,* et à *« rénover le niveau -1 de la station avec l'intégration d'un parking vélo, de sanitaires publics, et de surfaces commerciales »* ;
- « *rénover la station de métro « De Brouckère » : modifier des accès reliant l'espace public à la station souterraine, et aménager un parking vélo et un local technique en sous-sol* » ;

Considérant que la circulation dans le Pentagone a été modifiée par des règlements complémentaires de circulations ;

Considérant que la commission de concertation a déjà examiné une première fois la demande et qu'elle a rendu un avis favorable sous conditions, à l'unanimité ;

2. <u>Objet de la demande :</u>

Considérant que la demande vise à réaménager de façades à façades les espaces publics suivants :

- les places de Brouckère et Fontainas ;
- le boulevard Anspach ;
- le boulevard Emile Jacqmain, tronçon compris entre la Place de Brouckère et la rue St-Michel ;
- le boulevard Adolphe Max, tronçon compris entre la Place de Brouckère et la rue St-Michel ;
- les rues Paul Devaux, Jules Van Praet, et Auguste Orts ;
- la rue Saint-Michel, tronçon compris entre les bd Emile Jacqmain et Adolphe Max ;
- la rue Grétry, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue des Halles ;
- la rue du Marché aux Poulets, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue des Halles ;
- la rue des Pierres, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue du Midi ;
- la rue Borgwal, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue St-Géry ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- la rue des Riches-Claires, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue de l'Eclipse ;
- le Plattesteen, inclus le carrefour formé avec les rues du Lombard et du Marché au Charbon ;

Considérant que le projet comprend l'abattage de 152 arbres à haute tige plantés dans des bacs, la démolition de ces bacs en béton, le maintien de 4 sujets existants, et la plantation de nouveaux sujets ;

Considérant que dans le cadre de travaux de réfection de l'étanchéité de la station de prémétro de De Brouckère, 37 arbres qui étaient plantés dans des bacs ont été déplacés et plantés en pleine terre sur un terrain à Neder-Over-Heembeek ; que le projet induit qu'ils ne soient pas replacés dans le périmètre du projet ;

3. <u>Procédure d'instruction de la demande :</u>

<u>3.1 Instruction :</u>

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme a été introduit auprès du Fonctionnaire délégué le 23/07/2015 ; qu'il a été déclaré complet le 18/08/2015 ;

Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'article 142 du CoBAT, et du point 19 de son annexe B : « travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant » ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration le 02/03/2017, suite à l'accusé incomplet du 05/08/2016 ;

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifiés auprès du Fonctionnaire délégué, le 13/02/2017, en application de l'article 177/1 du CoBAT, avec les compléments de rapport d'incidences ; **que ce sont ces plans modifiés qui ont été soumis à l'instruction** (demandes d'avis d'instances et soumis aux mesures particulières de publicité) ;

Considérant que les modifications apportées aux plans portent sur les points suivants :

- Prise en compte de l'avis donné par le SIAMU :
  - toutes les parties minéralisées le long de la zone centrale sont carrossables et permettent l'implantation des vérins sans générer d'affaissement ;
  - les zones engazonnées le long de la zone centrale seront renforcées sur une largeur d'un mètre, afin que cette zone puisse supporter des charges d'au-moins 10kg/cm², afin d'offrir une surface d'appuis pour les vérins (avec un tassement négligeable) ;
  - les arbres d'alignement le long des boulevards du Centre sont des ormes, plus spécifiquement des 'Ulmus new Horizon' dont la couronne ne dépasseront guère un diamètre de 8m qui résistent bien aux tailles ;
  - dans les bandes contiguës à la bande centrale, l'implantation de certains éléments de mobilier et de quelques plantations a été adaptée, pour un accès sans entrave aux façades (garantie d'accessibilité à une distance de 10m des façades) ;
  - dans la zone située entre la tour Philips et le Centre Monnaie, la structure de câbles suspendus du plafond lumineux a été adaptée, afin de garantir, sur l'axe central des deux édifices hauts, une ouverture ample des deux côtés (un demi-cercle avec un diamètre de 5m) permettant à l'échelle du camions pompier de se positionner entre les câbles et d'atteindre les façades hautes ;
  - place Fontainas de petites adaptations ont été apportées (notamment emplacements de bancs), afin de garantir un passage libre aisé pour camions pompier dans la direction nord-sud, de 3m50 de large ;
- Prise en compte des remarques découlant de la première instruction :

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- la fontaine prévue au centre de la rue Orts est mise de plain-pied et devient ainsi à tout moment franchissable. Des jets d'eau -qui peuvent créer une brume ou peuvent fonctionner comme jets d'eau- sont intégrés dans la surface et permettent également d'offrir un miroir d' eau (au repos) sur max. 2cm de hauteur, reflétant la façade de la Bourse ;
- les demandes de prévoir des arbres supplémentaires à différents endroits ont été analysées et rencontrées par la plantation de quatre arbres dans le coude de la rue Van Praet (qui n'obstruent pas la vue sur la Bourse) ;
- le nombre d'arceaux vélo a été augmenté à 200 pièces, principalement dans les différentes rues transversales ;
- le nombre de places PMR a été maintenu et ces places ont été décalées dans les rues directement adjacentes ;
- l'arrêt de bus situé rue du Lombard a été légèrement déplacé ;
- les marches dans la rue des Pierres à hauteur du n° 32 ont été réduites à 3 marches (au lieu de 4) de 17 x 34cm ; ceci agrandit la zone trottoir au bas des marches, afin d'augmenter l'espace notamment pour la terrasse du restaurant au n° 32 ;
- les raccords de plateaux de la rue de l'Evêque et de la rue Fossé aux Loups ont été rectifiés ;
- dans le boulevard Adolphe Max, les deux alignements d'arbres ont été décalés d'un mètre vers les façades (troncs à 5m des façades), ceci afin d'améliorer la fluidité du trafic entre la place De Brouckère et le boulevard A. Max et ce afin de permettre également les manœuvres des véhicules d'urgence (SIAMU) depuis la rue Saint Michel vers le boulevard A. Max ;
- certains potelets ont été rectifiés ;
- le Tilia tomentosa pose problème vis-à-vis des insectes pollinisateurs (abeilles, bourdons) et a donc été remplacé par le Tilia euchlora ;

Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation en application de

- l'article 207 du CoBAT, demande se rapportant à un bien inscrit à l'inventaire du patrimoine immobilier ;
- l'article 237 du CoBAT, demande se situant dans des zones de protection de biens classés ;
- a prescription 21 du P.R.A.S. : demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement ;

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité en application de :

- l'article 67 al. 2 du CoBAT, la demande, quoi qu'étant située en partie dans les limités de PPAS en vigueur, ne bénéficie pas d'une dispense de mesures particulières de publicité car elle porte sur des « *actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication* » ;
- la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant « *pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* » ;

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

- la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS), en application de l'article 237 du CoBAT ;
- Bruxelles Mobilité, en application de l'article 177 §2/1 du CoBAT ;
- la STIB ;
- le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles ;
- Bruxelles-Environnement.

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

-

Considérant que la demande est comprise dans les zones de protection de 21 biens classés (l'Hôtel Métropol l'ancien cinéma Pathé Palace, le salon de dégustation Au Suisse, l'ancienne pharmacie du Bon Secour l'immeuble 9-11 rue du Bon Secours, l'ancien panorama Castellani, …) ainsi que, partiellement, dans le périmèt UNESCO qui entoure la Grand'Place, et vu l'avis donné par la CRMS en sa séance du 23/09/2015 ; que demande a été soumise une seconde fois à l'avis de la CRMS qui a rendu un avis en sa séance du 17/03/2017 ;

Considérant que la demande concerne des espaces publics, des infrastructures de transports publics souterraines, et des itinéraires cyclables régionaux, et vu l'avis donné par Bruxelles Mobilité le 26/10/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de Bruxelles Mobilité ;

Considérant que la demande concerne des lignes de transports publics, et vu l'avis donné par la STIB le 21/09/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de la STIB, qui a émis un avis le 30/03/2017 ;

Considérant l'avis donné par Bruxelles Environnement le 23/09/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de BE ;

3.2 <u>Enquête publique :</u>

Considérant que 305 réclamants s'étaient exprimés lors de la première enquête publique qui s'est déroulée du 03/09/2015 au 02/10/2015 ; et que la commission de concertation avait alors rendu un avis le 14/10/2015 ;

Considérant que lors de la seconde instruction de la demande de permis d'urbanisme, les remarques données par les réclamants dans le cadre de la seconde enquête publique d'une durée de 30 jours (161 réclamations), portent sur les aspects suivants :

3.2.1 <u>Remarques générales :</u>

- considérant que diverses associations, commerces spécialisés, entreprises, hôtels,…ont réagi dans le cadre de l'enquête publique afin de faire part de lors observations en ce qui concerne la procédure et les incidences juridiques liées à celle-ci, ainsi que des impacts directs et indirects que le projet génère en terme de mobilité ;

- considérant que les incidences environnementales ont également fait l'objet de nombreuses réactions surtout de la part des quartiers qui entourent le piétonnier ;

- considérant que de manière générale, il est demandé aux membres de la Commission de concertation de :

  - ne pas dissocier les permis des boulevards du centre du plan de circulation ;
  - penser de manière globale pour un développement harmonieux, durable, économique et social du centre de la ville; que les boulevards ont été conçus pour permettre un accès du nord au sud de la ville ; que ce dispositif ne peut être supprimé que si une autre solution de substitution a été mis en place. (Historiquement, le boulevard Anspach a été créé pour désengorger le centre-ville et de relier plus facilement les quartiers du pentagone) ;
  - réaliser une étude d'incidence prenant en compte : les différents impacts que ce projet génère sur la vie des habitants, la perspective des plus vulnérables, les transports en commun non adaptés aux besoins des habitants et le manque de commerces de proximité, mais aussi l'insuffisance d'analyses de l'impact global du bruit et particulièrement partant de la zone de spectacle prévue à la Bourse (PU B918/2015) vu le lien d'interdépendance avec le projet d'aménagement des boulevards ; d'étudier l'impact en termes de mobilité au-delà du périmètre du projet lui-même ;

    l'IEB propose dans sa réaction d'étudier l'évaluation des incidences jusqu'à la petite ceinture et englobe celle-ci ; cela comprend la partie ouest entre les boulevards et le canal mais aussi la rue royale où le trafic a augmenté ainsi que la partie sud (qui doit intégrer le projet Constitution) ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- mettre en place un outil de démocratie participative ouvert aux citoyens pour associer ces derniers à l'évolution de la ville ;

- considérant que les réactions / réclamations portent aussi sur les éléments suivants :

3.2.2a AMÉNAGEMENTS DES BOULEVARDS :

- limiter l'abattage des arbres, le projet manque d'espaces verts (arbres à hautes tiges, que le type de plantations et les aménagements paysagers ne sont pas adaptés à la circulation que les boulevards vont générer, que les essences d'arbres projetés n'auront pas la place pour se développer ;
- il est aussi proposé de planter davantage d'arbres sur les places de Brouckère, Bourse et Fontainas et de libérer l'espace au niveau des boulevards ;
- que les aménagements projetés ne sont pas compatibles avec le flux que va générer le réaménagement, est ce que les pelouses et parterres fleuris sont suffisamment étudiés afin de garantir leur pérennité sur du long terme (quid entretien, hygiène, salubrité, déchets,…) – inquiétude de ces aménagements alors, qu'il y a de nombreux exemples dans le centre-ville qui montrent que la gestion n'est pas idéale comme par ex. place du jardin aux Fleurs, place Rouppe, Monts des Arts, place des Barricades, … ; il est demandé de revoir le projet en prévoyant plus d'arbres, davantage d'essences et moins de pelouse, de revoir la rythmique, étudier la dysmétrie,… ;
- l'implantation des terrasses des commerces en générale, sont-elles limitées aux jardins de poches ou sont elles aussi envisagées le long des façades ;
- en ce qui concerne les revêtements, de garantir la résistance suffisante aux contraintes de circulation (livraisons, passage des taxis, poubelles,…) ;
- que le projet n'a pas assez pris en compte les cyclistes, que les plans n'indiquent pas d'aménagements spécifiquement étudiés pour ce mode de déplacement ;
- quel est l'impact des aménagements projetés sur les places De Brouckère et Fontainas, les réaménagements projetés vont-ils fondamentalement changer leur utilisation ;
- l'aménagement projeté prévoit-il suffisamment de bancs publics (nombre ?) et de tables de pique-nique pour que les bruxellois s'approprient le nouveau piétonnier ;
- au niveau de l'aménagement proposé pour le piétonnier, il n'est pas fait mention du mobilier urbain ou des aménagements particuliers prévus à chaque bras du piétonnier ;
- qu'en est-il des aménagements liés au stationnement des taxis rue Orts, la situation actuelle est chaotique et dangereuse ;
- le projet ne prévoit pas de toilettes publiques et d'urinoirs ; pas assez de bornes vélos ; d'espace jeux et loisirs pour les enfants ; de canisites ;
- qu'en est-il des poubelles projetées et des cendriers

3.2.2 b AMÉNAGEMENTS BOURSE :

- déplore que la Ville veuille faire de la Bourse une zone de spectacle avec des jeux de lumières et d'éclairages particuliers sans étudier et tenir compte de l'impact sur les habitants et riverains de ces spectacles de nuit (bruits et incidences indirectes) ; manque d'information sur le type d'éclairage ;
- déplore que le projet de la Bourse n'est pas été étudié avec le permis du piétonnier, car manque de vision globale ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- que le projet supprime l'accès au musée ;
- en ce qui concerne la fontaine rue Orts, le projet amendé est revu à la baisse, idée recyclée du projet que l'on retrouve place Flagey, Fernand Coq,….(opportunité à saisir) ;

3.2.3 CIRCULATION - MOBILITÉ

- déplore que les conclusions du plan de mobilité n'étaient pas fournies avec les documents disponibles durant l'enquête publique ;
- regret qu'un plan de mobilité global du pentagone ne soit pas réalisé ;
- constat que le piétonnier est en place depuis 2 ans et que la mobilité ne s'est pas arrangée ;
- en ce qui concerne la circulation automobile, qui empruntait les boulevards, que celle-ci se reporte dans les rues avoisinantes, ces dernières transformées en mini ring (bruit, pollution de l'air, etc.); le trafic a été déporté sur les rues secondaires autour du piétonnier; or ces rues sont impropres à une circulation lourde - la circulation automobile s'est donc déplacée dans les quartiers avec des habitants et des écoles - ces reports nuisent fortement à la qualité de vie de ces quartiers et posent des problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes ;
- les ruelles adjacentes, dont certaines sont pavées, médiévales et étroites, ne sont pas du tout adaptées pour supporter la circulation lourde ;
- impact du report de la circulation : l'effet canyon de la pollution de l'air (qui se concentre entre les immeubles des rues étroites) ;
- les sens des rues ont subi de grands changements : il revient régulièrement que la signalétique n'est pas suffisamment claire et présente ; rendant les déplacements dans le pentagone difficile, les gens se perdent et congestionnent davantage le centre; demande d'améliorer la signalétique ;
- La lisibilité du piétonnier sur les boulevards centraux n'est pas évidente avec les traversées « inattendues » par les voitures et/ou bus ; le 'piétonnier' comme il l'est aujourd'hui, coupé par deux voies de circulations importantes (rue de l'Évêque, rue du Fossé aux Loups) est dangereux ;
- l'accès aux logements ainsi qu'aux écoles, hôpitaux,… devient de plus en plus difficile grâce à un plan de transports publics qui s'éloignent du centre-ville et à un plan de mobilité qui, même après nombreux changements, se révèle simplement inadapté à la réalité urbanistique de la ville - bouger à l'intérieur du Pentagone en vélo est de plus en plus dangereux, surtout si on se déplace avec des enfants ;
- la circulation déplacée a impact sur de nombreuses rues directs et indirects (extraits des réclamations) :
    - provenant du Boulevard Lemonnier au niveau du Parc Anneesens, passant par la Place de Fleurs et la Rue du Rempart des Moines jusqu'à la rue de Flandre, et puis au-delà du Marché aux Poissons ;
    - incidence ressentie par un riverain qui habite av. Du Panthéon à Koekelberg : "La file de voitures voulant entrer en ville via Charles Quint, Simonis et la petite ceinture stationne devant chez moi pendant une ou deux heures le matin ; La place d' Yser est embouteillée toute la journée car les voitures doivent prendre la rue longeant le canal qui elle aussi est embouteillée toute la journée - ce piétonnier me coupe du centre-ville (j'habite Koekelberg) Il faut faire mille détours dans de petites rues exiguës ou même la police semblait perdue (Le piétonnier détourne le trafic vers les petites rues typiques, sans commerces ou les habitant étouffent… Pourquoi ne pas rendre ces petites rues piétonnes, ne fermer pas une artère principale"

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- o problèmes récurrents rue Van Artevelde, rue des Riches-claires, rue Plétinckx, place du Jardin au Fleurs etc. Les voitures, complétement désorientées par des parcours complètement absurdes, empruntent des rues à sens unique. Il suffit qu'un camion ne sache pas tourné et c'est l'embouteillage ;
- o Le parking sauvage en double file dans les rues à sens unique est devenu habituel ; comme par exemple, la rue des Six-jetons ; la rue Dansaert, la rue Van Artevelde, rue de Laeken, place du Jardin aux Fleurs, rue des Riches Claires etc. ;

- dans les Marolles les répercussions du détournement de la circulation se font aussi ressentir;
- le parc Fontainas présenté comme un poumon vert, constat du nombre de voitures, de gros camions, de bus qui passent et stagnent rue des Six-Jetons, le long du parc ; impact sur l'école maternelle qui a sa cour de récréation côté rue ;
- rue Léon Lepage, avant une rue calme, en pavées, est maintenant très bruyante et souvent bouchée.
- sur quartier Stalingrad-Lemonnier ; la circulation automobile a fortement augmenté le matin et fin d'après-midi (en partis navetteurs); la problématique des livraisons devient catastrophique dans le quartier ;
- conflit à l'angle Dansaert - Orts, problématique avec la circulation et les taxis et leur parking ;
- la rue de Flandres et la place ste Catherine envahies par les voitures alors qu'elles auraient été, elles, sujettes à devenir des zones piétonnes cohérentes;
- rue T'Kint, augmentation considérable du trafic dans cette rue et les rues adjacentes; dans le bloc Six jetons/ T'kint/buandrie, il y a trois écoles maternelles et primaires. Aucun panneau ne prévient de la présence des écoles, aucun casse-vitesse n'est là pour limiter la vitesse des voitures qui passent de la rue de la Senne, vers la rue de fabriques en coupant très sèchement ce qui était avant une jolie place,
- la Place du Jardin aux Fleurs. Les automobilistes arrivent également très rapidement de la rue Van Artevelde vers la Place jardin aux fleurs - se promener à pied dans ce quartier avec des petits enfants est devenu dangereux tant l'aménagement semble peu pensé. De plus, les automobilistes bien souvent exaspérés de ne pas s'y retrouver dans les rues adjacentes adoptent des conduites à risques pour les autres - Parallèlement, les travaux à l'angle Van Artevelde et Six Jeton plus les travaux du Parc Fontainas rajoutent des complications dans le trafic ce qui n'aide en rien la situation actuelle, les rues sont difficiles à traverser, la visibilité est faible, ...
- Rue de Verdure : la congestion des voitures induit un problème sonore et de pollution ;
- le boulevard Adolphe Max, situé juste en-dehors du piétonnier mais aujourd'hui devenu quasi inaccessible, subit les inconvénients du piétonnier : les passants ne vont pas au-delà de la place de Brouckère et ne vont donc plus jusqu'au boulevard qui est complètement délaissé. Le projet tel que décrit dans l'enquête publique ne résout pas cette situation, d'autant qu'il n'y aura plus de liaison carrossable entre la rue du Fossé aux Loups et le boulevard Adolphe Max, si ce n'est une voie locale dont on sait qu'elle sera à usage unique des taxis desservant l'Hôtel Métropole et l'Hôtel Atlanta ;
- impact du mini ring sur la rue des Alexiens et la rue des Bogards ;
- impact au niveau de circulation rue Royal, rue de la Sablonnière, rue du Nord, place Surlet de Choqiez, rue du Congrès ;
- le réaménagement a un impact sur le quartier Saint-Géry – circulation des navetteurs en transit ;
- les taxis ne se contentent pas des nombreux emplacements qui leur ont été réservés, ils occupent en plus des carrefours entiers (comme celui du Plattesteen) ;
- demande d'une mobilité durable : moins de trafic automobile, amélioration des transports en commun et des conditions de circulation pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- en ce qui concerne plus spécifiquement les cyclistes :
  - Il faut repenser la mobilité avec le regard des cyclistes qui ne trouvent plus leur place tant sur le piétonnier ainsi que dans les rues adjacentes - pas prévu des pistes cyclables pour pouvoir circuler en sécurité entre le haut et le bas de la ville (l'aménagement actuel des rues du Fossé aux Loups et de l'Ecuyer étant particulièrement dangereux pour les cyclistes qui risquent d'être coincés entre livraisons, bus , taxis et automobilistes)
  - le trajet de la rue de Flandre jusqu'à la Rue Haute (école municipale Émile André. Or le 'piétonnier' tel qu'il a été conçu jusqu'à maintenant n'aide pas du tout à traverser le Centre à vélo. La Rue Antoine Dansaert n'est pas plus agréable qu'avant, mais tout le tour de la Bourse est devenu un parcours d'obstacles, entre les camions de livraisons et de services qui circulent n'importe comment sur le 'piétonnier' qui leur est offert le matin, et les piétons qui déambulent dans tous les sens l'après-midi — car ce piétonnier (quand il l'est) semble avoir été pensé au détriment des vélos, ou en tous cas sans y réfléchir du tout. Traverser le piétonnier à vélo est tout simplement dangereux pour les piétons et pour les cyclistes.
  - On pourrait alors, à vélo, se reporter sur des itinéraires secondaires, pour éviter ce piétonnier (exclusif), mais on se retrouve ainsi sur les itinéraires devenus principaux des voitures (axe Anneesens-Dansaert par la Place des Fleurs décrit plus haut), avec pollution et conducteurs énervés. On choisit alors de passer par la rue du Midi, un peu plus calme, mais voilà qu'elle est soudain réouverte aux voitures… Le plan de circulation change (sans parler des travaux constants qui s'éternisent dans tout le quartier), dans la plus grande confusion : un jour c'est ça, la semaine d'après autrement, les panneaux de signalisation ne suivent pas, disparaissent, ne fonctionnent plus, et les voitures essaient de s'y retrouver en évitant plus ou moins les cyclistes, qui eux s'accrochent.
- en ce qui concerne plus spécifiquement les transports en commun :
  - suppression / diminutions offres transports publics hors sol dont plusieurs lignes de bus sont déplacés / détournés ou éloignés du centre rendent le centre inaccessible -demande de renforcer les transports en commun afin d'accéder au centre-ville (impact sur les commerces, les écoles, personnes à mobilité réduites, impact le soir (insécurité))
  - lignes énumérées : Stib : 29, 38, 46, 47, 66, 71, 86, 88, 95 et de Lijn détourné par la petite ceinture -> trop de lignes de bus de la Stib ne desservent plus De Brouckère ou la Bourse. C'est dissuasif pour les usagers pour atteindre le centre-ville.
  - l'offre en transports en commun est par contre dégradée (éloignement des terminus, interruption des lignes de bus, fin de nombreuses correspondances directes) – demande de rétablir ces bus dans le centre-ville ;
  - qu'en est-il des minibus pour mieux desservir tout le centre-ville ;
  - réinstaurer des bandes bus séparées de la circulation automobile. Les occupants d'un bus équivalent à 60 voitures et donc à 60 clients potentiels des commerces.
- même si l'idée d'une ville semi- piétonne est d'évidence une excellente idée, les grands axes doivent rester des grands axes pour la circulation automobile. Un réexamen du plan communal de mobilité de 2012 s'impose ;
- Insister sur la bonne communication des parkings publics ; revoir les tarifs ; dissuader le trafic de transit résiduel dans les rues du centre non fermées à la circulation automobile ;
- la circulation et la mobilité dans les rues voisines ont aussi pour impact sur le stationnement en voirie pour des livraisons ou des interventions urgentes (plombiers,…) ;
- il est demandé un plan matérialisant des zones de livraison à proximité directe des entrées piétonnes

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

pour les livraisons d'achat en dehors des horaires de livraison prévus légalement ou les grosses courses des clients ;

- actuellement le matin, le piétonnier est fortement occupé par de gros camions de déchargements, comment seront gérés les flux, les stationnements avec le piétonnier réaménagé ;
- questionnement sur la circulation automobile depuis la rue des Teinturiers et la rue Platesteen vers la rue des Riches Claires ou la place Fontainas - demande de compléments d'information ;
- le rapport d'incidence ne mentionne pas les effets (nuisances) de la circulation sur certaines artères, en particulier sur la boucle de desserte ne sont pas mentionnés : degré des embouteillages, klaxon à toutes heures, stress, pollution de l'air doublée d'un effet canyon (concentration des polluants entre les immeubles des rues plus étroites et dans le bas de ceux-ci ;
- le rapport d'incidences n'a pas étudié les effets cumulatifs des autres projets / chantiers en cours ;

3.2.4 <u>ECONOMIE :</u>

- Les commerçants soulèvent de manière générale les effets indirects sur de nombreux restaurants et commerces et petits commerces de créateurs dans le quartier (van Artevelde, Lepage, Chartreux, Dansaert ...);
- L'absence de vie culturelle ;
- La manière dont le piétonnier est mis en place actuellement ne répond ni aux besoins, ni aux intérêts des bruxellois, ni à ceux des navetteurs, ni à ceux d'un tourisme de qualité ; il est demandé de ne pas créer un piétonnier pour les touristes et les évènements et de ne pas tomber dans le phénomène de la Barcelonisation ;
- La mise en place de panneaux publicitaires lumineux et leur exploitation par Clearchannel interpelle en imposant une pollution visuelle et énergétique. Les panneaux actuelles seront ils réintroduits sur le piétonnier ?
- les petits commerces de proximité ferment et sont remplacés par des magasins pour touristes et des restaurants ou bars. Ceci fait ressembler notre centre-ville plus à un lieu de loisirs qu'à une ville pour des habitants, en oubliant que 1000 Bruxelles est une des zones les plus densément peuplées de la région de la capitale;
- les commerçants s'inquiètent des loyers qui risquent d'exploser, du prix de l'immobilier qui risque également d'exploser ; il est demandé de faire attention à la promotion et à la spéculation immobilière (tant au niveau des commerces que des logements) ; et dès lors de conserver une offre commerciale variée avec des commerces de proximité ; et des logements accessibles à tous les Bruxellois, quels que soient leurs revenus.
- Attention à la modification du type de visiteurs ayant un impact sur les commerces -> le piétonnier va attirer de grandes chaines au détriment des petits commerces de qualités ; il y a lieu d'être vigilant aux cibles que la Ville veut vraiment attirer au centre (des commerces pour les touristes (magasins de souvenirs, gb et delhaize express, snacks, friteries, gaufres,…) qui ouvrent au détriment là encore des petits commerces ;

3.2.5 <u>HABITANTS / POLLUTION / BRUIT / SÉCURITÉ ET SALUBRITÉ PUBLIQUE :</u>

- certains riverains craignent de voir leur qualité de vie diminuer en raison de plusieurs effets possibles, par exemple, l'augmentation du bruit dû aux terrasses de cafés, dégradation du niveau de propreté ; qu'à l'inverse d'autres se réjouissent de l'animation qui valorise le quartier et d'une amélioration de l'offre de services ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- les réactions des habitants sont diverses, en fonction notamment, d'une part, du type d'aménagement envisagé, et, d'autre part, de l'âge et de la catégorie socioprofessionnelle ;
- POLLUTION :
  - le report de la circulation dans les rues adjacentes induit un problème de pollution (qualité de l'air), de bruit ; la partie occidentale et méridionale du Pentagone particulièrement peuplées est plus impactée ;
  - Dans le rapport d'incidences on ne considère que les émissions dans le périmètre du piétonnier ; la fermeture des boulevards a entraîné un déplacement des flux de trafic vers des rues étroites et densément peuples (notamment quai du Commerce, rue du Marché aux Porcs…). L'évolution des émissions et des nuisances sonores n'a cependant pas été considérée dans ces études.
  - il en va de même du trafic sur la petite ceinture: le carrefour Yser est désormais pratiquement bouché jour et nuit ; étant le seul point de sortie/entrée avant Madou depuis la fermeture de la rue de Laeken et des boulevards ; que se passerait-il en cas d'incident sur la petite ceinture?
  - l'étude de IBGE sur la qualité de l'air confirme la nécessité de respecter la Directive européenne 2011/92/UE sur l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement en étendant l'étude des incidences à tous éléments de la zone géographique "susceptibles" d'être affectées par un projet : ici les rues adjacentes. En effet, l'étude de l'IBGE conclue au maintien sur les boulevards de 40 % de contribution de fond du black carbon qui s'explique par l'apport des polluants des rues adjacentes.
  - La demande de permis fait également l'économie d'une étude appropriée de l'impact du projet sur la vie des habitants, la perspective des plus vulnérables, le transport en commun adapté aux besoins des habitants et les commerces de proximité ; sur les impacts du bruit et particulièrement partant de la zone de spectacles prévue à la Bourse ;
  - Par ailleurs, les mesures de bruit n'ont été effectuées qu'en journée et dans la zone restreinte: elles ne font pas la distinction entre bruit du trafic et autres bruits ambiants mais en journée seulement. Le Rapport d'incidence mentionné dans la demande de permis fait bien état de ses omissions : Au sujet du bruit, voir R.I.E. boulevards, point 4.10, P. 172 : "Les effets au niveau du bruit se limitent à la zone de projet et aux constructions voisines." Seule observation au sujet du bruit de la vie nocturne : "le bruit de la vie nocturne sera également considéré comme plus important, en partie à cause de la suppression du bruit ambiant. Une politique de suivi est donc recommandée" (p. 172).
  - Il s'agit de constatations déjà dénoncées par des habitants du centre-ville, notamment de Saint-Géry, lors d'enquêtes publiques précédentes ;
  - il y aurait violation de nombreux articles de la constitution, art 190-128-142 (Atteintes sensibles à l'environnement) ; répercussions sociales ou économiques et art. 23 (Droit à la protection d'un environnement sain);
- SECURITE (Nuisance sonore, mendicité, alcool et drogue) / PROPRETÉ – SALUBRITE PUBLIQUES :
  - tous les matins, les détritus jonchent le piétonnier : principalement des cannettes de bière ;
  - Le métro Bourse est devenu un urinoir ;
  - la fréquentation : déplorable, réunit le soir que SDF, marginaux et ivrognes qui laissent les lieux dans un état de saletés indescriptible - la fréquentation du piétonnier concentre surtout en week-end une population vraiment pas agréable, composé de gens qui "traînent " avec le seul but de boire, fumer et puis, soules, chercher la bagarre avec les peu de passants "normaux"- sentiment général d'insécurité ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- o questionnement sur le piétonnier actuel et le devenir en ce qui concerne son entretien ; L'image que donne le piétonnier (même non aménagé) est considéré comme lamentable ;
- o la phase qui dure depuis bientôt 2 ans a fait la preuve que ce piétonnier est devenu aussitôt la nuit tombée un véritable coupe-gorge, envahi par une faune peu engageante et rendue agressive par la drogue et l'alcool;
- o Ghettoïsation: clivage entre la Place Ste-Catherine, qui devient le refuge des, des touristes, et le bitume du Piétonnier où se promènent des gens qui marchent sans shopping, ni culture - rien à part la restauration rapide ;
- o Les extrémités non piétonnes des boulevards centraux sont encore moins engageantes qu'avant, car le contrôle social y est encore plus faible. Il faudrait un effort d'investissement public sur ces parties (en particulier le sud du boulevard Lemonnier) pour les rendre plus attractives. ;
- o Le rapport d'incidences n'évoque pas la problématique des sans-abris dans la zone piétonne ; problèmes qui n'est pas tenu en compte ;
- o Demande d'installer une antenne de police sur le piétonnier ;

3.2.6 <u>Par ailleurs, la population a dans le cadre de l'enquête publique émis des PROPOSITIONS :</u>

- les bd du Centre-Ville soient rénovés en enlevant les bacs avec les arbres. Il faut aménager la circulation pour les piétons, les cyclistes, les transports en communs et les voitures ;
- la place Saint-Géry était quasi-piétonne, on aurait pu faire rejoindre les jolies ruelles autour des Riches-Claires, et jusqu'à la Place des Fleurs et la rue des Chartreux. Ainsi que la rue de Flandre et sa continuation jusqu'à la Bourse, et ses liens avec le Marché aux Poissons et la Place Sainte Catherine ; une série de rues aux commerces de proximités et restaurants, cafés, etc. déjà bien implantés et qui se voient transformés en voies automobiles secondaires au lieu de devenir complètement piétonnier ;
- une place de Brouckère complètement piétonne ;
- le stationnement en épis Bld. A. Max est une erreur et se fait aussi au détriment de la sécurité des cyclistes circulant sur la piste cyclable. Un réaménagement de ce boulevard devrait aussi se faire. ;
- encourager que moins de voitures entrent dans la ville (créer des parkings gratuits ou bons marchés combinés avec des tickets de transports publics menant au centre-ville ;
- limiter l'accessibilité des voitures dans le pentagone (accès limité aux habitants juste pour arriver à leurs maisons, pour les taxis et transports en commun) – avec possibilité de parkings gratuits en dehors du centre-ville) – modèle Londres par exemple ;
- étudier zone piétonne plus modeste et conviviale, répartie sur de petites places et rues de l'ensemble du Pentagone, plutôt que les boulevards centraux (par exemple: rue de Flandres, place Saint Géry, place sainte Catherine et ses quais, place jardin aux fleurs..) sur lesquels le trafic peut être intelligemment limité de manière à offrir un usage harmonieux à l'ensemble des usagers. Ce scénario aurait en outre, l'avantage de réduire considérablement les coûts du projet.
- partager l'espace grâce à des trottoirs très larges et plantés (sans bacs qui empêchent en fait les déplacements faciles des piétons), des fontaines et éventuellement avec des ondulations et une zone de circulation d'une seule bande de circulation dans chaque sens, où tout arrêt serait impossible et interdit, zone réservée aux voitures, camions et autobus; Les vélos devraient être confinés sur deux pistes cyclables protégées et délimitées. Ces zones pourraient être au même niveau, de façon à rendre l'aspect plus agréable, mais avec des séparations infranchissables pour confiner les véhicules

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

automobiles sur leurs pistes.

- Des zones de stationnements (renforcées) devraient être prévues tout au long, tous les 100m par exemple, et accessibles dans des créneaux horaires déterminés (par ex. avant 10h30).
- En vue de ne pas nuire au cadre de vie des habitants des quartiers limitrophes et de respecter le concept historique de boulevard haussmannien de la zone concernée par le projet de piétonnier, il serait dès lors davantage crédible d'envisager la création de plusieurs zones piétonnes dans ces quartiers aujourd'hui "sacrifiés" et de proposer un réaménagement des boulevards qui, sans supprimer la circulation automobile, restreigne sensiblement celle-ci ;
- élargir l'espace réservé aux piétons tout en réduisant les effets de la pollution ;
- Limiter de manière drastique la circulation automobile dite de transit, sans pour autant empêcher la circulation locale, devrait en outre éviter que l'aménagement d'un piétonnier tel que proposé ne nuise sévèrement au commerce local au seul profit des "magasins de souvenirs" et autres fast-food ouverts à l'attention des touristes.
- Mise en place d'une « zone à trafic limité » dans tout le pentagone (accès réservé aux riverains, transports publics et livraisons autorisées pendant la journée, avec la mise en place d'un péage assez cher pour la personne qui ait besoin d'accéder au centre-ville "una tantum"). Ce modèle, de plus en plus repris en Italie et en France se base sur l'inclusion et pas, comme au contraire le simple piétonnier, sur l'exclusion de certains acteurs de la ville. Limiter n'est pas exclure et sert à créer des compromis qui rencontrent la faveurs de un maximum de groupes sociaux. Tant que italien, j'ai eu la possibilité d'habiter, par avant, dans des villes qui avaient choisi ce modèle (Rome, Sienne). Je n'ai jamais entendu un seul commerçant, habitant ou chaland de la ville s'en plaindre. D'ailleurs le même villes qui ont opté pour l'accès limité venait de l'échec des piétonniers.

4 **<u>Historique des boulevards :</u>**

Considérant que les espaces publics concernés par la demande sont le résultat d'importants bouleversements du tissu urbain bruxellois de la deuxième moitié du XIXème siècle :

Considérant que la création d'un boulevard reliant la gare du Midi à la gare du Nord, fut l'ultime étape des travaux de voûtement de la Senne, en vue d'assainir le centre-ville et d'y attirer une population davantage aisée ; que ce boulevard rectiligne, conçu selon les plans de Léon Suys, était ponctué de plusieurs places ou points d'articulation : la future place De Brouckère autour de l'ancien temple des Augustins, la place des Halles à hauteur d'un vaste marché couvert, la place de la Bourse et la place Fontainas, où il était prévu d'élever une fontaine monumentale ;

Considérant qu'en outre la construction d'immeubles de logements destinés à la bourgeoisie, le nouveau boulevard allait accueillir des bâtiments ayant une fonction publique, tels la Bourse, la Poste et les Halles, ainsi que des grands magasins, des cafés, des théâtres, le tout participant à une nouvelle dynamique urbaine où prédomine le luxe et le loisir ;

Considérant qu'au niveau de la Bourse, après l'achèvement de l'édifice, de nouvelles communications sont établies, à partir de 1876, par l'élargissement de la rue de Middeleer, actuelle rue Orts, et l'aménagement de deux nouvelles rues, la rue Van Praet vers Saint Géry et la rue Devaux vers Sainte Catherine ;

Considérant les aménagements du boulevard étaient à l'origine sobres ; qu'ils comprenaient des réverbères, des kiosques, des colonnes Morris et des édicules destinés à abriter les usagers du tramway qui circulait au milieu de la chaussée ; que Suys avait également prévu un alignement d'arbres tout le long du boulevard qui n'a pas été réalisé ;

Considérant qu'en ce qui concerne les revêtements, un rapport de 1870 fait par le Bourgmestre de la Ville apporte quelques indications (voir étude historique demande de PU pour la bourse, introduit en parallèle) ; que

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

la préférence était donnée à un pavage pour une bande centrale et un asphaltage pour deux bandes latérales afin de « favoriser le rapide développement de la circulation » ; que deux trottoirs d'environ 5.50m de large étaient prévus sans indication de matériaux, mais qu'il s'agissait vraisemblable de dalles de pierre bleue ;

Considérant que dans les années 1970, avec le creusement des tunnels du prémétro, le boulevard est entièrement réaménagé en fonction de la circulation automobile ; que les différentes places ont dès lors tendance à perdre leur rôle de point d'articulation, tel qu'à l'origine ; que le réasphaltage de la chaussée et le réaménagement des trottoirs couverts de dalles de béton gris avec des motifs géométriques de couleur rose, ainsi que l'implantation de bacs en béton destinés à accueillir des arbres et arbustes, n'ont laissé aucune trace de l'aménagement d'origine ;

Considérant que les aménagements actuels des espaces publics sont le résultat d'une vision fonctionnaliste héritée de la seconde moitié du 20e siècle, et qui a profondément impacté le territoire actuel de la Région bruxelloise ;

Considérant que d'un point de vue structurel (le profil de la voirie), les boulevards sont une véritable autoroute qui traverse la ville, séparant le Pentagone en deux parties ;

Considérant que malgré le marquage de pistes cyclables, qui a réduit le nombre de bandes de circulation automobile de 4 à 2, les boulevards du centre constituaient une barrière difficilement franchissable pour les personnes non motorisées, alors que ces espaces publics constituent la colonne vertébrale du tissu bruxellois ;

Considérant que les quartiers situés tout le long du boulevard se tournaient le dos ; que le boulevard constituait une frontière intérieure ; que c'est ainsi, par exemple, que les liaisons entre les quartiers Saint Géry et Saint Jacques étaient peu évidentes alors qu'il s'agit de pôles de vie et commerciaux très dynamiques et proches ;

Considérant que les revêtements des espaces publics sont aussi peu qualitatifs que les aménagements proprement dits ; qu'ils résultent également d'une vision fonctionnaliste : des trottoirs en dalles de béton 30x30 et une large chaussée en asphalte, avec des briques en zones de stationnement ;

Considérant qu'afin de séparer l'importante circulation automobile des trottoirs, des arbres et des plantations arbustives ont été plantés dans des bacs en béton ;

Considérant que ces bacs et ces plantations constituent des barrières physiques et visuelles qui détériorent les qualités spatiales des boulevards ; que tout sert une vision fonctionnaliste et peu qualitative ;

Considérant que toutes les plantations actuelles sont plantées dans des bacs en béton surélevés, ce qui limite leur développement ;

Considérant que ces plantations actuelles se composent comme suit :

- Place de Brouckère : soixante platanes (Platanus hispanica) en bonne santé ;
- boulevard Anspach, entre De Brouckère et Bourse : des tilleuls (Tilia platyphyllos) dans un état variable ;
- boulevard Anspach, entre la Bourse et Place Fontainas : des platanes dans un état variable ;
- place Fontainas : des charmes (Carpinus betulus 'Fastigiata) ;
- on retrouve également dans les différents bacs une grande variété d'arbustes et de plantes, et quelques arbres solitaires comme Liquidambar styraciflua (Brouckère), Betula pendula (divers), ou le Ginkgo biloba (près de couverture Fontainas) ;

Considérant que les plantations situées dans ces bacs en béton doivent être arrosées quotidiennement par la Ville ;

Considérant que les arbres sur les boulevards ont été étêtés, mais que cela a été omis au cours des dernières années, entraînant un développement important de certains sujets au détriment de l'uniformité ;

Considérant que les platanes de la place de Brouckère doivent être élagués chaque année ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que les plantations sont hétérogènes, dans des états phytosanitaires variables, plantées dans des bacs ; que la refonte de cet aspect constitue une opportunité ;

Considérant qu'à l'exception de certains tronçons, principalement entre la rue de l'Evêque et la rue Fossé aux Loups, les fronts de bâtisses des boulevards conservent un caractère qu'il convient de redécouvrir, de valoriser à nouveau ;

Considérant que les enseignes et les vitrines des commerces présentent un caractère hétéroclite et peu cohérent, à l'image du caractère déstructuré des aménagements actuels des boulevards ;

Considérant que les revêtements sont très dégradés; que les récents travaux des concessionnaires ont détérioré davantage les revêtements ; et qu'une réfection complète des espaces publics est nécessaire ;

Considérant qu'en termes de mobilité, dans les configurations d'avant le 29 juin 2015 (début d'une phase test) les boulevards du centre favorisent l'usage de l'automobile ; que le chemin le plus court et le plus rapide pour relier le Nord au Sud en voiture (trafic de transit) consistait à traverser la Ville par son milieu, alors que le Pentagone est densément peuplé (surtout au Sud et à l'Ouest) et que beaucoup de citoyens y travaillent (surtout la partie Est, haute) ;

Considérant que la situation est d'autant plus paradoxale que cette partie de la Région de Bruxelles Capitale est probablement l'une des mieux desservies en transport publics, avec des liaisons métros, des liaisons trams, des lignes de bus, des liaisons directes à des gares internationales proches, et à des aéroports en Belgique et ailleurs… ;

Considérant que le Pentagone est hyper équipé en infrastructures de communication ; que l'espace public en surface peut connaitre une répartition spatiale plus favorable aux personnes qui y habitent, qui y travaillent, qui y flânent, ou qui visitent la Capitale ;

Considérant que le Pentagone est doté d'une capacité de stationnement public hors voirie d'une capacité d'environ 12000 emplacements ; que dans le périmètre du projet, il n'y a pas un point situé à plus de 400m d'un parking public, une distance qui correspond à 5 minutes de marche ;

Considérant que la phase test mise en place par la Ville a permis de libérer beaucoup d'espace ; que la Ville a eu le souci de favoriser l'appropriation de ces espaces par la mise en place de mobilier et d'aménagements ludiques provisoires ;

Considérant que la façon dont ces espaces fonctionne, avec des aménagements qui restent ceux des années 70, avec une séparation nette des modes et tout particulièrement de la chaussée carrossable en asphalte par rapport aux trottoirs coincés derrière des bacs à arbres et encombrés par des terrasses envahissantes, porte à confusion par rapport à ce que représente le projet final ;

Considérant néanmoins que les modifications apportées en termes de circulation automobile ont démontré que (développé plus loin), malgré les faibles moyens mis en œuvre, et leur caractère provisoire, le potentiel que constitue cette artère pour la vie des habitants du Centre-Ville ;

Considérant que depuis les aménagements de 1970, les places Fontainas et de Brouckère ont perdu leur caractère de « places d'accueil » ; que seule la place de la Bourse a conservé quelque peu son caractère de lieu de rencontre, du fait de sa position centrale et de la suppression partielle de la circulation autour du bâtiment de la Bourse (ainsi que la présence du bâtiment monumental avec son parvis) ;

Considérant que la circulation motorisée dans le Pentagone n'est plus en phase test (qui était mise en place par des ordonnances de police) ; qu'un règlement complémentaire de circulation a été approuvé par le Conseil Communal de la Ville de Bruxelles du 19/09/2016. ;

5 **<u>Situation projetée :</u>**

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le projet prévoit de requalifier l'espace public des boulevards par la réouverture des places d'origine et la création de nouvelles placettes, à l'articulation des principales voiries reliant le boulevard au tissus urbain historique, tant à l'est qu'à l'ouest ; que la plantation d'arbres à hautes tiges, de cépées, de fleurs vivaces, de graminées, de pelouses et de fleurs traduit la volonté de créer un paysage urbain durable que les promeneurs pourront voir évoluer au gré des saisons ;

5.1. Revêtements et mobilier urbain :

Considérant que le revêtement principal est la pierre bleue, utilisée en bandeaux de format 8x30 ou 40 cm et 5X20 ou 30 cm, avec différentes finitions : sur les zones latérales, flammée et posée sans joints ; dans les zones de repos en pierre bleue en finition mixte clivée et sciée ;

Considérant que sur la place De Brouckère, il est prévu pour le centre de la place de larges bandes de béton lavé, coulé sur place, de teinte claire ; sur le pourtour et entre le béton, des dalles de pierre bleue avec joints cimentés ; que le même béton - de teinte claire - est prévu dans la zone entre la rue de l'Evêque et la rue Fossé aux Loups et sur la place Fontainas, entre les parterres engazonnés ;

Considérant que dans les rues perpendiculaires comprises dans le périmètre de la demande, les matériaux seront identiques à ceux utilisés dans la zone Unesco : pavés de porphyre sciés en partie centrale, filets d'eaux en pierre bleue, et pavés platines contre les fronts de bâtisses, dans un aménagement de plain-pied ;

Considérant que l'éclairage du boulevard, de la rue Orts et de la place Fontainas sera assuré par des réverbères droits contemporains, portant les points lumineux à une hauteur de 5m ; que la lumière sera blanche ;

Considérant que la hauteur raisonnablement faible des points lumineux permet d'effacer le caractère routier de l'espace public ; que cette hauteur assure une atmosphère plus intime aux lieux, adaptée à un quartier habité, tout en offrant une luminosité suffisante pour une bonne reconnaissance des personnes (et le sentiment de sécurité) ;

Considérant qu'il est prévu de placer un ciel lumineux suspendu entre l'immeuble Philips et le centre administratif, qu'il se compose d'une trentaine de points lumineux (luminaires LED suspendus à des câblés fixés aux façades à une hauteur de 6 ou 7m) ;

Considérant que des luminaires identiques à ceux placés dans le quartier de la Grand'Place (type « Grand-Sablon ») sont prévus dans les rues adjacentes ;

Considérant que le projet prévoit le placement de cinq kiosques : un place de Brouckère, deux sur les nouvelles placettes à hauteur du Marché aux Poulets et de la rue Grétry et deux place de la Bourse ; qu'ils sont prévus en bois et en laiton perforé ; que ces kiosques se transforment en lanternes urbaines à la tombée de la nuit, quand ils sont fermés ;

Considérant que le projet prévoit d'autres éléments de mobilier urbain tels que poubelles, arceaux à vélo et fontaines d'eau , le tout en acier thermo-laqué de couleur gris anthracite ; que les bancs, longs et sans dossiers, seront en bois ;

5.2 Plantations :

Considérant que le projet exploite la moindre parcelle de pleine terre du tracé du boulevard pour planter des arbres à haute tige ; qu'ailleurs, les espaces situés entre les voutes souterraines et les impétrants sont optimalisés afin de planter des arbres d'alignement corrects (pas dans des bacs) ;

Considérant que deux arbres sont prévus au bout de la rue Orts, au carrefour ;

Considérant que des plantations plus modestes ont été prévues là où la pleine terre manque, au-dessus des stations de prémétro ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant qu'il résulte du projet un espace public très verdoyant et structuré, en dépit des contraintes imposées par le sous-sol ;

Considérant que la plantation d'arbres dans de meilleures conditions pour leur développement facilite le travail du service « Espaces Verts » de la Ville ;

Considérant que la suppression de l'arrosage manuel quotidien des bacs en béton libère également un temps qui pourra être mis à profit pour l'entretien des aménagements verts contenus dans le projet ;

5.3. Mobilité

Considérant que le projet est parfaitement en phase avec les régimes de circulations en vigueur dans le Pentagone ; que c'est ainsi qu'il permet une gestion du périmètre du projet de 3 façons différentes, telles que décidées par la Ville :

- des tronçons piétonniers ;
- des espaces partagés ;
- quelques passages avec chaussées carrossables pour le passage des véhicules ;

Considérant que tout le Pentagone est déjà actuellement en zone 30 ;

Considérant que le projet permet une gestion des espaces publics –en termes de mobilité- souple et évolutive; que le projet peut fonctionner avec de nombreux autres scénarios que celui actuellement en vigueur ;

5.3.1 Modes actifs (PMR, piétons, vélos)

Considérant que le projet avec les revêtements plats, de plain-pied, sans conflit avec des engins motorisés, est très favorable au confort et à la sécurité des piétons ;

Considérant que le projet intègre une importante dimension paysagère qui participe à l'attractivité de ces espaces publics pour les modes actifs ;

Considérant que la vitesse des cyclistes est réduite sur le piétonnier, mais que cette réduction de vitesse est largement compensée par une augmentation de la sécurité et du confort ; que ces espaces sont très favorables aux cyclistes lents, débutants, ou aux enfants (appelés « cyclistes tortues »), qui sont trop souvent oubliés dans les aménagements vélos;

Considérant que la circulation automobile est apaisée dans le Pentagone du fait des modifications de régimes de circulations adoptées par la Ville et de par la mise en zone 30 de l'ensemble du Pentagone ; que la place du vélo y est renforcée ; que des itinéraires alternatifs sont possibles pour les cyclistes plus rapides (les cyclistes « lièvres ») ;

Considérant que le projet intègre les stations VILLO !, dont certaines sont surdimensionnées afin de répondre aux besoins futurs ;

Considérant que la demande est complémentaire au projet de Bruxelles Mobilité, qui prévoit la création d'environ 1500 emplacements vélos sécurisés dans les espaces souterrains du prémétro ;

5.3.2. Transports publics

Considérant que les nombreuses lignes de bus de la STIB et de De Lijn passant sur les boulevards ou à travers ceux-ci ont été adaptées en concertation avec les sociétés concernées, de façon à assurer la desserte du bas de la ville et les abords proches des boulevards du centre ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que certains arrêts et/ou terminus sont implantés sur la rue de l'Evêque ou Fossé aux Loups, d'autres sont implantés dans la rue des Halles, rue des Teinturiers et rue du Lombard ou rue des Bogards, à proximité immédiate du périmètre du projet ;

Considérant que des permis d'urbanisme ont été délivrés à Bruxelles Mobilité en vue de rénover et revoir ses accès des stations de prémétro Bourse et De Brouckère (pour rendre les stations accessibles aux PMR) ;

Considérant que la demande de permis est compatible avec les projets de Bruxelles Mobilité qui ont fait l'objet de 4 permis d'urbanisme (deux pour De Brouckère et deux pour la Bourse dont un modificatif) ;

Considérant que les taxis ont un accès 24h/24 à la zone piétonne et que trois pôles de stationnement sont prévus (Orts, de Brouckère et Fontainas) ainsi que deux zones complémentaires (Lombard et Evêque) ;

5.3.3. Circulation automobile :

Considérant que le projet intègre les mesures de circulation adoptées par la Ville, et qui sont les suivantes :

- la rue Saint Michel fait partie de la boucle de circulation entrant par le boulevard Jacqmain, tournant ensuite dans la rue Saint Michel et ressortant du Pentagone par le boulevard Max. Cette boucle sera également fréquentée par des bus qui auront leur terminus sur le boulevard Max.
- une voie carrossable est prévue dans la partie ouest de la place de Brouckère, dans le prolongement du boulevard Jacqmain, elle permet aux automobilistes de rejoindre la boucle de desserte à hauteur de la rue Fossé aux Loups ;
- le boulevard Anspach et son piétonnier sont traversés par les voies de circulation de la rue Fossé aux Loups et de la rue de l'Evêque. Ces passages seront également fréquentés par les bus ;
- le boulevard Anspach accueillera un trafic local depuis la rue des Teinturiers vers la place Fontainas. Par ailleurs une boucle bus est prévue pour les bus venant par la rue Plattesteen faisant demi-tour sur le boulevard Anspach et repartant par la rue des Teinturiers où le bus a son arrêt, et remonte ensuite vers la rue du Lombard ;
- la boucle de desserte passe par la place Fontainas, le trafic vient de la rue des Six Jetons, contourne la place et peut sortir du Pentagone par le boulevard Lemonnier ou remonter la rue des Bogards vers le boulevard de l'Empereur ;
- Le boulevard Lemonnier est à double sens ;
- Une voie d'accès à circulation locale est prévue devant l'hôtel Métropole ;

Considérant que l'infrastructure projetée permet une grande flexibilité en ce qui concerne la gestion de la circulation ;

5.4. Place Fontainas :

Considérant que la place Fontainas est aménagée comme un square planté de parterres et d'arbres librement disposés ;

Considérant que le projet intègre la récolte des eaux pluviales et son stockage sous la zone de plantations en vue de l'irrigation de celles-ci ;

Considérant que la place Fontainas est aménagée en vue de créer une liaison forte paysagère et de plain-pied avec le parc Fontainas ;

5.5. Boulevard Anspach :

Considérant que le projet prévoit de réaménager le boulevard Anspach en une promenade de plain-pied, de

façade à façade, avec toutefois trois types d'espaces différenciés :

- deux bandes latérales le long des façades, d'environ 5.30m de large, sans obstacles, prévues pour les chalands (cette disposition est également idéale pour les malvoyants) ;
- une bande centrale de 6m permettant un usage partagé pour piétons, cyclistes et taxis, et de 4 à 11 heures pour les livreurs ;
- entre ces zones de passage et de flânage (le long des magasins) deux zones de « séjour » de 5.70m de large destinées à accueillir les jardins de poche, le mobilier urbain et les terrasses des établissements HORECA ;

Considérant que les terrasses le long des bâtiments seraient autorisées sur la place De Brouckère, la place de la Bourse et la place Fontainas, même si cet aspect est de la compétence du gestionnaire de la voirie ;

Considérant que le projet permet une circulation locale sur la partie centrale du boulevard Anspach, tronçon compris entre la rue des Teinturiers et la place Fontainas ; qu'entre le Plattesteen et la rue des Teinturiers, la bande centrale du boulevard Anspach est quant à elle ouverte à la circulation des bus ;

5.6. Place De Brouckère

Considérant que la place De Brouckère formera une grande agora au cœur de la ville ; que le projet prévoit un emplacement pour une œuvre d'art monumentale dans l'axe perspectif ; que sont également prévus un bouquet d'arbres, des bancs et dix jets d'eau au sol formant une fontaine ;

Considérant que le projet prévoit donc la réintroduction de l'eau dans le paysage urbain des boulevards du centre, sur la place de Brouckère (tout comme la rue Orts) ; que l'élément aquatique améliore la qualité de l'espace public et il permet une appropriation ludique de l'espace public ;

Considérant que le projet prévoit un éclairage public sur la place de Brouckère au moyen de 7 grands mats d'une hauteur de 9m, portant chacun plusieurs projecteurs orientables, qui permettent l'organisation de spectacles et d'évènements ;

Considérant que le projet prévoit également le maintien d'une bande de circulation automobile dans le prolongement du boulevard Jacqmain, permettant de rejoindre la rue des Augustins et la circulation locale est permise le long de l'hôtel Métropole de Fossé aux Loups vers Adolphe Max ;

5.7. Rues adjacentes

Considérant que les rues adjacentes sont aménagées dans la continuité des projets récemment mis en œuvre par la Ville de Bruxelles dans l'Îlot Sacré, avec un aménagement de plain-pied qui reprend de façon contemporaine les matériaux traditionnels bruxellois, et leur configuration :

- évocation de trottoirs en pavés platines en grés le long des façades ;
- une partie centrale constituée de pavés de porphyre sciés, évoquant la chaussée carrossable ;
- deux bandeaux de pierres bleue, entre le porphyre et le platine susmentionné, évoquant à la fois le filet d'eau (dont il fait aussi office) et la bordure de trottoir ;

Considérant que le projet prévoit la réalisation d'un miroir d'eau de faible profondeur au bout de la rue Orts côté Bourse, avec des jets ludiques ; que cet élément aquatique est très judicieusement placé dans l'axe perspectif de la Bourse de Bruxelles ;

Considérant qu'il est prévu de « marquer » l'ancien lit de la Senne à l'entrée de la rue Van Praet, à la façon d'une gravure à travers le calepinage des espaces publics ;

6 **Objectifs du projet :**

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le projet vise à requalifier les espaces publics formés par les boulevards et les rues situé entre les places de Brouckère et Fontainas (comprises) ; qu'il vise à transformer cet ensemble d'espaces publics chaotiques en un lieu cohérent, convivial et de rencontre ;

Considérant que la zone piétonne réalisée autour de la Grand'Place est ainsi étendue au-delà de la « frontière » que constitue cette large chaussée (potentiel actuel de 4 larges bandes) formée par les boulevard du centre ;

Considérant que les lieux auront dès lors une meilleure lisibilité et qu'ils seront plus sûrs qu'actuellement, du fait de l'aménagement plus clair, où les piétons sont prioritaires ;

Considérant que le projet renforce les liens entre l'espace public et le bâti, par un aménagement continu de façades à façades ; que la demande permet une bien meilleure articulation entre les deux parties bien distinctes du Pentagone ;

Considérant que la requalification de l'espace public permet une mise en valeur des ensembles bâtis autour des boulevards, des places et du bas de la ville en général ;

Considérant que le projet de réaménagement des espaces publics, par l'introduction de l'eau, de la nature, de matériaux naturels, améliore de la qualité de vie à Bruxelles, tant pour ses habitants, les personnes qui y travaillent, que pour ses visiteurs ;

Considérant que ce nouvel espace public convivial, cet axe de convergence, est de nature à renforcer la cohésion urbaine, en particulier en ce qui concerne les quartiers adjacents ;

Considérant que le projet vise à créer un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacement au centre-ville ; que cette démarche est inspirée par la politique régionale en matière de mobilité, qui ambitionne un transfert modal de la voiture vers les modes actifs et les transports publics ;

Considérant qu'en libérant les lieux de la voiture, qui occupe la place principale, un grand espace est offert aux habitants de la ville ;

Considérant que l'agrandissement de l'espace dédié aux habitants du centre-ville est d'autant plus important que le Pentagone continue à se densifier, de nombreux projets voient le jour ; que le nombre de visiteurs à considérablement augmenté ces dernières années (avant les évènements du 22/03/2016) ; que la Région ambitionne de soutenir l'attractivité touristique de Bruxelles ;

Considérant que le projet intègre les besoins d'accessibilité pour les riverains et les commerces ; que des espaces partagés sont également prévus ;

Considérant que la STIB a été étroitement associée au projet ;

Considérant que le projet vise à la création d'un aménagement durable, de par la mise en œuvre de matériaux naturels, mais aussi la mise en place d'un système de gestion des eaux de pluie (notamment pour l'arrosage des plantations) et la réintroduction de la nature au cœur de la ville ;

Considérant que les aménagements projetés sont robustes ; qu'ils résistent à la dynamique d'un contexte métropolitain ; qu'ils sont également flexibles dans leurs usages ;

Considérant que le réaménagement des espaces publics concernés par le projet est un pas important pour la revitalisation du centre-ville ; que cette démarche conforte et valorise l'image de Bruxelles : une ambiance apaisée, conviviale, respectueuse de l'environnement, et dynamique au plan commercial, où tous peuvent se retrouver ;

Considérant que moins de voitures induit plus de piétons et de vélos dans l'espace public et plus de sécurité pour les habitants qui bénéficient du contrôle social apporté par la présence humaine ;

Considérant que la présence de fontaines dans les centres villes et l'intention de placer des œuvres d'art en espace public attestent de la volonté de créer un lieu de qualité urbaine ; que cette démarche est la clé pour

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

réussir cette revitalisation qui comprend une dynamique commerciale et l'aspect essentiel d'améliorer la qualité de vie ;

7 **Motivation :**

7.1. Cadre règlementaire :

7.1.1. Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :
Considérant que conformément à la priorité 8 du PRD, le volet mobilité lié au projet et porté par la Ville va déjà dans le sens de « *la mise en œuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone, sur l'initiative de la ville, pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant les espaces piétonniers et semi-piétonniers* » ;

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ; que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des modes actifs : piétons et cyclistes ;

Considérant que le projet met en avant des modes alternatifs à la voiture, plus durables ; que les modes actifs disposent d'espace suffisant et que les infrastructures des transports publics continuent d'irriguer la zone ;

Considérant que la Priorité 9 vise également à mener une politique active de réduction des nuisances (la qualité de l'air et bruit en milieu urbain) en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 %, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain ;

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car 28 % des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ; que Bruxelles Environnement estime l'environnement urbain de la Région devient de plus en plus bruyant, surtout du fait de la circulation motorisée ;

Considérant qu'avec les aménagements prévus, associés avec le volet mobilité mis en place par la Ville, le projet un effet sensible sur la qualité de l'air et le niveau sonore dans le périmètre de la demande ;

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les priorités stratégiques régionales du P.R.D ;

7.1.2. PRAS :

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS relative aux espaces structurants, qui stipule que « *les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain* » ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer « *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 »;*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- contribuer « *à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;*
- inciter « *les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers* » ;

Considérant que la prescription 26.3 du PRAS stipule que « *deux fonctions s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons* » ;

Considérant que le périmètre de la demande a été dévolu principalement à la circulation, et tout particulièrement à la voiture ; que la demande constitue un rééquilibrage en faveur de la fonction séjour et de la part « durable » de la fonction circulation ;

Considérant que la demande est conforme au PRAS en ce que le projet :

- améliore les qualités du paysage urbain ;
- améliore les conditions de circulation et de confort des modes actifs ;
- permet d'opérer un rééquilibrage de la fonction de « séjour » de l'espace public par rapport à la fonction de « circulation » ;

7.1.3. PRM – plan IRIS II

Considérant le constat du plan IRIS II :

- « *Il est frappant notamment de noter que comparativement à d'autres villes européennes et belges, on retrouve très peu d'espaces piétonniers à Bruxelles* » ;
- « *le Plan IRIS 1, partiellement mis en œuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics* » ;

Considérant que le plan précise que « *l'espace urbain doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton* » ; que Bruxelles doit, pour 2018 développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois, et être articulée sur la base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain plaçant les transports publics, piétons et cyclistes au centre des préoccupations de déplacement ; que ce principe neutralise toute concurrence entre les trois modes prioritaires, qui sont complémentaires et constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière ;

Considérant que les transports publics, piétons et cyclistes, doivent donc être prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle ; que les aménagements et réaménagements de voiries et d'espaces publics doivent intégrer ce principe ; qu'à cet égard les projets d'infrastructures doivent participer à une rationalisation des capacités routières, doivent garantir les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes ; que des zones piétonnières doivent être établies en étroite *collaboration avec les autorités locales* ;

Considérant que le plan IRIS II établit que la *sécurité et confort de circulation piétonne sont les maîtres mots du programme régional* en matière de mobilité en Région bruxelloise ;

Considérant que dans le cadre du projet, la place du piéton est centrale ; que le mode « piéton » s'articule avec les transports publics et le mode vélo, conformément aux objectifs stratégiques du plan IRIS II ;

Considérant que le projet est parfaitement en phase avec les orientations stratégiques inscrites au plan IRIS II, qui fait office de plan régional de mobilité ;

7.2. Procédure

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

7.2.1. Evaluation des incidences :

Considérant que les évaluations des incidences qui sont inscrites dans le CoBAT découlent de la Directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 (modifiée par la Directive 2014/52/UE), relative à « *l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement vise notamment à harmoniser les principes d'évaluation des incidences sur l'environnement et à réaliser l'un des objectifs de l'Union dans le domaine de la protection du milieu et de la qualité de la vie* » ;

Considérant que l'article 3 de la directive prévoit que *« l'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier et conformément aux articles 4 à 12, les incidences directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants* :

a) l'homme, la faune et la flore;

b) le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage;

c) les biens matériels et le patrimoine culturel;

d) l'interaction entre les facteurs visés aux points a), b) et c). »

Considérant que l'article 4 de la Directive vise des projets listés dans 2 annexes :

- les projets énumérés à l'annexe I qui « *sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10* »
- les projets énumérés à son annexe II pour lesquels *« les États membres déterminent si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10* » ;

Considérant que la demande ne relève pas de l'annexe I de la Directive susmentionnée, mais de son annexe II qui concerne les projets pour lesquels les Etats membres déterminent, au cas par cas (critères fixés à l'annexe III), si une évaluation des incidences sur l'environnement doit avoir lieu : « *10. PROJETS D'INFRASTRUCTURE :* {…} *b) Travaux d'aménagement urbain, y compris la construction de centres commerciaux et de parkings »*;

Considérant que le CoBAT contient 2 annexes qui listent les projets pour lesquels une évaluation des incidences est requise, la première étant celle des projets soumis à étude d'incidences, la seconde étant celle requérant un rapport d'incidences ;

Considérant que la Directive n'impose cependant pas la réalisation tantôt d'une étude d'incidences, tantôt d'un rapport ; que cette distinction entre ces deux types d'évaluation est inscrite dans le CoBAT ;

Considérant qu'en matière d'évaluation des incidences, les types de projets et le contenu des évaluations à réaliser -aussi bien rapport d'incidences, qu'étude d'incidences- répondent au prescrit de la législation européenne ;

Considérant qu'en matière d'urbanisme, compétence qui est régionale, la disposition qui soumet les actes et travaux à <u>étude d'incidences</u> est l'article 128 du CoBAT, ainsi que les actes et travaux listés à l'annexe A du Code ;

Considérant que conformément au CoBAT, et à son article 142, la demande de permis d'urbanisme qui nous concerne a été soumise à rapport d'incidences, compte tenu du fait que le projet relève de la rubrique 19 de l'annexe B du CoBAT, laquelle vise : « *tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes* » ;

Considérant qu'en dehors des cas prévus à l'article 128 du CoBAT et à l'annexe A, la disposition prévue à l'article 148 du CoBAT permet au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences : « *dans des*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

circonstances exceptionnelles la commission de concertation peut, dans un avis spécialement motivé, recommander au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences » ;

Considérant que le projet a un périmètre important, concerne des lieux emblématiques de la Ville, mais qu'il ne présente pas un caractère exceptionnel en matière d'aménagement d'espaces publics ;

Considérant que les projets d'infrastructures et d'espaces publics portent facilement sur plusieurs kilomètres de voiries (pour une nouvelle ligne de tram, pour des itinéraires cyclables régionaux, pour des sites propres bus,…);

Considérant que le projet qui nous concerne induit une façon de circuler au centre-ville différente qu'actuellement, mais que ce transfert modal est simplement un retour au fondamental ; que le projet est certes une évolution importante, mais il ne contient pas des circonstances exceptionnelles qui auraient été omises dans l'annexe A du CoBAT, ou qui justifieraient qu'il soit recommandé au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences ;

Considérant que le projet présente avant tout une grande importance symbolique, étant donné que ces lieux que beaucoup de personnes ont exclusivement connu comme étant une *autoroute* urbaine, deviennent subitement exempts de voitures ;

Considérant que l'évaluation des incidences inscrites dans le CoBAT -et qui découle de la Directive 2011/92/UE - vise à « *tenir compte des préoccupations visant à protéger la santé humaine, à contribuer par un meilleur environnement à la qualité de la vie* » ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une volonté d'améliorer la qualité environnementale du centre-ville et la qualité de vie de ses habitants ;

Considérant que la rubrique 19 de l'annexe B du CoBAT soustrait à l'obligation du rapport d'incidences, les projets qui concernent des *modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des* cyclistes (point 19 de l'annexe B) ; que d'initiative le demandeur a considéré que, dans le cas du présent projet, un tel rapport était pertinent;

Considérant que le rapport d'incidences a été examiné par l'Administration ; qu'il a été complété par le demandeur le 13/02/2017 ; qu'il a été déclaré conforme et complet le 02/03/2017, et, enfin, qu'il a été soumis à l'enquête publique -joint aux autres pièces du dossier- pendant 30 jours ;

Considérant que la commission de concertation estime dès lors que, même si le projet est de grande taille et bouleverse certaines habitudes bien ancrées, il n'existe pas de circonstances exceptionnelles pour demander au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences;

Considérant que le rapport d'incidences permet d'appréhender les évolutions du projet dans tous les domaines prévus ;

Considérant que l'évaluation des incidences se fait dans le périmètre du projet mais pas uniquement ; que par exemple en ce qui concerne la mobilité le périmètre étudié est plus larges et plutôt à l'échelle du Pentagone ; que les évaluations des incidences portent au minimum sur les 2 projets réunis (place de la Bourse et boulevards du centre) ;

7.2.2. Permis distincts pour les parties « Bourse » et « boulevards du Centre » :

Considérant que le demandeur a introduit deux demandes de permis d'urbanisme distinctes :

- une demande de permis d'urbanisme pour la place de la Bourse ;
- une seconde demande de permis d'urbanisme pour les boulevards du centre et autres espaces publics ;

Considérant que la première demande de permis d'urbanisme, relative à la place de la Bourse, concerne un site classé par arrêté royal du 19 novembre 1986 ; qu'à ce titre, la demande présentent à la fois un caractère

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

urbanistique et patrimonial ; que ce type de permis est communément appelé « permis unique » ;

Considérant que cette demande de permis d'urbanisme est, en ce qui concerne les interventions portant sur ce bien classé, soumise à l'avis préalable conforme de la Commission royale des Monuments et des Sites, et ce en application de l'article 177, §1er du CoBAT ;

Considérant que la seconde demande de permis d'urbanisme -qui porte sur les boulevards du centre, les 2 autres places et les autres rues- n'est pas soumise à cet avis conforme, mais uniquement à un avis d'instance consultative de la CRMS ;

Considérant que l'unicité ou la dualité des demandes de permis demeure sans influence sur les actes d'instruction à accomplir, ceux-ci étant identiques, quel que soit la voie choisie ; que la réunion des deux projets en une seule demande de permis d'urbanisme n'aurait donc induit aucun devoir d'instruction supplémentaire, ni étude d'incidences, ni avis d'autres instances ; qu'aucun devoir d'instruction n'a dès lors été éludé en procédant comme BELIRIS l'a fait ;

Considérant que les deux demandes de permis ont, en effet, été instruites et soumises aux mesures particulières de publicité simultanément, offrant ainsi aux citoyens une vision complète et globale du projet ;

Considérant que si les deux projets ont fait l'objet de deux demandes de permis d'urbanisme distinctes, c'est uniquement en raison de leurs natures différentes, l'une étant soumise dans son entièreté à l'avis conforme de la CRMS, l'autre à un avis non conforme ; que l'avis aurait été également non conforme sur les parties non classées si les deux projets avaient été réunis en une seule demande ;

Considérant que cette façon de procéder est acceptable dans la mesure où aucun devoir d'instruction n'est éludé ; que l'évaluation des incidences s'est faite de manière globale et que le public n'a pas été induit en erreur ;

Considérant que le périmètre du projet de la place de la Bourse est inscrit dans celui relatif au réaménagement des boulevards ; qu'ils sont complémentaires, les périmètres se juxtaposent, et ils sont techniquement dissociables, tout comme les permis d'urbanisme relatifs aux accès de métro, ou la demande de permis d'urbanisme unique qui porte sur la Bourse par rapport à la place de la Bourse ;

7.2.3. SIAMU :

Considérant qu'en application de l'article 124 du CoBAT, le « *dossier de demande contient l'avis préalable du Service d'incendie et d'aide médicale urgente, à moins qu'il ne porte sur des actes et travaux qui en sont dispensés par le Gouvernement en raison de leur minime importance* » ;

Considérant qu'en application du point 3° de l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant « *les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service Incendie et d'Aide médicale urgente, les aménagements des espaces publics ou des espaces verts, en ce compris le mobilier urbain, les édicules et les constructions accessoires* », la demande de permis d'urbanisme est dispensée de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente ;

Considérant que le maitre d'ouvrage et le maitre d'œuvre ont toutefois consulté le SIAMU dans le cadre de l'élaboration du projet ; que le SIAMU a donné un avis favorable sur le projet le 07/12/2015 ; que le projet soumis aux actes d'instruction intègrent toutes les remarques émises par le SIAMU ;

7.3. Généralités :

7.3.1 Communication :

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que la Ville de Bruxelles a organisé seule et avec le demandeur, un certain nombre de rencontres en vue de livrer diverses informations aux habitants et aux institutions concernées sur les projets en cours ; que par ailleurs des toutes boites ont été distribués, des affichages en espace public ont été réalisés, des campagnes d'information ont été réalisées, un site internet spécifique a été créé, le site de la Ville diffuse des informations , la Ville a assuré une large couverture des projets dans la presse, des conférences de presse ont été tenues, diverses associations - groupes d'intérêt et les partenaires sociaux ont été rencontrés ;

Considérant que la Ville a organisé de très nombreuses réunions, tant au niveau du projets de réaménagement des boulevards que des mesures de circulation, destinées à informer le public et à prendre en compte les suggestions et propositions ;

Considérant que le CoBAT n'impose « pas la mise en place d'un outil de démocratie participative ouverte aux citoyens pour associer ces derniers à l'évolution de la ville » autre que les mesures particulières de publicité ; que le public est appelé à réagir sur le projet ; et que l'autorité compétente pour l'instruction de la demande est tenue de prendre en considération chaque remarque;

Considérant que les enquêtes publiques de 30 jours organisées dans le cadre de l'instruction de la présente demande d'urbanisme sont des moments importants d'ouverture au public, pendant lesquels les citoyens peuvent prendre connaissance du projet, formuler des avis, faire des suggestions, ou encore manifester leur opposition ;

7.3.2 Revitalisation des quartiers avoisinants :

Considérant que le projet fait suite à de nombreuses réalisations en vue de requalifier les espaces publics du Pentagone, comme la place de la Monnaie, la place des Martyrs, le quai du Commerce, la zone UNESCO et la rue des Fripiers, … ;

Considérant que le projet de réaménagement des boulevards du centre s'accompagne de nombreux autres projets de revitalisation des espaces publics :

- réaménagement de la rue du Midi, entre la rue des Pierres et la place Rouppe ;
- quartier Saint-Géry et Riches claires : projet de réaménagement des espace publics de la Ville de Bruxelles ;
- réaménagement des dernières voiries dégradées dans l'Ilot Sacré ;
- réaménagement de la rue Neuve et des rues perpendiculaires avoisinantes ;
- rénovation des stations Bourse et de Brouckère ;
- etc,…

Considérant que depuis l'introduction de cette demande de permis d'urbanisme, tous les projets susmentionnés ont eu des permis d'urbanisme ; que pour certains la mise en œuvre a débuté ;

Considérant que le projet découle d'une vision de l'espace public qui est en phase avec le PRD, qui considère que celui-ci est l'extension de l'habitation, et un levier important pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants et dans le respect de la mixité des fonctions ;

Considérant que le service « Espaces Verts » de la Ville de Bruxelles a été associé au projet ; que les propositions avancées par le bureau d'étude de BELIRIS en matière de plantations et de gestion des eaux pour l'irrigation ont été avalisées par le service de la Ville ;

Considérant que le gestionnaire de la voirie a la faculté de faire évoluer les plantations dans les espaces verdurisés comme il l'entend, et éventuellement de remplacer les parterres engazonnés par des graminées ou des lavandes par exemple -s'il estime qu'un choix se révèle inapproprié-, avec beaucoup de souplesse, sans que cela ne requiert des formalités administratives ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que la Région prévoit d'installer dans les stations de prémétro une série d'équipements tels que sanitaires publics, stationnement vélos sécurisés, … (permis d'urbanisme délivrés à Bruxelles Mobilité) ;

Considérant que la Région prévoit aussi d'assurer l'accès permanent à ces équipements logés dans les espaces souterrains ; que ces équipements en sous-sol permettront de dégager les espaces en surface ;

Considérant que la végétalisation des espaces publics concernés par la demande est optimale compte tenu principalement de l'encombrement du sous-sol, ainsi que du tissu urbain existant ;

Considérant que les boulevards du centre seront agrémentés d'alignements d'arbres quand cela est possible, de plantations arbustives et de parterres plantés et que l'infrastructure en sous-sol a été adaptée en conséquence ;

Considérant que les kiosques prévus pourraient abriter des fonctions de types commerciales, socio-culturelles ;

Considérant que les piétonniers actuellement développés dans un grand nombre de villes ne trouvent pas leur origine dans les politiques urbaines des années 50, mais dans un retour à la ville, qui apparait compatible avec une bonne qualité de vie, un environnement sain et agréable ; que ce mouvement est relativement récent et n'est pas uniquement dicté par une dimension commerciale ;

Considérant que le rééquilibrage de l'espace par rapport à ce qui est actuellement dévolu à la voiture, et la réduction de sa part dans les modes de déplacements, doit commencer quelque part ; que cette réduction peut induire par endroits une augmentation limitée et raisonnable de la circulation motorisée dans le réseau environnant proche (voir point relatif à la phase test), avec une réduction sensible globale de l'usage de la voiture ; que bien des reports de circulation se produisent, ils sont faibles et inférieurs aux prévisions, car ces reports sont en réalité à chaque fois « absorbés » par la ville, le passage d'une voie rapide à une avenue urbaine modifie les comportements (Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) ; que les observations réalisées pendant les tests réalisés par la Ville démontrent que la réalité diverge sensiblement par rapport aux prévisions ;

Considérant que le phénomène d'« évaporation de trafic » est difficile à anticiper par des modèles informatiques ; que comme l'explique Frédéric Héran (auteur de "*Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*"), une part plus ou moins marginale des automobilistes finit, à terme, par adapter son comportement aux changements d'aménagement des voies de circulation urbaine (Frédéric Héran, maître de conférence en économie des déplacements) soit en organisant autrement ses déplacements en voiture - en effectuant des trajets en voiture moins longs, par exemple, soit en renonçant purement et simplement à ce mode de déplacement particulier ;

Considérant que le projet n'est certainement que le premier pas d'une évolution inévitable compte tenu de l'impact qu'a le voiture sur la sécurité des personnes, l'environnement et la santé des habitants ;

Considérant que les statistiques démontrent que depuis l'après-guerre le parc automobile n'a cessé de croitre en Belgique, on est passé de 273.599 voitures particulières en 1950, à 2.773.344 voitures particulières en 1977, à 5.712.061 en 2016 (statbel.fgov.be) ; que la longueur du réseau routier n'a cessé de croitre (de 1991 à 2008, augmentation de 9,5%) ; que la congestion en milieu urbain et autour des villes est avant tout le résultat de l'augmentation constante du parc automobile que des aménagements du réseau existant en faveur des autres modes ; que la fluidité de la circulation passe avant tout par une réduction du nombre de voitures en circulation en Région bruxelloise, et alors c'est toute la ville qui en profite ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale a atteint au siècle dernier la limite de ce qu'elle peut faire en matière d'accessibilité à l'automobile ; que la poursuite sur cette voie serait fatale pour son développement et préjudiciable pour ses habitants ; que poursuivre dans cette direction revient à alimenter un processus néfaste (plus de place pour la voiture induit plus de voitures, ce qui requiert de lui consacrer encore plus de place,…) ;

Considérant qu'un projet d'aménagement urbain, d'espace public qui induit un changement, fait rarement l'unanimité des avis ; que les demandes des uns s'opposent aux demandes des autres, les oppositions se marquent pour des raisons diamétralement opposées ; qu'un arbitrage s'impose ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que les places et les boulevards libérés de l'automobile offrent ces espaces de liberté, permanents et universels essentiels pour les habitants de Bruxelles ;

Considérant que l'aménagement projeté est compatible avec le passage d'un cortège de manifestants ;

7.4. Mobilité :

Considérant que l'obligation faite aux piétons d'emprunter les trottoirs est relativement récente ; que les accotements surélevés -qui ont existé à l'époque romaine et qui ont refait leur apparition avec la modernité (dès le XVIIe siècle à Londres)- servent avant tout à protéger les piétons, qui peuvent pourtant circuler partout librement ; que les premières dispositions juridiquement contraignantes pour les piétons d'emprunter ces trottoirs -et de traverser la chaussée au passage pour piétons- datent des années '30 et sont liées au développement des véhicules motorisés individuels ;

Considérant que l'espace public est originellement polyvalent, partagé, et constitue le lieu où les personnes se rencontrent ; que l'avènement de l'automobile a donc cassé cette harmonie pour consacrer une place toujours plus importante à la circulation et au stationnement (également à partir des années '30), alors que le tissu urbain concerné par le projet (médiéval et XIXème siècle) ne prévoit pas ces usages ;

Considérant que le projet induit une libération de l'espace public de la voiture ; que ces 70 dernières années, les espaces publics ont été dévolus de façon disproportionnée à l'automobile ; que la libération d'une partie du tissu urbain le plus stratégique du point de vue de la vie urbaine est salutaire ;

Considérant que le projet ne prévoit pas la création de parkings publics en voirie, compte tenu de la desserte en transports publics et la capacité déjà existante dans le Pentagone (parkings publics pas encore saturés) ;

Considérant que de nombreux travaux de grande ampleur, comme ceux qui se déroulent actuellement sur le Petite Ceinture et la Porte de Ninove, ont un impact sur la mobilité dans la Région bruxelloise ; que d'autres travaux comme ceux prévus sur les tunnels Porte de Halle et Léopold II vont accentuer temporairement ces difficultés d'accès ; que ces travaux sur le réseau primaire sont nécessaires mais que leurs incidences sur la mobilité sont temporaires ; que ces travaux auront probablement des incidences sur une part conséquente du réseau local régional ;

7.4.1. Phase « Test mobilité » organisée par la Ville dans le Pentagone et modifications des régimes de circulations :

Considérant que la simple modification du régime de circulation d'une voirie -sans travaux- n'est pas soumise à permis d'urbanisme par l'article 98, §1, du CoBAT ;

Considérant que la Ville prévoit de réaliser un Plan Communal de Mobilité sur base de l'ordonnance de 2013 et en étroite collaboration avec la Région (Bruxelles Mobilité) ;

Considérant que tous les gestionnaires de voiries ont la faculté de modifier les régimes de circulation des voiries dont ils ont la gestion moyennant certaines procédures ;

Considérant que si une modification de régime de circulation -pour les besoins d'une mise à l'essai- nécessite des travaux, ceux-ci sont dispensés de permis d'urbanisme en application de l'article 98, §2, du CoBAT et l'article 6-5° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, tel que modifié : *« les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans »*;

Considérant cependant qu'en application de l'article 98, §2, du CoBAT, « *les actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique, la dispense de permis doit être confirmée sur la base d'un avis préalable*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

de l'administration de l'équipement et des déplacements » ;

Considérant que plusieurs déclarations préalables ont été introduites en 2015 dans le cadre de la phase test du plan de circulation ; que le Fonctionnaire délégué a confirmé les dispenses de permis d'urbanisme aux demandeurs sur base d'un avis de Bruxelles Mobilité :

- confirmation de dispense de permis d'urbanisme de la part du Fonctionnaire délégué sur base d'un avis de Bruxelles Mobilité (ref. : 04/DFM/31), notifiée à la STIB le 25/03/2015 ;
- confirmations de dispenses de permis d'urbanisme de la part du Fonctionnaire délégué sur base d'avis de Bruxelles Mobilité en application de l'article 98, §2 alinéa 2 du CoBAT (ref. BDU : 4/DFM/32, 35, 36, 37, 38, 40 et 48), notifiées à la Ville entre le 19/06/2015 et le 13/07/2015 ;

Considérant que les mesures de circulations mises à l'essai par la STIB et la Ville étaient compatibles avec le projet de BELIRIS relatif aux boulevards du centre ;

Considérant que les confirmations de dispense de permis d'urbanisme ont été données notamment aux motifs suivants :

« Considérant que la mise à l'essai permet d'objectiver les avancées pour les différents modes de déplacements dans le Pentagone ;

Considérant qu'à cet effet, des évaluations doivent être réalisées dans un souci de bonne utilisation de la phase test, établissant tout d'abord une situation de référence et une série d'indicateurs qui permettront de comparer les évolutions ce qui permettra de guider les dispositions définitives du plan de circulation ;

Considérant qu'il serait alors opportun d'avoir un comité d'accompagnement comprenant la ville de Bruxelles, la STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Développement Urbain afin de suivre la phase test et les évaluations l'accompagnant ; {…}

« Considérant que les travaux projetés sont provisoires, et que l'on entend par provisoire une installation temporaire et réversible, évolutive et souple, la situation initiale pouvant être remise en état ou adaptée rapidement pendant la durée du test, en fonction des évaluations ; qu'ils sont bien dispensés de permis d'urbanisme en application de l'article 6 point 5 précité ; »

Considérant que les confirmations de dispenses de permis d'urbanisme pour la phase test ne portaient pas sur la création de parkings publics au centre-ville ;

Considérant que le Collège de la Ville de Bruxelles a approuvé le 16/04/2015 les Ordonnances de Police réglant la circulation dans le Pentagone ainsi que la mise en œuvre de la phase test y relatif ; que cette phase test, coordonnée entre les différents acteurs, a été effective dans le Pentagone à partir du 29/06/2015 ; que pendant la phase de test plusieurs modifications ont été apportées ;

Considérant que conformément aux dispenses de permis octroyées par le Fonctionnaire délégué susmentionnées, les demandeurs de déclarations préalables ont mis sur pied un comité de suivi et d'évaluation composé de diverses administrations communales, la Police, le SIAMU, la STIB, Bruxelles Propreté, Bruxelles Mobilité, etc…;

Considérant que ce comité, organisé par la Ville, s'est réuni toutes les semaines entre juin et septembre ; ensuite à la demande d'une des parties pour aborder des problématiques précises ;

Considérant que des comptages ont été réalisés en juin et fin octobre 2015 ;

Considérant que le SIAMU a été associé à la mise en œuvre du plan de circulation (réunions de coordination préparatoires et suivi après mise en place) ; qu'il a aussi été invité à émettre ses remarques sur les plans de signalisation et de marquage ; que ses itinéraires principaux ont été pris en compte ;

Considérant que le SIAMU a mis à profit cette phase test pour faire le point dans tout le Pentagone et détecter les lieux problématiques, même dans des voiries non concernés par la mise en test ; que les problèmes signalés par le SIAMU sont pris en compte ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que la phase test a fait l'objet de plusieurs évaluations au niveau de son fonctionnement et de ses effets sur la mobilité dans et en dehors du périmètre ; que les observations suivantes ont été constatées (pour chacun des modes de déplacements sur base des observations sur le terrain, des comptages réalisés par des bureaux d'études, des échanges avec les habitants, commerçants et autres partenaires et sur base de réunions du comité d'accompagnement pour la coordination des mesures de circulation) ; que le bilan réalisé par la Ville tient compte des modifications décidées pendant cette phase de test ;

Considérant que la demande intègre une piétonisation des boulevards du centre en extension de la zone piétonne préexistante autour de la Grand-Place ;

Considérant que les modalités d'accès périmètre ainsi piétonnisé sont les suivantes :

- Les horaires de chargement-déchargement sont prévus le matin de 4h à 11h ;
- Les taxis ont accès à l'ensemble de la zone (à l'exception de la Grand-Place et de l'ilot sacré) aux conditions prévues par le code de la route ;
- Les cyclistes ont accès partout dans la zone piétonne, à condition de rouler à l'allure du pas ;

Considérant que l'ensemble des informations relatives à l'accessibilité de la zone piétonne a été communiqué aux habitants, commerçants par courriers et des toutes-boîtes, ainsi qu'au grand public via un site web spécifiquement mis sur pied pour les mesures de circulation ;

Considérant que la Ville a organisé plusieurs réunions d'information pour des publics cibles ;

Considérant que depuis mars 2016, et c'est le département Démographie de la Ville– cellule circulation qui délivre tous les accès à la zone piétonne (laissez-passer, badges, code pin) ; que la Ville de Bruxelles a mis sur pied un guichet unique qui est accessible aux citoyens, avec également une adresse mail spécifique en fonction du type de demande ; que la majorité des demandes peut se faire via un guichet électronique (Irisbox) ;

Considérant que le site internet de la Ville de Bruxelles informe les citoyens du périmètre de la zone piétonne concernée et des modalités d'accès : https://www.bruxelles.be/artdet.cfm/6742;

Considérant que des brochures sont également distribuées et mises en ligne sur le site de la Ville de Bruxelles : https://www.bruxelles.be/artdet.cfm?id=4852&highlight=zone%2Cpietonne ;

Considérant qu'en ce qui concerne les exceptions-accord du Collège de la Ville de Bruxelles pour l'accès permanent à la zone piétonne, il s'agit essentiellement des catégories suivantes:

- Services de la Ville pour l'usage récurrent de véhicules réalisant des travaux, services,… (enlèvement graffitis, interventions de Régie Foncière- Urbanisme) ;
- Les Service/asbl d'aide social, SOS vétérinaire, Croix Rouge,… ;
- Les Sociétés de protection d'institutions financières ;
- Sociétés de surveillance des systèmes de sécurité
- Transports de personnes âgées ou personnes à mobilité réduite
- Etablissements dans la zone piétonne effectuant des livraisons à domicile ;
- L'Ancienne Belgique, BPost, Transcom, COCOF,….

Considérant que la gestion des accès à la zone piétonne fonctionne bien, malgré que les mesures de circulation ne sont pas encore accompagnées des aménagements qui sont de nature à renforcer le nouveau statut des espaces publics concernés ;

Considérant que, comme le prévoit le Code de la Route, l'accès au périmètre pour la police, ambulances ou de façon générale pour les véhicules prioritaires, est autorisé à tout moment ;

Considérant que le rapport d'incidences contient les conclusions relatives à la phase test mise en place par la

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Ville ; que ces conclusions démontrent que les modifications ont été bénéfiques pour la mobilité dans le Pentagone ; que les comptages et observations réalisées in situ démontrent que la situation est bien meilleure depuis les modifications des sens de circulation (les tendances rencontrent les objectifs inscrits au PRD et au plan IRIS II), et bien meilleure que ce que les modèles ne laissaient présager ; que les conclusions sont les suivantes ; que des comptages réalisés en 2016 repris dans le nouveau rapport d'incidences confirment ces résultats :

CIRCULATION PIÉTONNE

Considérant qu'en ce qui concerne les flux de piétons, le baromètre d'Atrium de 2014 montre une fréquentation de piétons sur les boulevards du centre avant la phase test de la Ville et la piétonisation d'environ 10 000 à 14000 piétons par jour (en fonction du tronçon concerné) ; que les comptages d'Atrium réalisées en août et septembre 2015 montrent que, sur le boulevard Anspach, les flux quotidiens de piétons sont entre ±27 000 et ±38 000 piétons par jour ; soit un doublement du flux depuis la piétonisation des boulevards ;

CIRCULATION DES CYCLISTES

Considérant qu'afin d'évaluer les conditions offertes aux cyclistes dans le cadre des nouvelles mesures de circulation, 2 aspects ont été analysés :

- des critères quantitatifs (sur base de comptages) ;
- des critères qualitatifs (qualité de l'infrastructure et des cheminements)

Considérant que du point de vue quantitatif, Pro Vélo a réalisé des comptages à différents endroits du Pentagone (hors zone piétonne), en septembre 2014 et septembre 2015 ; que les résultats de cette analyse permettent très clairement d'établir un lien entre la qualité de l'infrastructure -ou du flux de véhicules automobiles- avec le nombre de cyclistes ;qu'à titre d'exemple, la présence de pistes cyclables sur la rue Antoine Dansaert, où aucune infrastructure spécifique pour les cyclistes n'existait, a conduit à une augmentation de 26% de cyclistes en un an (là où la moyenne générale est de 5% en RBC) ; que Bruxelles-Mobilité a réalisé au même moment des comptages des cyclistes au niveau du carrefour de la Bourse, au cœur de la zone piétonne, où des augmentations moyennes de l'ordre de 110% ont été observées par rapport à 2013 ;

Considérant que sur le plan qualitatif, un grand nombre de lieux ont fait l'objet d'interventions et d'évaluations ; que le bilan est donc plutôt positif ;

Considérant que plusieurs lieux -dont l'aménagement n'a pas varié par rapport à la situation d'avant test- ont reçu une évaluation négative ;

Considérant que plusieurs lieux ayant connu des adaptations temporaires ont également reçu une évaluation qualitative négative ; que ces lieux peuvent facilement devenir plus favorables avec des aménagements définitifs ; qu'afin de renforcer le confort et la sécurité des cyclistes, la Ville a conclu avec la Région une convention permettant d'investir un budget important (plus de 3M€) pour le réaménagement de certains axes en y prévoyant des aménagements cyclables ;

Considérant que depuis l'introduction de la demande plusieurs projets importants visant à rendre la Petite Ceinture cyclable ont bénéficié de permis d'urbanisme délivrés par le fonctionnaire délégué, et que certains projets sont actuellement en chantier ; que la Région (Bruxelles Mobilité) emboite le pas pour favoriser un transfert modal en faveur des cyclistes ;

Considérant que comme cela est prévu dans le cadre du projet, une attention particulière est apportée à la question de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes dans la zone piétonne pendant la phase test: d'un point de vue règlementaire, en zone piétonne, la priorité du piéton est absolue, même si les cyclistes y sont autorisés à circuler ;

Considérant que le statut de piétonnier est incompatible avec un marquage cycliste ; que ce statut suscite des avis partagés : certains cyclistes se sentent exclus car ils estiment que la circulation est difficile en zone

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

piétonne, alors que d'autres sont plus satisfaits de la situation actuelle sur le boulevard Anspach que de celle qu'ils avaient connue avant la piétonisation, évoquant un environnement moins dangereux et plus convivial qui transforme le trajet en balade ;

Considérant que d'après les observations réalisées par la Police de la zone de Police, la cohabitation se passe globalement bien à l'exception des vitesses trop élevées pratiquées par certains cyclistes uniquement (une minorité) ;

Considérant que la cohabitation piéton-cycliste n'est ni dangereuse ni ingérable tant pour les cyclistes que pour les piétons ; que la ville n'as pas connaissance d'un accident ou de situations où la sécurité des usagers aurait été mise en péril (constatations de la Police au printemps 2016) ; il est apparu qu'après une période de transition, tant les cyclistes que les piétons se sont habitués à la cohabitation dans la zone piétonne, et ceci malgré la constante augmentation du nombre de cyclistes ; qu'il n'y a pas eu d'accidents à déplorer ;

Considérant que la mise en zone 30 de l'entièreté du Pentagone, puis les mesures de circulation prises par la Ville parallèlement au projet d'aménagement, ont induit un apaisement global de la circulation dans l'ensemble du Pentagone ; que cet apaisement est le principal facteur qualitatif favorable à l'usage du vélo ;

Considérant qu'il apparaît clairement que la situation pour les cyclistes s'est fortement améliorée du fait des mesures de circulation testées et adoptées par la Ville de Bruxelles, et dans lesquelles le projet s'inscrit ; que l'on constate une augmentation du nombre de cyclistes beaucoup plus forte dans le périmètre de la demande et dans le Pentagone que dans le reste de la Région, et que cette cohabitation se passe bien ;

CIRCULATION TRANSPORTS EN COMMUN

Considérant que les lignes de bus de deux sociétés de transports publics desservent l'intérieur du Pentagone : principalement la 'STIB' ; que ces lignes sont concernées par les mesures de circulation et elles ont fait l'objet d'une évaluation ;

Considérant que les réseaux ferrés (tram, pré-métro, métro, train) n'ont subi aucune modification dans le Pentagone ;

Considérant qu'en ce qui concerne les bus de 'De Lijn', l'offre a été centralisée vers la gare du Nord, les lignes de bus venant de Ninove continuent à desservir la gare du Nord, mais l'itinéraire a été adapté: les bus empruntent la Petite Ceinture Ouest et ne traversent que partiellement le Pentagone ;

Considérant que le réseau bus de la STIB a été repensé suite à la mise en place de la phase test des mesures de circulation ; que la phase test a permis à la Ville et à la STIB de tirer certaines conclusions en ce qui concerne les fréquentations et les charges des diverses lignes, il y a des transferts et changements pour l'ensemble des lignes, parmi lesquels on trouve :

- Transfert de charge du bus 63 et 38 surtout vers les lignes 29 et 66 et autres lignes (71) dans les deux sens (vers le centre et vers les faubourgs) ;
- Les bus desservant la zone autour de la Grand Place connaissent une légère augmentation dans le sens vers le centre et une légère diminution dans l'autre sens;
- Les bus circulant sur la boucle desservant la zone de De Brouckère sont plus chargés (rationalisation des lignes sur ce tronçon);
- Les bus circulant sur l'axe Laeken-Van Artevelde-Laeken connaissent une diminution de fréquentation vu que la desserte est moins proche des zones centrales/commerciales;
- Les bus 'Noctis' connaissent une augmentation de charge dans leur globalité ;

Considérant que l'analyse des données fait apparaitre que globalement la desserte du centre par le réseau bus et la fréquentation se maintient ; qu'en ce qui concerne les vitesses commerciales des véhicules, les bus circulent relativement bien ; que les modèles ont surestimé les temps de parcours, modèles qui ont été démentis lors de la mise en place de la phase test pour la circulation dans le Pentagone ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que les lignes connaissent par contre certaines « irrégularités » car elles sont davantage soumises aux aléas de la circulation motorisée du fait que les bus circulent souvent avec la circulation motorisée, qui – bien que fluide - est trop souvent ralentie par des évènements de tout genre (livraisons, travaux,…) ; que ces irrégularités affectent la gestion des terminus ; que ce problème est notamment présent sur les axes desservant la zone de De Brouckère (Fossé aux Loups et Ecuyer) à cause des nombreuses livraisons (problème déjà préexistant) et la configuration des lieux ;

Considérant que selon le rapport d'incidences la phase test a permis de mettre en évidence que la vitesse commerciale du réseau bus se porte bien depuis juin 2015 ; que certaines améliorations sont possibles et sont actuellement débattues entre la Ville, la Région et la STIB sans que cela n'impacte le projet ;

Considérant que la STIB étudie actuellement une desserte avec des bus électriques afin d'améliorer l'accessibilité pour des PMR ou séniors à l'intérieur de la zone piétonne ; que le projet n'en est qu'à l'état de discussion, aucune décision n'a été prise ; que dans le même ordre d'idée il est envisagé d'allonger les itinéraires des lignes 48 et 95, afin de mieux desservir la zone Fontainas et Alexiens, et de rétablir la desserte du 46 pour la zone de De Brouckère ;

CAMBIO

Considérant que la mise en œuvre des mesures de circulation et l'extension de la zone piétonne ont conduit à certaines modifications des lieux d'implantation des stations 'Cambio' tout en maintenant le même nombre d'emplacements ; que l'opérateur 'Cambio' indique que les nouveaux emplacements présentent une meilleure visibilité et une meilleure accessibilité (plus de problème de cohabitation avec les autocars touristiques à la station 'Gare Centrale' par exemple) ; que la Ville de Bruxelles n'a pas reçu de plaintes ou remarques particulières de la part de 'Cambio' ou de la part des clients de 'Cambio', si ce n'est quatre questions préalables qui portaient sur les nouvelles localisations des stations ;

SIAMU

Considérant que le SIAMU a été associé à la préparation et à la mise en œuvre des mesures de circulation en les conviant aux réunions de coordination préparatoires et en assurant un suivi après la mise en place de la phase test; que le SIAMU a aussi été invité à émettre ses remarques sur les plans de signalisations et de marquages ; et que leurs itinéraires principaux ont été pris en compte ;

Considérant qu'après la mise en œuvre, le SIAMU a fait parvenir à la Ville une note reprenant les principaux problèmes rencontrés dans le Pentagone ; que les essais ont été l'occasion pour faire un exercice dans tout le Pentagone et un certain nombre de cas problématiques ont été constatés (dans les lieux sans liens avec les modifications) ;

CIRCULATION MOTORISÉE

Considérant que des comptages ont eu lieu en octobre 2013, juin 2015, octobre 2015, février 2016 et décembre 2016 par la Ville de Bruxelles ; qu'entre octobre 2015 et décembre 2016 diverses petites adaptations ont été adoptées par la Ville en matière de circulation dans le Pentagone en vue de remédier à des anomalies observées pendant la phase de test ;

Considérant que ces mesures visaient principalement à réduire le trafic de transit des automobiles dans le Pentagone ;

Considérant que les deux principaux changements à proximité immédiate se situent dans la rue du Midi et dans le boulevard Lemonnier :

- La rue du Midi a été réouverte à la circulation dans le tronçon entre la rue des Bogards et la rue du Lombard. La circulation y est autorisée dans les deux sens entre Rouppe et Bogards (contrairement à un sens unique au début de la phase test) ;
- Le boulevard Lemonnier a été mis en double sens sur toute la longueur (contrairement à un double sens très partiel au début de la phase test) ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que des comptages ont été réalisés en décembre 2016 par la Ville de Bruxelles pour évaluer l'impact de ces changements par rapport au constat d'octobre 2015 ; que suite à l'ouverture de la rue du Midi et la mise en double sens du boulevard Lemonnier les flux vers la rue du Lombard ont augmenté dans des proportions relativement limitées (ils oscillent entre 170 et 300 EVP en heures de pointe) :

- Pendant l'heure de pointe du matin, ces flux supplémentaires se retrouvent ensuite dans la rue du Lombard dans le sens vers la Place St Jean et la rue Duquesnoy ;
- L'heure de pointe du soir est plus diffuse en termes de distribution, une partie des flux se retrouve également dans l'autre sens (rue des Teinturiers) ;

Considérant que malgré l'augmentation du flux dans la rue du Lombard en heure de pointe du soir, le flux total y reste stable grâce à une diminution des flux dans l'autre sens ; que l'heure de pointe du matin reste stable dans l'autre sens et génère donc un supplément de circulation qui reste limité ;

Considérant que la circulation sur la rue des Bogards a connu la même évolution que le boulevard Lemonnier avec des augmentations du même ordre de grandeur le soir et le matin ;

Considérant qu'il a également été constaté par la Ville que le flux sur la boucle de desserte à hauteur de la rue des Six Jetons (à hauteur de la place Fontainas) diminue légèrement, d'environ 70 EVP en heure de pointe et une augmentation d'environ 20 EVP en soirée ;

Considérant que les comptages de décembre 2016, malgré la présence du Marché de Noël/Plaisirs d'Hiver et les travaux Porte de Ninove, indiquent que la situation reste assez stable par rapport à la situation d'octobre 2015 pour la boucle de desserte ouest ; et que la circulation venant du sud utilise d'avantage la rue du Lombard pour rejoindre le haut de la ville sans que cette circulation devienne problématique ;

Considérant que tous les comptages repris dans le rapport d'incidences mettent en évidence les constats suivants :

- Axe Laeken – Vierge Noire – Poissonnier - Van Artevelde – Anderlecht : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 la charge de trafic sur cet axe est globalement en diminution par rapport à la situation observée avant la mise en zone piétonne des boulevards, tant le matin que le soir. La charge de trafic oscille selon les tronçons entre une diminution de -278 EVP en heure de pointe (sur 654) et une augmentation de + 54 EVP en heure de pointe (sur 423) sur la partie de la rue de Laeken (entre la rue des Augustins et la rue de l'Evêque). La tendance est moins importante le soir que le matin. Il y a également une fluidification du trafic automobile à destination due aux carrefours simplifiés. Il n'y a pas de report sur cet axe suite à la fermeture des boulevards, mais - au contraire - une diminution par rapport à la situation en double sens ;
- Axe Empereur – Cantersteen – Colonies (axe où il n'y a presque pas de riverains/habitants) : il a été constaté que la charge de trafic sur cet axe est globalement en augmentation tant le matin que le soir. Il s'agit néanmoins d'augmentations limitées qui ne provoquent pas de congestions : en fonction du moment de la journée une augmentation d'une moyenne de 178 EVP en heure de pointe. Il apparait que cet axe reprend partiellement des flux du boulevard (estimation 12 % du trafic qui circulait sur les boulevards du centre) ;
- Axe Six-Jetons – Alexiens : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 il a été constaté que la charge de trafic sur cet axe est en augmentation considérable tant le matin que le soir. L'augmentation est en moyenne de 300 EVP en heure de pointe. Il apparait donc que cet axe reprend partiellement des flux du boulevard (environ 20 % du trafic qui circulait sur les boulevards du centre) mais cela reste tout à fait acceptable vu la configuration de l'espace public (voirie en sens unique) ;
- Fossé-aux-Loups : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 il a été constaté que la charge de trafic sur cet axe est légèrement en augmentation tant le matin que le soir, respectivement de 160 EVP en heure de pointe. Cet axe reprend partiellement des flux du

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

boulevard (estimation 20 % du trafic qui circulait sur les boulevards du centre). Cependant la circulation est fluidifié de manière considérable grâce à au sens unique ;

- Axe Ecuyer : La situation est restée stable aussi bien aux heures de pointe du matin (HPM) qu'aux heures de pointe du soir (HPS). Ce phénomène résulte de fait que le volume global de circulation a nettement diminué ;
- Quartier Laeken / Jacqmain / Max / De Brouckère : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 l'ensemble de ces axes voit son trafic fortement diminué, en moyenne de 510 EVP en heure de pointe ;
- Quartier Sablon : La situation est restée stable aussi bien aux heures de pointe du matin (HPM) qu'aux heures de pointe du soir (HPS) ;
- Gare centrale (absence de Riverains) : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015, la charge de trafic dans le quartier de la gare Centrale est en augmentation sans que celle-ci de soit problématique pour les axes concernés ;
- Lemonnier : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 une diminution de trafic d'environ 400 EVP en heure de pointe est constatée par rapport à la situation antérieure. Les comptages complémentaires de décembre 2016 confirment une forte diminution du nombre de véhicules/heure en heure de pointe, malgré le double sens instauré entre-temps ;
- Dansaert : toujours sur base des comptages, il a été constaté une diminution de la circulation motorisée d'environ 170 EVP en heure de pointe entre juin 2015 et octobre 2015 ;

Considérant que depuis octobre 2015, moment des comptages, plusieurs adaptations ont été décidées par la Ville dans tout le Pentagone (pas nécessairement en lien avec le projet) afin de répondre aux plaintes, demandes et suggestions ; qu'il s'agit principalement des adaptations suivantes :

- Rue Haute : le tronçon de la rue Haute entre le boulevard de l'Empereur et la place de la Chapelle était initialement en zone piétonne. Le tronçon a été mis hors zone piétonne. L'impact sur la mobilité est relativement peu important. Le changement a été réalisé pour pallier à un manque de lisibilité de l'espace public, ce qui pose alors problème par rapport au respect des règles de circulation ;
- Rue des Alexiens-place de Dinant : le tout dernier tronçon de la rue des Alexiens (à hauteur de la place de Dinant) a été remis en double sens (initialement en sens unique) pour améliorer l'accès au quartier. Ce changement a été réalisé à la demande des riverains et n'a pas d'impact sur la mobilité globale.
- Rue Duquesnoy : la rue a été remise en double sens pour faciliter la connexion du quartier Lombard et la zone autour de la Grand Place et améliore notamment l'accès au parking public 'Grand Place'. Le changement a un impact positif sur la mobilité globale ;
- Rue du Midi : le tronçon entre Lombard et Alexiens a été adapté une première fois au moment où les sens de circulation dans la zone piétonne dans ce tronçon ont été simplifiés (un sens unique sur l'ensemble du tronçon). Ensuite, le tronçon entre la place Rouppe et la rue des Alexiens a été modifié; le sens de la circulation a été inversé (d'Alexiens vers Rouppe). Après constats sur le terrain, une dernière modification a été mise en place : le tronçon entre Rouppe et Alexiens a été remis en double sens et le tronçon entre Alexiens et Lombard a été mis provisoirement hors zone piétonne ;
- Rue de Tournai – Van der Weyden : ces deux rues ont été modifiées pour éviter une circulation de transit dans le quartier tout en maintenant un accès au Palais du Midi et en préservant une bonne connexion avec le boulevard Lemonnier ;
- Boulevard Lemonnier : le boulevard Lemonnier a été remis en double sens pour faciliter l'entrée vers le centre du Pentagone. Initialement le boulevard Lemonnier était mis en sens unique pour simplifier et fluidifier les carrefours sur la Petite Ceinture. Sur base des constats sur le terrain, la remise en double sens n'impacte pas la fluidité et permet de soulager d'autres voiries du réseau environnant (comme

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

expliqué plus haut) ;

- Quartier St Géry : les rues dans ce quartier ont fait l'objet d'une modification de sens de circulation pour répondre d'un côté aux souhaits et demandes des services du SIAMU, et de l'autre pour pallier à la circulation de transit ;
- Quartier Jardins aux Fleurs: afin de faciliter le lien entre le quartier Jardin aux Fleurs et les quartiers voisins, quelques adaptations de sens de circulation ont eu lieu dans ce quartier notamment sur la place du Jardin aux Fleurs et dans la rue des Riches Claires et la rue Saint Christophe ;
- Quartier De Brouckère: initialement la configuration de la place prévoyait la connexion entre le boulevard Jacqmain et la rue de l'Evêque. Des modifications ont été apportées pour rendre la place plus conviviale et afin d'assurer un lien entre la rue Fossé aux Loups et le boulevard A. Max. Dans ce cadre, plusieurs rues locales ont été adaptées également pour faciliter l'accès aux parkings publics et afin d'éviter un transit par ces rues. Après évaluation de cette nouvelle situation, une optimalisation de la configuration a été décidée par la Ville: le lien avec le boulevard Jacqmain a été restauré tout en maintenant une connexion locale de la place avec le boulevard A. Max ;

Considérant que la phase test a démontré le caractère malléable des aspects liés à la circulation ; que la Ville a fait un usage intelligent de la faculté de pouvoir expérimenter échelle réelle des mesures ; que sans ces essais il est impossible de mesurer les conséquences ;

Considérant que les quartiers situés directement à proximité de la boucle de desserte ne souffrent pas des effets de la mise en zone piétonne ; qu'il a été constaté une diminution globale de la circulation sauf dans le quartier de la gare Centrale ;

Considérant que les observations et les comptages réalisés pendant la phase test ont mis en évidence une réalité bien plus positives que les modèles ne le laissaient penser, et qui prévoyaient un report pur et simple de la totalité de la circulation des boulevards vers ces voiries, alors qu'il y a également une modification des comportements et une *évaporation* de la circulation automobile (phénomène déjà observé dans de nombreuses grandes villes) ;

Considérant que les volumes de trafic sur les boulevards du centre avant la mise en zone piétonne atteignaient les 1440 EVP en heure de pointe de soir ; que suite aux modifications apportées par la Ville en matière de circulation, l'augmentation sur la boucle de desserte est au maximum de 300 v/h, sur base de la comparaison des comptages de juin 2015 et d'octobre 2015, il apparait que le centre est nettement moins 'transité' par la circulation motorisée ;

Considérant que la phase test a été clôturée par la Ville ; que les Ordonnances de Police ont disparu de l'ordre juridique ; que les mesures de circulation dans le Pentagone ont été approuvé par le Conseil Communal de la Ville de Bruxelles du 19/09/2016, et que la circulation dans le Pentagone est régis par un règlement complémentaire de circulation : « Règlement, complémentaire de police relatif aux voiries communales situées dans le Pentagone» ;

Considérant que la phase test démontre également que les scénarios « mobilité » sont innombrables ; que la Ville a fait une proposition pour soustraire certains espaces publics de la circulation automobile, et les dédier aux habitants comme le projet le propose ; que pour ce faire de nombreuses approches sont possibles ; que le gestionnaire des voiries du Pentagone estime que les mesures qu'il a adopté sont les plus optimales compte tenu de ses exigences d'accessibilité à l'hyper centre et des plans stratégiques régionaux en matière de mobilité ;

Considérant que certaines augmentations de la circulation ont été récemment observées sur Dansaert, Van Artevelde, Anderlecht, Poissonniers ; que ces augmentations semblent stabilisées et restent en deçà des comptages réalisés avant la phase test ; que ce constat n'est pas vrai pour Six Jetons ;

Considérant qu'en ce qui concerne la problématique Jardin aux Fleurs, elle est lié à la traversée autorisée ou non pour la circulation qui vient de Lombard et qui peut emprunter Riches Clairs, Six Jetons, Jardin aux Fleurs

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

pour déboucher à Dansaert, et vers Lepage et Quai de commerce, où les flux ont déjà augmenté ; que des mesures simples en matière de mobilité seront adoptées par la Ville via le présent projet en vue de dissuader le transit par ces rues ;

Considérant que la Ville étudie un projet de réaménagement de la rue de Ph de Champagne, qui fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme, et qui devrait résoudre les problèmes observés en matière de circulation automobile ;

CIRCULATION TAXI

Considérant que la question de l'accessibilité des taxis dans le Pentagone -et particulièrement dans la zone piétonne- a fait l'objet de plusieurs réunions entre la Ville et la Direction régionale des Taxis (compétente en la matière) ; que deux mesures principales ont été prises par ces administrations vis-à-vis des taxis dans le cadre de la phase test :

- une réorganisation des emplacements de stationnement taxis puisqu'une partie de ceux-ci se situaient dans le périmètre du projet globalement piétonnisé. Ces emplacements ont été déplacés car le Code de la Route interdit tout stationnement dans la zone piétonne. Des pôles taxis ont ainsi été créés aux abords de la zone piétonne et quelques emplacements ont globalement été ajoutés par rapport à la situation antérieure ;
- L'attribution de code pin permettant physiquement aux taximen d'accéder à l'entièreté de la zone piétonne (tous les jours et 24h/24) ;

Considérant que les sens de circulation ont été prévus dans la zone piétonne de façon à empêcher toute circulation de transit, notamment aux heures de livraisons, mais également à l'attention des taximen ;

Considérant que le Code de la Route prévoit l'accès des taxis dans une zone piétonne (si la signalisation le prévoit), mais cela n'inclut pas les limousines ou autres véhicules avec chauffeur ;

Considérant que le nombre d'emplacements de taxi a également été revu à la hausse ; au total 127 emplacements se ont été relocalisés dans et autour (augmentation de 18 places) du périmètre du projet ;

Considérant que l'accès des taxis dans la zone piétonne se fait majoritairement pour desservir les hôtels ;

Considérant qu'il ressort des constats réalisés par la Ville et la Direction des Taxis, fin août 2015, que :

- les taximen se plaignent de la durée des trajets depuis la mise en œuvre des mesures de circulation ;
- les taximen se plaignent de l'imposition de rouler à l'allure du pas dans la zone piétonne, et de laisser la priorité aux piétons qui occupent l'entièreté de la largeur de voirie et ne doivent pas se déporter pour les laisser circuler ;

Considérant qu'il ressort du bilan dressé sur ce mode par la Police, la Ville de Bruxelles et la Direction des taxis de Bruxelles Mobilité, que certaines infractions ont été constatées de la part des taximen (ce problème était déjà conséquent dans le périmètre piéton autour de la Grand Place avant la phase test) :

- Certaines vitesses sont inappropriées ou en infraction (c'est le cas des autres automobilistes aussi) ;
- Les taxis se placent à des endroits non acceptables, par exemple devant les accès de la zone piétonne et non sur les emplacements qui leur sont réservés ;
- Des concurrences de taxi attendant leur clientèle dans la zone piétonne ont également été constatées.
- Il n'est pas rare que les taximen laissent tourner leur moteur quand ils sont en stationnement.

Considérant que l'accès des taxis est pourtant plus aisé en zone piétonne puisqu'ils y ont accès 24h/24 ; que le bon accès à ce service supplémentaire pour se déplacer, pour les habitants, les visiteurs, les clients des commerces et les clients des hôtels est intégré dans les mesures adoptées par la Ville ;

Considérant que les axes et la boucle de circulation, ainsi que la circulation lente dans la zone piétonne, allongent en effet le temps de leurs courses, mais que s'agissant d'un centre-ville piétonnier et habité, il y a lieu

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

d'y permettre une circulation plus adaptés à un environnement urbain dense, à caractère local et à faible vitesse, y compris pour les chauffeurs de taxis ;

Considérant que l'aménagement projeté va clarifier l'utilisation de l'espace public par les taxis tant en matière de circulation que d'emplacements réservés ;

STATIONNEMENT

Considérant qu'il y a lieu de faire la distinction entre le stationnement en voirie et hors voirie (en ouvrage) ; que l'ensemble des parkings en ouvrage du Pentagone restent accessibles suite à la mise en place des mesures de circulation ; que la boucle de desserte mise en place par la Ville permet de les desservir tous ; que certaines modifications pendant la phase test ont encore amélioré l'accès aux parkings ;

Considérant que pour la bonne desserte des parkings; que Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme pour le placement de panneaux à messages variables afin de réaliser un téléjalonnement en temps réel des emplacements disponibles (fléchages dynamiques, avec indications du nombre de places) dans les parkings publics de plus de 100 places dans le Pentagone (50 s'ils sont à côté d'un autre parking) , et ainsi orienter les automobilistes directement vers les parkings publics par les chemins les plus courts en évitant le trafic de transit ;

Considérant que le nombre d'interpellations reçues par la Ville au sujet de l'accessibilité des parkings a sensiblement diminué ces derniers mois (de 13% à 2% des interpellations) ;

Considérant que le stationnement en ouvrage est fort présent dans le centre de Bruxelles: partout dans la zone piétonne un parking se trouve à moins de 400m au maximum, une distance qui correspond à 5 minutes de marche ;
Considérant que les mesures adoptées par la Ville en matière de circulation dans le Pentagone visent à encourager les automobilistes à utiliser ces parkings pour leur visite au centre-ville et à orienter les livraisons, les taxis et les PMR vers les places disponibles en voirie (à proximité immédiate des immeubles riverains), et les riverains en les mettant en régime payant ; qu'il y a lieu de souligner que le projet est indépendant de la politique menée par la Ville en matière de stationnement ;

Considérant que dans la zone piétonne, il n'est pas autorisé de stationner en vertu du Code de la Route ;

Considérant que les aménagements qui ont été réalisés pour la mise en œuvre des mesures de circulation (boucle de desserte, sens uniques,…) ont eu comme résultat de réduire le nombre de stationnements à certains endroits ainsi que la mise en place de la zone piétonne même ; qu'il s'agit d'une réduction de 370 places au total dans le Pentagone ; que ce chiffre – si on le rapporte aux 13.700 places disponibles dans le Pentagone en voirie- est limité et que par rapport au stationnement public total disponible, ce qui signifie donc une baisse de 1.4% ;

Considérant que les adaptations dans le boulevard A. Max (réorganisation du stationnement) ont permis d'augmenter le nombre de places de stationnement dans cette zone de 28 unités ; que le résultat actuel est donc une perte globale de 342 places de parking dans le Pentagone ;

Considérant que parmi ces 342 places, la part la plus significative se situe dans le périmètre du projet (162 emplacements sur les boulevards et 65 emplacements dans les rues adjacentes) ;

Considérant que le nombre d'emplacements pour PMR dans la zone concernée par les mesures de circulation est augmenté de 9 places pour totaliser 42 places ;

Considérant que l'entièreté du Pentagone a été mis en zone payante par la Ville au printemps 2015, avec des cartes et modalités pour les riverains, permettant ainsi aux habitants de profiter au maximum des places disponibles en voirie ; que le stationnement illicite constitue la principale infraction constatée par la Police sur le terrain ; que ce stationnement illicite, quand il se situe aux entrées/sorties de la zone piétonne, génère des problèmes d'accessibilité pour l'ensemble des usagers mais particulièrement pour les services d'urgence ; que le phénomène tend à se réduire ;

Considérant que le stationnement illicite sur la boucle de desserte et axes pénétrants se situe principalement

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

dans la rue de l'Ecuyer où des livraisons bloquent trop souvent la circulation (voitures privées et bus ; que cet endroit était déjà sensible avant la mise en œuvre des changements opérés par la Ville en matière de mobilité dans le Pentagone ;

LIVRAISONS

Considérant que problématique des livraisons est étroitement liée à la gestion du stationnement ;
Considérant que la Ville a étendu le dispositif qui existait autour de la Grand Place aux boulevards et places inscrites dans le périmètre du projet ; que c'est ainsi que les livraisons en zones piétonnes sont autorisées entre 4h et 11h le matin (dans l'ancienne zone piétonne, l'horaire était de 6 à 11h) ; qu'en termes de capacité ou de quantité des zones de livraison, il est à noter que la zone piétonne en elle-même permet de livrer librement sur l'ensemble de la zone jusque 11h, ce qui donne beaucoup de possibilités de livraison ; que le nombre des réclamations relatives à cet aspect s'est fortement réduit depuis l'adoption des mesures prises par la Ville ; que la mise en œuvre du projet permet une gestion plus souple des aspects liés aux livraisons avec la gestion des accès par des codes ;

Considérant que les livraisons hors zones piétonnes restent possibles en dehors des plages prévues ; qu'autour du périmètre de la demande, le nombre de zones de livraison a été augmenté sensiblement, principalement sur la boucle de desserte (à proximité immédiate de la zone piétonne) ; que les zones de livraison qui ont été supprimées dans la zone-même sont donc largement compensées avec la création 11 nouvelles zones de livraisons de grande capacité aux abord immédiats du projet , même si celles-ci sont très souvent occupées par des véhicules en stationnement (problématique qui existait déjà avant la mise en place des mesures de circulation) ;

7.4.2 Aspects « mobilité » du projet :

Considérant que le périmètre du projet est compris dans le périmètre ayant fait l'objet de modifications en matière de mobilité de la part de la Ville (gestionnaire des voiries à l'intérieur de la Petite Ceinture) ; qu'une phase test a permis de vérifier le bon fonctionnement de certaines dispositions prévues par le projet, sans devoir les remettre en question, ou très ponctuellement, et ce aussi bien pour les modes actifs que pour les circulations motorisées ;

Considérant que l'aménagement d'un espace public -pour être durable- doit être souple et réversible; que les régimes de circulations doivent pouvoir être modifiés sans que cela n'induise la réalisation de nouveaux travaux ; que le projet présente ces qualités de souplesse et de réversibilité ;

Considérant que la partie centrale prévue sur les boulevards et qui est structurellement carrossable, a une largeur de 6m, ce qui permettrait d'y faire éventuellement circuler un véhicule dans chaque sens ;

Considérant qu'un élargissement de cette partie centrale se ferait au détriment des 2 bandes verdurisées plutôt dédiées au repos ; que d'un point de vue urbanistique il est intéressant de combiner un resserrement sur les axes avec de larges respirations au niveau des places ;

Considérant la présence d'infrastructures de transport public souterraines au niveau des boulevards ; qu'il n'est pas dans l'intention de la STIB de dédoubler le réseau ferré souterrain en plaçant un tram en surface ; que même dans cette éventualité, l'unique élément qui pourrait poser problème serait les alignements d'arbres à hautes tiges, dont la position est contrainte par le sous-sol à bonne distance de l'axe de la voirie ;

Considérant qu'il est structurellement possible de placer un tram sur l'espace public projeté sans devoir pour autant refaire un aménagement de façades à façades ;

Considérant qu'en vue de répondre aux remarques du SIAMU, le projet prévoit de part et d'autre de la bande centrale de 6m, deux bandes de 1m de large structurellement renforcées ;

Considérant que lors de la phase test, les modifications des régimes de circulations ont été opérées au moyen d'Ordonnances de Police, qui à terme disparaissent de l'ordre juridique ; que l'aménagement projeté est destiné à perdurer ; que même si les ordonnances ont été remplacées par des règlements complémentaires de

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

circulation, il reste important de vérifier que les infrastructures n'induisent pas de contraintes problématiques du point de vue de la mobilité ; que le rapport d'incidences complété contient cette analyse ;

Considérant que faisant suite à la notification à BELIRIS du caractère incomplet du rapport d'incidences contenu dans le dossier de demande de permis d'urbanisme, Bruxelles Mobilité a réalisé une étude complémentaire afin de vérifier la compatibilité des infrastructures avec tous les scénarios en termes de mobilité ; que pour ce faire Bruxelles Mobilité (modélisation des flux de véhicules issus du « Modèle Multimodal Stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale ») a retenu plusieurs hypothèses :

1) Le scénario 0 qui reprend *la situation avec mise en place complète du piétonnier et de ses aménagements (situation qui servira de référence de comparaison des trois autres scénarios) ;*
2) *En guise de scénario 1, il a été demandé de repartir de la configuration des voiries avant la mise en place du piétonnier, c'est-à-dire une situation antérieure au 29 juin 2015 ;*
3) *En guise de scénario 2, il a été demandé d'étudier une éventuelle réouverture à la circulation, en conservant les aménagements du piétonnier, ce scénario consiste en un accès complet des voitures au Boulevard Anspach. Cet accès est limité à une vitesse de 30 km/h. Les feux de signalisation, ont par-ailleurs, été supprimés ;*
4) *Enfin, le dernier scénario modélisé –le 3- reprend les mêmes caractéristiques que le scénario 2 mais avec ouverture du Boulevard Anspach dans la direction de la Bourse uniquement. Cela signifie que, venant du Nord, le trafic est limité à la section De Brouckère-Bourse et, venant du Sud, il est limité à la section Fontainas-Bourse. Au niveau de la Bourse, les flux sont déviés vers la rue des Poissonniers et la rue Van Artevelde via la rue Paul Devaux (pour les véhicules venant du Nord) et via les rues Jules Van Praet et Pletinckx (pour les véhicules venant du Sud) ;*

Considérant que Bruxelles Mobilité conclut que l'aménagement projeté permet un rétablissement de la circulation motorisée à double sens moyennant des adaptations minimes (pas de travaux) ; que c'est ainsi les modélisations réalisées démontrent ce qui suit :

« *L'objectif de cet exercice est de fournir une idée du flux de véhicules empruntant le Boulevard Anspach, en prenant en compte les aménagements liés au piétonnier. Il semble évident que ces flux ne suffisent pas à créer de réels problèmes de congestion dans le centre-ville ou, en tout cas, pas plus qu'avant la mise en place du piétonnier. Les flux correspondent cependant au trafic observé sur une voirie inter-quartier et les aménagements prévus doivent donc être considérés comme des aménagements de type zone 30. Le projet tel qu'avancé devrait notamment être adapté de manière à marquer les passages pour piétons. La fermeture reste bien entendu la meilleure option pour répondre à l'objectif initial du projet.* »

Considérant que la partie centrale, qui est adaptée au charroi de convoi exceptionnel, permet une mise à double sens, et un rétablissement de la circulation de transit ;

Considérant que l'aménagement définitif permettra de mettre en place l'ensemble des dispositifs et signalétiques qui rendront le fonctionnement de la voirie beaucoup plus efficace qu'elle ne l'est actuellement, avec un piétonnier sur des aménagements fondamentalement routiers ;

Considérant que les aspects liés aux livraisons, des commerces et des habitants, sont intégrés dans la gestion de ces espaces publics (et déjà actuellement testés), comme cela est le cas dans toutes les zones piétonnes déjà existantes dans le centre-ville ; que ces aspects seront tout simplement encadrés ;

Considérant que le rapport d'incidences indique que les véhicules de livraisons pourront stationner temporairement, sur le côté droit de l'espace central du boulevard, pour achalander les commerces des boulevards, et ce durant les heures préconisées par la Ville, soit en matinée de 4 à 11h ;

Considérant que les expériences menées à travers l'Europe, et certaines villes emblématiques à travers le monde, démontrent que la suppression de la circulation ne signifie pas la mort de la ville, la désertion de ses habitants ; qu'au contraire l'espace laissé libre au cœur du centre-ville est naturellement occupé par les habitants, d'autant que les espaces dégagés et verts y sont plus rares et prisés ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le SIAMU, Bruxelles Propreté, … les partenaires concernés par ces espaces publics ont été associés aux études pilotées par le demandeur : BELIRIS ; que les espaces publics sont accessibles par tous les véhicules, même les plus exigeants ; que les aménagements projetés permettent le bon fonctionnement des infrastructures ;

Considérant qu'outre les services de police et de secours, certains véhicules conservent la faculté d'accéder en permanence dans les espaces dévolus aux piétons, comme par exemple :

- Services de la Ville pour l'usage récurrent de véhicules réalisant des travaux, services,…
- Service/asbl d'aide social, SOS vétérinaire, Croix Rouge ;
- Transports de personnes âgées ou de personnes à mobilité réduite ;
- Etablissement dans la zone piétonne effectuant de la livraison à domicile ;
- Les taxis ;
- Ancienne Belgique, BPost, etc… ;

Considérant qu'une procédure est prévue en cas de déménagement dans la zone piétonne via le site internet moyennant l'obtention d'un code pin et d'un laissez-passer délivrés par la police (service technique de la circulation du commissariat local de la zone de Police Bruxelles -Ixelles) ;

Considérant que les personnes qui nécessitent un accès urgent peuvent l'obtenir via une permanence installée à la police ;

Considérant que toute la procédure pour obtenir des laissez-passer est expliquée sur le site de la Ville depuis la mise en place de la phase test ; que par ailleurs les habitants et les commerçants ont été informés à ce sujet ;

Considérant que le projet, avec sa dimension mobilité, aura un effet positif sur la circulation dans le Pentagone, en ce qu'il induit une réduction sensible du trafic de transit, notamment celui du quartier Jardin aux Fleurs ;

Considérant que cette libération de l'espace public par rapport à l'automobile, a un effet positif sur le transfert modal tel que voulu par les plans stratégiques et règlementaires de la Région bruxelloise ; que les modes actifs sont les premiers bénéficiaires du projet ;

Considérant que les voies de circulation motorisées qui franchissent la zone piétonne doivent -pour des raisons de sécurité- être ramenées à maximum une bande dans chaque sens, ou une seule bande dans un sens ; que le cas échéant la gestion des traversées devra se faire au moyen de feux tricolores, comme c'est actuellement le cas entre la place de la Monnaie et la rue Neuve ;

Considérant qu'en ce qui concerne la signalisation des parkings publics, la Région met actuellement en place une signalisation des différents parkings ; que des demandes des permis d'urbanisme pour des panneaux dynamiques (avec fléchages et nombre d'emplacements disponibles) sont actuellement à l'instruction ;

Considérant que cette signalétique -système de télé jalonnement- est de nature à faciliter la recherche d'un emplacement, et ainsi limiter la circulation dans le centre ;

Considérant que la Ville a prévu des emplacements spécifiques PMR aux abords immédiats de la zone piétonne ;

Considérant que de nombreuses places de taxi sont prévues en bordure de la zone piétonne, sur le premier tronçon du boulevard Adolphe Max, entre la rue Saint Michel et la place De Brouckère, ainsi que sur la rue Orts, entre le Beursschouwburg et la rue Dansaert ; que d'autres places de taxi sont prévues dans le premier tronçon du boulevard Lemonnier, à côté de la place Fontainas ; que l'offre taxi est dont très visible et importante en nombre ;

Considérant que les places Cambio existantes sont maintenues à proximité immédiate du périmètre du projet ;

Considérant que le demandeur prévoit le maintien de certaines circulations motorisées, conformément aux mesures adoptées par la Ville ; qu'en termes d'aménagement, ces circulations n'ont pas d'impact (pas de

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

bordures, pas de différenciation du revêtement,…) ; que la proposition est concertée ; que les situations projetées peuvent évoluer si le gestionnaire de la voirie le décide, et ce sans devoir réaliser de nouveaux travaux ;

Considérant que le centre-ville a vocation à être un point de destination, plus qu'un lieu de transit ; que pour ce faire il est nécessaire de contraindre la circulation automobile avec des boucles et des sens uniques ; que pour être efficace, la traversée de la ville par son centre doit être désavantageuse par rapport à la Petite Ceinture ; que la simple gestion des sens de circulation de voiries sans travaux n'est pas soumise à permis d'urbanisme par le CoBAT ;

Considérant que ce qui était une voie préférentielle hors zone 30 pour les automobiles devient, du fait du projet, une voie privilégiant les piétons ;

Considérant que, comme relevé plus haut, les comptages réalisés par ATRIUM BRUSSELS mettent en évidence une augmentation très sensible du nombre de piétons dans le périmètre de la demande (même si valeurs très volatiles) et autour de celui-ci ;

Considérant que les revêtements prévus pour les espaces dévolus aux piétons sont qualitatifs (en pierre naturelle), plats, avec des surfaces traitées en vue de les rendre non-glissantes, et/ou avec des modulations assurant l'adhérence ;

Considérant que les assiettes des voiries concernées par le projet sont réaménagées de plain-pied ; ce qui est la situation la plus favorable pour les piétons et surtout pour les personnes à mobilité réduite, ceci permettant une appropriation de l'espace sur toute sa largeur ;

Considérant que, le long des boulevards, les terrasses seront éloignées des façades, afin de permettre aux fronts de bâtisse de jouer leur rôle de ligne guide privilégiée pour les personnes aveugles et malvoyantes ;

Considérant que cette artère, qui constitue actuellement une barrière difficilement franchissable pour les piétons, devient le lieu privilégié pour la promenade, où le parcours prime sur la destination ; que la barrière s'efface totalement permettant aux habitants des deux parties du Pentagone de mieux se retrouver, de mieux fonctionner ensemble ;

Considérant que le projet comprend la pose d'un nombre significatif de bancs publics, ce qui est favorable aux piétons et à la convivialité de l'espace public, ainsi qu'à son appropriation par les habitants ;

Considérant que ces bancs sont également nécessaires pour les personnes ayant des difficultés à parcourir de grandes distances à pied et d'une traite ;

Considérant qu'en ce qui concerne les bancs prévus sur les boulevards, le projet comprend quatre déclinaisons de bancs, certaines avec dossier, certaines sans, toujours avec plusieurs accoudoirs ;

Considérant que dans le périmètre du projet, et tout particulièrement dans le périmètre concerné par la zone piétonne, les cyclistes doivent composer avec les piétons ;

Considérant qu'outre les aménagements cyclistes qui peuvent être projetés dans le Pentagone, et ainsi améliorer les conditions de sécurité et de confort des cyclistes, l'apaisement global du Pentagone par rapport à la circulation automobile sans piétonnier, constitue la principale mesure en faveur des modes actifs et tout particulièrement des cyclistes ; que les comptages réalisés pendant la phase test, et tout particulièrement autour de la place de la Bourse, démontrent l'attractivité accrue des espaces libérés des voitures, même s'il faut circuler à l'allure du piéton ; que ces aménagements se prêtent également aux cyclistes « tortues », et plus seulement « lièvres » ;

Considérant que le centre-ville est avant tout un point de destination, également pour les cyclistes ;

Considérant qu'en matière d'accès aux cyclistes, la prescription 26.5 du PRAS prévoit que *le réseau d'itinéraires cyclables régionaux figure à titre réglementaire sur la " carte des voiries "* ; que « *Les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

aménagements nécessaires à ces fins. » ;

Considérant que les aménagements projetés et le régime de circulation induit par le projet sont conformes au prescrit règlementaire en ce qu'ils sont *« sécurisants, confortables et lisibles » pour les vélos* ; que si le cycliste doit adapter sa vitesse de circulation, il gagne sensiblement en termes de sécurité ; que le gain en sécurité compense la perte de vélocité ;

Considérant que les comptages réalisés dans le cadre de la phase test démontrent que la contrainte de devoir rouler à vélo à vitesse modérée n'est pas un inconvénient majeur ; qu'on observe une nette progression du nombre de vélos dans le périmètre du projet ;

Considérant que d'importants parkings pour vélos, sécurisés, sont prévus par Bruxelles Mobilité dans les espaces souterrains des stations de prémétro ;

Considérant que des arceaux vélos qui étaient initialement prévus en surface au nombre de 80, ce qui paraissait insuffisant pour du stationnement courte durée dans ces espaces publics, ont été augmentés pour atteindre 200 arceaux ;

Considérant que les arceaux prévus sont des « U » inversés comme il en est placé partout dans la Région Bruxelloise ; qu'afin de lutter contre le vol de vélos en améliorant les points d'attaches, la Région préconise (pas une obligation règlementaire) d'ajouter une barre horizontale intermédiaire ; que si la demande initiale ne prévoyait pas des arceaux avec une barre horizontale, la demande instruite intègre bien cette modification minime, mais qui peut se révéler bien utile pour les cyclistes ;

Considérant qu'en ce qui concerne le risque de conflits entre piéton et cycliste dans la zone piétonne, la priorité du piéton est absolue, même si les cyclistes y sont autorisés à circuler ;

Considérant que le périmètre prévu en zone piétonne, l'est conformément à l'article 22sexies de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 relatif au « *règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique* » ; qu'on ne peut marquer des pistes cyclables sur le piétonnier ;

Considérant que les constats réalisés depuis le 29 juin 2015 ont permis de démontrer que la cohabitation piéton-cycliste n'est ni dangereuse, ni ingérable, tant pour les cyclistes que pour les piétons ; que comme le révèle le rapport d'incidences, le périmètre du projet n'a connu à ce jour aucun accident ou situation ayant mis en péril la sécurité des usagers ;

Considérant qu'en dehors du piétonnier, dans les rues adjacentes et sur la petite ceinture, de nombreux projets voient le jour ; que la « cyclabilité » globale du Pentagone -et de toute la Région- s'améliore, et plus uniquement sur des itinéraires cyclables régionaux ;

Considérant que l'offre en matière de trams et de métro dans le Pentagone est inchangée ; qu'il y a une réorganisation des lignes et des arrêts dans le Pentagone uniquement pour les lignes de bus, notamment depuis la phase test de la STIB, mais sans réduction de l'offre et avec une évaluation des performances en termes de fréquentation des lignes et de la vitesse commerciale ;

Considérant que les évaluations réalisées dans le cadre de la phase test démontrent par ailleurs que -globalement- la fréquentation est restée stable ;

Considérant que si des adaptations doivent être apportées pour améliorer la régularité de l'une ou l'autre ligne, cela concernera probablement des voiries situées en dehors du périmètre de la demande ;

Considérant que les arrêts de bus prévus dans le cadre du projet sont conformes aux normes d'accessibilité de la STIB et sont équipés du mobilier nécessaire au confort des usagers ;

Considérant que des projets concomitants vont dans le sens d'une augmentation sensible de l'offre en transports publics du Pentagone, avec le projet de métro Nord-Sud, pour lequel une première demande de permis d'urbanisme est à l'instruction auprès du Fonctionnaire délégué par la STIB (dossier réf 04/PFD/582158, accusé de réception complet du 05/11/2015) ;

Considérant que les craintes d'une diminution de l'offre en transports publics dans le Pentagone ne sont pas

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

justifiées ; qu'en ce qui concerne les bus, l'offre est réorganisée ; qu'il y a des changements ; que les projets régionaux en matière d'infrastructure de transports publics (et les investissements en matériel) vont, au contraire, dans le sens d'une augmentation de cette offre;

Considérant que le SIAMU a pu consulter le projet et a formulé toute une série de remarques qui sont intégrées dans le projet d'aménagement définitif soumis à l'instruction et à l'enquête publique (plans modifiés en application de l'article 177/1 du CoBAT), que les adaptations ponctuelles et minimes sont les suivantes :

- Une voie d'accès pour les véhicules du Service d'Incendie est prévue au travers des aménagements de la Place Fontainas ;
- la voie d'accès pour les véhicules du Service d'Incendie (voie centrale) a été élargie sur toute la longueur du boulevard Anspach ;
- Les arbres sont placés à un intervalle de 16m80 et la couronne de chacun n'excèdera pas 8m de diamètre pour ne pas entraver l'accessibilité aux façades.
- Deux percées ont été aménagées dans le plafond de câbles lumineux placé au-dessus du boulevard Anspach, formant chacune un demi-cercle et permettant la manœuvre des autoéchelles.
- Le revêtement de sol du bassin rue Auguste Orts est renforcé et donc rendu carrossable;

Considérant que Le SIAMU sera impliqué dans la mise en œuvre du projet pour notamment ajuster in situ les aspects liés aux rayons de girations ;

Considérant qu'en ce qui concerne le stationnement dans le périmètre de la demande, le projet induit la suppression de 227 places au total, 162 places sur les boulevards et places publiques et 65 emplacements dans les rues adjacentes ; que sur ces 162 places, on dénombre 83 emplacements « ordinaires », 19 emplacements PMR, 5 emplacements pour les véhicules de police et les véhicules prioritaires, 26 emplacements taxis, 9 emplacements pour véhicules cambio, l'équivalent de 20 « emplacements voitures » pour les véhicules de livraisons et 2 emplacements pour les bus de tournée AB ;

Considérant que les emplacements réservés (taxis, PMR, police,…) ont été dans l'essentiel redistribués à proximité immédiate du projet ; que l'aspect livraison a été intégré dans le périmètre du projet (partout avec horaires) et autour du périmètre (en permanence) ; que l'offre d'espaces de livraisons est plus ample que ce qui existe avant juin 2015 ;

Considérant que les espaces publics réaménagés permettront un meilleur contrôle du stationnement illicite ;

Considérant que les espaces de stationnement pour les bus de l'Ancienne Belgique sont prévus à proximité immédiate ; qu'ils sont réalisés au moyen d'un renfort de la fondation du revêtement (sans distinction de l'aménagement) en concertation avec l'AB ;

Considérant qu'en ce qui concerne la rue des Hirondelles et la rue du Cirque, le plan mentionne un sens de circulation erroné, la situation sur le terrain reste inchangé ;

Considérant qu'un véhicule peut toujours utiliser une zone de livraison pour prendre en charge ou débarquer une personne, pour charger ou décharger un bien, la notion de (dé)chargement est à l'appréciation de la police ;

7.5. Revêtements :

Considérant que la problématique de l'utilisation de la pierre bleue en espace public, et plus particulièrement comme revêtement carrossable, a été soulevée par certains réclamants ;

Considérant de plus, que dans son avis Bruxelles mobilité a également soulevé la problématique de l'utilisation de la pierre bleue ;

Considérant que le choix de la pierre bleue répond à la volonté de faire usage d'un matériau noble, de qualité et de provenance locale, avec un lien historique ; que peu de matériaux répondent à ces données de départ ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

7.5.1. Pierre bleue:

Considérant que la pierre bleue est un des matériaux traditionnellement utilisés dans les aménagements d'espaces publics, comme en témoigne de très nombreuses réalisations récentes à Bruxelles : la place de la Monnaie, la place Flagey, la rue Antoine Dansaert, le parvis Saint-Nicolas, l'avenue de Stalingrad, la place Rouppe,… ;

Considérant que la glissance d'une surface est fonction non seulement des caractéristiques initiales de la surface des matériaux (rugosité, par exemple), mais aussi de la façon dont le matériau évolue (usure, patine,…) et est entretenu ;

Considérant que les dimensions des modules -et donc l'espacement entre les joints- peuvent également jouer un rôle ;

Considérant que selon les prescriptions techniques PTV841 et la norme NBN EN 1341, la résistance à l'usure (déterminée conformément à la méthode d'essais NBN EN 1341) ne peut être individuellement supérieure à 24 mm et la résistance au glissement (déterminée conformément à la méthode d'essais NBN EN 1341 - Annexe D) ne peut être individuellement inférieure à 35 (valeur USRV -Unpolished Skid Resistance Value) ;

Considérant que pour le marquage CE, la Fédération de la Pierre bleue de Belgique déclare la valeur de glissance de 35 (déclaration de conformité pour les produits de voirie sur matière première (brut de sciage)) ; qu'afin de garantir cette valeur pour les produits finis, la finition « lisse » doit être la plus brute possible (soit au minimum un meulé gris) ;

Considérant que la résistance à l'usure est déclarée quant à elle à 18,8 et est également conforme aux documents et normes précités ;

Considérant que le Cahier des Charges Type relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale CCT 2011, version 2012, impose également ces valeurs normatives ; que le projet est conforme à ces normes ;

Considérant que le format des pavés et le type de finition ont également été adaptés en fonction de l'usage du revêtement ; que la finition prévue pour les surfaces carrossables (rugueuse) et des pavés de petites dimensions permettent d'améliorer les valeurs déclarées et de garantir ainsi le respect de la valeur sécuritaire de 35 en toute circonstance ;

Considérant que la pierre bleue est le matériau de prédilection pour les espaces publics bruxellois de prestige ; que c'est ainsi qu'on le retrouve autour du Palais Royal, sur l'avenue Louise, la rue Dansaert, la rue Royale, l'avenue Franklin Roosevelt, l'avenue de Stalingrad, … ;

Considérant qu'en ce qui concerne la résistance et la tenue de la pierre bleue, la dégradation des chaussées urbaines revêtues de pavés ou de dalles peut être la conséquence de plusieurs phénomènes :

- un dimensionnement inadéquat des éléments modulaires;
- les caractéristiques mécaniques en fonction de la nature de la roche ;

Considérant que dans le cas du projet, compte tenu de dimensions allongées du module (L>150mm et L> 2 x l'épaisseur), les éléments modulaires sont considérés comme des dalles et doivent donc répondre à la norme NBN EN 1341 et aux prescriptions techniques PTV 841 ; que la résistance en flexion des éléments a été calculée selon ces normes ;

Considérant que les joints ont un rôle crucial dans la bonne tenue d'un revêtement en pavés et en particulier dans les virages ; que, pour cette raison, le projet prévoit des joints avec une adhérence et des performances améliorées via l'ajout de polymères dans les zones circulées ;

Considérant que le coffre des revêtements circulés est composé d'une sous-fondation de 30 cm d'épaisseur et d'une fondation en béton maigre de 25 cm d'épaisseur avec ouvertures de drainage ; que ce coffre respecte les codes de bonne pratique et notamment les recommandations du Centre de Recherche Routière et du Certu

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

pour une circulation lourde ;

Considérant que ce matériau présente de nombreuses qualités : esthétique, planéité, solidité, entretien, autonettoyant,… ;

Considérant que la typologie de plain-pied facilite un entretien quotidien ;

Considérant qu'il n'y a aucune contre-indication à l'usage de ce revêtement traditionnel bruxellois sur l'ensemble du périmètre du projet ;

7.5.2. Autres revêtements :

Considérant que comme mentionné plus haut, les rues perpendiculaires aux boulevards comprises dans le périmètre de la demande, sont prévues avec des matériaux identiques à ceux utilisés dans la zone « UNESCO » : pavés de porphyre sciés en partie centrale, filets d'eaux en pierre bleue, et pavés platines contre les fronts de bâtisses, dans un aménagement de plain-pied ;

Considérant que le projet comprend –à travers ces rues perpendiculaires- une articulation entre le réaménagement des boulevards centraux, et ce qui a été récemment réalisé dans l'Ilot Sacré ; que ce qui a été réalisé se révèle très positif pour la convivialité et la mise en valeur du patrimoine dans le cœur du Pentagone ;

Considérant que les aménagements morcelés existants, chaotiques, fonctionnalistes, laissent place à l'unité et la cohérence, et ce dans un périmètre toujours plus large autour de la Grand Place ; que le projet s'inscrit dans le prolongement direct des projets déjà réalisés en vue de requalifier le périmètre protection « UNESCO » et le centre de Bruxelles ;

Considérant que le projet prévoit des aménagements avec un profil de plain-pied (sans trottoirs rehaussés par rapport à la chaussée) ; que ce profil est celui qui prévalait avant le XIXème (avec caniveau central) ; que le dessin prévu pour ces rues perpendiculaires est une évocation contemporaine du profil « traditionnel » bruxellois (celui qui prévaut à partir du XIXème) ; que les matériaux prévus dans le projet sont les matériaux de la voirie traditionnelle des «Flandres » ; que ces revêtements constituent le fil conducteur des projets de réaménagement dans l'Ilot Sacré ;

Considérant que l'on retrouve donc les matériaux suivants dans la configuration suivante :

- des pavés en grés à tête plate –dits pavés platine- le long de l'alignement et fronts de bâtisses, formant les trottoirs ;
- des pavés de porphyre oblongs au centre, formant la chaussée ;
- un bandeau de pierre bleue entre le grés et le porphyre, formant la bordure, et parfois le filet d'eau ;

Considérant que le pavé de porphyre traditionnel est d'une pierre très dure, adaptée au charroi ; que c'est la raison pour laquelle il est habituellement utilisé comme revêtement de chaussée ;

Considérant que le pavé platine est le revêtement traditionnel des trottoirs bruxellois par excellence ; qu'il présente de nombreuses qualités telles qu'une planéité satisfaisante, ils sont antidérapant, résistants aux salissures, ils s'accordent avec le cadre patrimonial,… ;

Considérant que le pavé de porphyre convexe (non scié), si on lui reconnaît aujourd'hui des qualités esthétiques et techniques indéniables (et qu'il a toute sa place dans le cadre des réaménagements d'espaces publics), est moins adapté à une circulation intensive de piétons, poussettes, fauteuils roulants, vélos et autres usagers faibles de l'espace public que d'autres types de revêtements (ce qui ne pose pas de problème quand il est juste utilisé en chaussée) ;

Considérant que dans le cadre du projet les pavés de porphyre de récupération sont sciés afin d'en améliorer sensiblement la planéité ; que cette adaptation du revêtement habituellement placé en chaussée est rendue nécessaire par la nouvelle vocation piétonne de ces espaces public et afin d'assurer une bonne accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le sciage de la couche d'usure superficielle et irrégulière du pavé porphyre initial (juste 1 ou 2 cm), et sa remise en place, est une approche fondamentalement durable : il s'agit d'une adaptation du revêtement existant aux exigences légitimes des usagers faibles, en fonction des possibilités techniques actuelles ;

Considérant que les rues perpendiculaires ainsi réaménagées sont rendues accessibles aux modes actifs sur toute leurs largeurs ;

Considérant que l'article 3 du titre VII du RRU stipule que les aménagements doivent intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite (4°), et assurer le confort, la commodité et la continuité du cheminement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des deux-roues légers (6°) ;

Considérant que la prescription 26.5 de la du PRAS stipule que *les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins*, et que la mise en œuvre de pavés de porphyre sciés permet de concilier les impératifs patrimoniaux et les dispositions règlementaires relatives à l'ICR ;

Considérant que du fait de cette adaptation du pavé habituellement utilisé en chaussée, la partie centrale de la voirie devient particulièrement confortable, aussi confortable que les parties latérales constituées des pavés platines (habituellement utilisés pour les trottoirs) ;

Considérant que les pavés de porphyre sciés, s'ils sont adaptés pour les modes actifs, restent également adaptés au charroi lourd (véhicules de propreté publique, véhicules de secours, livraisons,…) du fait notamment de la dureté de la pierre ;

Considérant que les parties latérales sont et restent parfaitement adaptées aux piétons ; qu'il n'est pas problématique (c'est plutôt naturel), dans un espace public piétonnisé, de favoriser l'occupation de la partie centrale de la voirie par des piétons ;

Considérant que d'un point de vue patrimonial la mise en œuvre de pavés porphyre sciés constitue une évolution qui tient compte du passé ;

Considérant que le filet d'eau en pierre bleue continue à assurer l'articulation entre les pavés platine des zones contiguës aux fronts de bâtisses et les pavés de porphyre de la zone centrale de la voirie, comme c'est le cas dans le profil traditionnel de la voirie bruxelloise ;

Considérant que dans les rues perpendiculaires inscrites dans le périmètre de la demande, comme dans le périmètre UNESCO, les filets d'eau en pierre bleue participent à structurer l'espace public (comme jadis la bordure en pierre bleue) ; qu'ils s'accordent avec les soubassements des bâtisses, traditionnellement en pierre bleue également, et avec le revêtement des boulevards et places concernés par le projet ;

Considérant que les aménagements prévus pour les rues perpendiculaires sont accessibles pour tous les modes actifs, sur toute la largeur ; que les parties latérales le sont également ;

7.6. Environnement :

Considérant que nous respirons tous chaque jour entre 15.000 et 20.000 litres d'air ; que si on en croit la procédure d'infraction relancée à l'encontre de la Belgique par la Commission Européenne fin juin 2015 (liée aux particules fines à Bruxelles), sa qualité est de plus en plus préoccupante et les progrès réalisés insuffisants ;

Considérant qu'environ neuf habitants sur dix des villes européennes respirent un air chargé de polluants considérés comme responsables de 400.000 morts prématurées chaque année, a indiqué mercredi l'Agence européenne de l'environnement ;

Considérant qu'à Bruxelles les émissions atmosphériques proviennent essentiellement de l'usage des

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

véhicules et du chauffage ;

Considérant qu'afin de protéger la santé et l'environnement, il est crucial que la qualité de l'air ambiant soit la meilleure possible ; qu'il est donc nécessaire de prendre des mesures actives afin de surveiller la pureté de l'air ambiant et tendre à éliminer tous les polluants ;

Considérant que, dans ce but, le Parlement Européen a adopté la Directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Considérant que les valeurs indicatives de la qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la santé OMS sont plus strictes que les valeurs limites ou les valeurs cibles imposés par l'Union européenne ;

Considérant que l'OMS recommande aux autorités la mise en place de politiques dont on sait qu'elles améliorent la qualité de l'air, politiques consistant, par exemple, et en premier lieu, à promouvoir les modes durables : les transports publics, la marche et le vélo, plutôt que des transports reposant en grande partie sur les véhicules à moteur privés ;

Considérant que dans le périmètre du projet la baisse sensible du niveau d'exposition aux particules fines est évidente ;

Considérant que cette affirmation est corroborée par une étude réalisée par Bruxelles Environnement sur base de mesurages d'avant juin 2015 et après la mise en place de la phase test ;

Considérant que le Black Carbon (NOx) est considéré comme un bon indicateur des polluants émis par le trafic, – tels que le dioxyde d'azote (NO2), le monoxyde de carbone (CO), le benzène, … –l'étude de BE nous, permets de conclure que la contribution locale aux concentrations de ces polluants a diminué de façon équivalente ;

Considérant que sur la boucle de desserte mise en place dans le cadre de la phase test (lieu théoriquement le plus défavorable), les mesurages réalisés par Bruxelles Environnement, sur base des concentrations de NOx relevées à la station Sainte-Catherine, démontrent qu'il n'y a « *pas un effet significatif sur la qualité de l'air qui pourrait être lié à une augmentation du trafic au niveau du Quai aux Briques ou dans les rues environnantes* » ;

Considérant que l'étude de Bruxelles Environnement reprise dans le rapport d'incidence conclue « *que la mise en œuvre du piétonnier au Boulevard Anspach a permis de réduire la contribution locale aux concentrations de Black Carbon de 56 à 79%, et les concentrations totales de Black Carbon de 35 à 55%* ; que le projet dans sa globalité (avec le volet mobilité qu'il contient) induit une amélioration sensible de la qualité de l'air ;

Considérant que le bruit occasionné par les véhicules motorisés est la principale source de nuisance sonore en milieu urbain, bien supérieure à celle occasionnée par les personnes ; que l'apaisement de la circulation automobile dans le périmètre du projet induit une réduction globale du bruit, comme le confirme Bruxelles Environnement dans ses études dont les conclusions sont reprises dans le rapport d'incidences ;

Considérant que Bruxelles Environnement met en exergue le fait que subir des niveaux de bruit permanents ou temporaires, de jour ou de nuit, a des conséquences sur la santé et la qualité de vie en général ; que des études épidémiologiques démontrent que les risques d'attaque cardiaque augmentent de 40% lors d'exposition à des niveaux sonores de 50 dB(A) sur de longues périodes (20 ans et +) ; que la Région a adopté le 2 avril 2009 un nouveau plan de lutte contre le bruit en milieu urbain qui vise à maîtriser l'environnement sonore de la région afin de garantir une qualité de vie pour tous ; que le projet a un effet direct sur le périmètre de la demande du fait de la suppression de la circulation sur certaines parties de voiries, et sur un périmètre plus large du fait de l'apaisement de la circulation dans le Pentagone (réduction sensible de la circulation de transit) ;

Considérant que le rapport d'incidences contient une étude intitulée «*EVALUATION DE L'IMPACT SONORE RELATIF À LA MISE EN PLACE DURANT UNE PÉRIODE TEST D'UNE ZONE PIÉTONNE DANS LE CENTRE DE BRUXELLES: Comparaison des résultats des Phases I (avant piétonnier) et II (test du piétonnier)*», réalisée par Bruxelles environnement ; que Bruxelles environnement conclut que « *la mise en piétonnier de ce tronçon d'axe routier a un impact favorable sur l'ambiance sonore en journée et ce plus particulièrement au centre de la zones concernée » ;*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que l'impossibilité de transiter facilement à travers le Pentagone est de nature à favoriser un transfert modal, de la voiture vers les modes plus durables ;

Considérant que de nombreuses grandes villes prennent des mesures en vue d'opérer ce transfert modal, devenu nécessaire :

- à Paris :
    - la Ville de Paris est parvenue, par des aménagements et par une réduction du stationnement (-70.000 emplacements sur les 150.000 existants en voiries, sur 25 ans), à réduire de 25% la circulation automobile entre 2000 et 2010, en opérant un transfert modal ver le vélo (+85%) et les transports publics (+12% métro) ;
    - la Maire de la Ville a un projet de piétonisation de la voie Georges-Pompidou (13 km) sur un tronçon de « *3,3 km qui va du tunnel des Tuileries (Ier arrondissement) au bassin de l'Arsenal (4e)* », «*Ce choix peut paraître radical, mais c'est une question de santé publique* » ; pour combattre la pollution urbaine, la Ville restreint le week-end l'entrée de la ville exclusivement aux voitures des habitants ;
    - se dote d'une stratégie globale pour les piétons en vue d' « *inverser la logique des années 1970 qui voulait adapter la ville à la voiture et répondre à une demande forte des Parisiens, telle est l'ambition de la municipalité. Pour ce faire, des actions de grande envergure sont lancées sur tout le territoire de la capitale* ». Paris part du constat que :
        - plus de 50% des espaces publics sont consacrés à la voiture alors que ce mode ne représente que 13% des déplacements, et que d'un point commercial) ;
        - la vitalité commerciale des quartiers est également très liée à la possibilité offerte à tout un chacun d'accéder à pied aux lieux où l'on fait ses courses (voiture : 4%) ;
- la ville d'Oslo annonce actuellement la mise en route d'un projet qui éliminera complètement les véhicules privés de ses rues centrales d'ici 2019, ce qui signifie l'exclusion de la ville de 350.000 véhicules, la construction, de 60 km de pistes cyclables et une expansion massive des transports publics ;
- à Madrid, les voitures ont été exclues de certaines rues du centre (près de 2 km² du centre-ville) ; l'espace réservé exclusivement aux piétons a été significativement étendu, dans la perspective de rendre la ville complètement sans voitures dans les 5 prochaines années, et dans ce cadre, 24 des rues avec la circulation la plus importante vont être réaménagées dans un avenir proche ;
- la ville de Chengdu en Chine a été conçue spécialement afin d'être piétonne ; que seule la moitié des rues sont autorisées aux véhicules motorisés ;
- Hambourg conçoit actuellement un « réseau vert » qui va connecter en vélo et à pied les parcs de la ville sur 40% de son territoire ; ce projet sera entièrement finalisé d'ici 15-20 ans avec une exclusion implicite de la voiture (les projets urbains réduisent l'espace dédié à la circulation automobile) ;
- Helsinki opère actuellement une réduction du parc automobile autorisé en fonction de l'augmentation de sa population; la ville espère que d'ici 10 ans, il ne sera plus nécessaire de posséder une voiture;
- L'objectif de Copenhague pour la fin de l'année de 2015 est ambitieux : atteindre 50 % de personnes transportées à vélo dans les trajets domicile-travail. Par ailleurs la Ville a décidé de rendre la rue Stroget piétonne permanente après une période d'essai de deux années, ce qui en fait la première et la plus longue rue piétonne de l'Europe. Seuls les piétons et les cyclistes peuvent y circuler; les camions de livraisons y sont autorisés uniquement en matinée ;

Considérant qu'il existe d'autres exemples : Dublin, Milan, New York,… ; que la Région bruxelloise ne peut demeurer inactive ; que le projet porté par le SPF-MT va dans la bonne direction ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant qu'en ce qui concerne les plantations, les arbres actuels sont inadaptés aux lieux ; que leurs systèmes racinaires se sont développés dans des bacs en béton surélevés ; qu'ils ont dû subir des élagages successifs, et que leur éventuelle replantation au niveau du sol nécessiterait une rehausse de la couronne ;

Considérant que le projet constitue une opportunité pour planter des arbres adaptés aux caractéristiques des lieux, des arbres qui peuvent se développer naturellement sans coupe sur la couronne (ou alors limitée) ;

Considérant que le projet permet de passer de 200m² de surface en pleine terre à 3400m², à laquelle il y a lieu d'ajouter 7300 m² de surface semi-perméable ;

Considérant que cette augmentation significative de pleine terre et de surfaces semi-perméables en lieu et place d'une surface dominée par le bitume, aura une incidence sur la qualité de l'air et le climat de la ville (lutte contre les halos de chaleur en été) ;

Considérant que le sous-sol de la rue Orts est fort chargé d'impétrants, principalement sur un côté de la rue, ce qui ne permet pas d'y planter des arbres ;

Considérant que cette contrainte obligerait de planter les arbres trop vers le milieu de la rue, ce qui ne serait pas harmonieux et boucherait la vue sur le bâtiment de la Bourse ;

Considérant que sur la place de Brouckère le bouquet d'arbres déjà prévu colonisera déjà la quasi-entièreté de la zone de pleine terre qui est encore libre à côté des collecteurs, de la station de métro et des impétrants ; qu'il n'est donc pas possible de prévoir des arbres supplémentaires ;

Considérant que le projet intègre une réflexion sur la gestion de l'eau en vue de favoriser la récupération et l'usage des eaux de ruissellement pour l'arrosage des plantations (par un système d'arrosage automatique), et ainsi limiter sensiblement le rejet à l'égout ;

7.7. Economie :

Considérant que ATRIUM BRUSSELS s'est penché sur les effets de la piétonisation sur le tissu commercial situé dans le périmètre du projet et à proximité ;

Considérant qu'une opération de revitalisation comme celle qui est prévue -où la fréquentation automobile est réduite ou supprimée- est de nature à avoir un impact sur le prix de l'immobilier et les loyers commerciaux, à induire des changement de clientèle et à modifier les comportements d'achats ;

Considérant que le tissus commercial situé dans le périmètre du projet est composé à 36% d'HORECA et à 26% de services/loisirs/divers ;

Considérant que les commerces du centre-ville, et plus encore les commerces de proximité, contribuent fortement à l'animation de la ville et des quartiers, non seulement à l'occasion d'animations commerciales, mais aussi toute l'année, d'une part en participant au décor urbain par les enseignes, les vitrines, les éclairages, et d'autre part, en générant d'importants flux de clients ;

Considérant que la nouvelle situation projetée constitue une opportunité pour certains types de commerce: plus de visibilité, de possibilité d'installer des terrasses ou étals et d'attirer une nouvelle clientèle ;

Considérant qu'un phénomène de rotation des surfaces commerciales, lié à la valorisation immobilière, est généralement visible dans les premières années qui suivent la piétonisation ; que c'est la modification du statut de la zone qui est l'unique raison de cette valorisation foncière ; que le simple fait d'annoncer l'aménagement a déjà une incidence sur la valeur des surfaces commerciales et immobilières (à la hausse) ;

Considérant que l'enquête réalisée par ATRIUM BRUSSELS entre la mi-septembre 2015 et la mi-octobre 2015 met en évidence qu'il y a une divergence importante entre les clients et les commerçants en ce qui concerne l'adhésion au principe du projet ; que si 49% des commerçants y sont opposés (27% pour), 55% des clients y sont favorables (30% contre) ;

Considérant que les clients non motorisés achètent généralement moins par visite, mais réalisent des achats

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

avec une plus grande fréquence ; qu'ils sont des clients fidèles ;

Considérant qu'il ne faut pas empêcher les clients de venir en voiture, mais qu'il y a lieu de trouver un meilleur équilibre entre tous les modes, et de reconnaître le rôle clef des autres usagers et notamment des piétons dans le dynamisme des commerces ; tout client étant avant tout un piéton ;

Considérant que le profil du chaland dans le périmètre du projet est constitué à 42% d'usagers des transports publics et à 38% de piétons ; que les automobilistes représentent 18% des chalands;

Considérant que les chalands proviennent pour l'essentiel (82%) de la Région bruxelloise, de Flandres (9%) de Wallonie (5%), et 4% de l'International ; que la part de ce dernier segment est croissant ;

Considérant que l'insatisfaction de tous porte sur les aménagements actuels et le mobilier (ainsi que sur la sécurité et la propreté) en place depuis le début de la phase test (pas le principe du projet) ; que le projet actuel est la concrétisation du principe auquel une majorité des clients adhère ;

Considérant que des études, notamment menées en France et reprises par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, « COMMERCES ET ZONES A PRIORITE PIETONNE », février 2011), permettent de comprendre que les achats dans des secteurs piétonnisés ou semi - piétonnisés sont considérés par de nombreux usagers comme une situation de loisir ; que l'ambiance détendue, l'animation, la qualité urbaine, le confort de la marche, incitent la clientèle à flâner et à consommer, et attirent des visiteurs ; que l'attractivité de la zone est d'autant plus marquée que l'offre en commerces et services est diversifiée et accompagnée par la présence d'équipements culturels ou administratifs ; ce qui est le cas dans le cadre de ce projet ;

Considérant que les commerces s'adaptent à une nouvelle clientèle ; que les études nous informent que ce type d'environnement suscite plus d'achats impulsifs, qui impliquent une modification de l'offre et entraînent des activités commerciales spécialisées ;

Considérant que cette clientèle attend plus de confort d'un aménagement, favorable à la marche ou au vélo ; qu'elle doit trouver du plaisir à faire des achats dans un environnement emblématique et agréable ; qu'elle reviendra d'autant plus volontiers vers le commerce de proximité, qu'on lui permet de transformer une contrainte (achats) en plaisir (promenade, culture et loisir) ;

Considérant que des quartiers contigus au périmètre de la demande vont faire l'objet de requalifications, de réaménagements ; que cela va avoir pour effet d'accroitre la zone de chalandise du centre-ville ; que, par exemple des permis d'urbanisme ont été délivrés pour le réaménagements de la rue des Riches-Claires, de la rue du Midi, de la rue Neuve, …

Considérant que les terrasses HORECA ne sont pas définies par le permis d'urbanisme ; qu'elles devront faire l'objet d'autorisations pour l'occupation du domaine public, et le cas échéant – notamment quand elles concernent un bien protégé- d'une demande de permis d'urbanisme spécifique (généralement introduite par l'exploitant) ;

Considérant que les événements dramatiques se sont multipliés depuis juin 2015, et ont eu un impact sur l'activité commerciale en entraînant une baisse du nombre de clients dans les magasins, cafés, restaurants et hôtels : les attentats à Paris (le 13 novembre 2015), le lock down de Bruxelles (dès la fin novembre), et les attentats à Bruxelles et à Zaventem (avec les alertes au centre ville, la fermeture du métro et des gares, et l'atmosphère de crainte qui a régné pendant le niveau d'alerte 4) ; qu'il semble qu'un an après les attentats les conséquences sont toujours lourdes pour les secteurs du commerce et de l'HORECA ;

Considérant qu'une étude effectuée par le SNI (Syndicat National des Indépendants) sur base des chiffres du bureau d'informations commerciales, Roularta Business Information, révèle que le nombre de faillites et de cessations d'activités pour l'HORECA en Région bruxelloise a augmenté :

- Entre avril 2016 et février 2017, il y a eu 13% de faillites en plus dans l'Horeca bruxellois par rapport à la période avril 2015-février 2016. Le nombre de faillites a augmenté de 320 (avril 2015-février 2016) vers 362 faillites (avril 2016-février 2017). Le nombre de cessations dans l'Horeca bruxellois a également augmenté lors

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

de cette même période, mais dans une moindre mesure, à savoir 1,2 pourcent. Il y a eu 540 cessations entre avril 2015 et février 2016 par rapport à 547 cessations entre avril 2016 et février 2017 ;

- Le nombre de cessations dans le commerce de détail bruxellois (-1,2 pourcent) et le nombre de faillites (-1,5 pourcent) a baissé légèrement, mais c'est surtout le nombre de starters qui s'est écroulé de 11 pourcent dans ce secteur entre avril 2016 et février 2017 par rapport à la même période de l'année précédente. 838 commerces ont été créés entre avril 2015 et février 2016 et 'seul' 745 commerces entre avril 2016 et février 2017. Moins de gens ressentent le besoin de créer un commerce dans la Région de Bruxelles-Capitale depuis les attentats ;

Considérant qu'en avril 2016 la Région bruxelloise a mobilisé 66 millions d'euros, et adopté une série de mesures d'urgence ; que plus de la moitié du montant mobilisé a été attribué à l'économie et à la relance des entreprises : "*il faut de la sécurité, il faut doper les entreprises, redorer l'image de Bruxelles, faire revenir les touristes, dire aux Bruxellois qu'il faut réinvestir le centre-ville, les terrasses et consommer bruxellois. Il faut faire vivre l'économie, sortir de cette espèce de psychose, de peur des attentats. Il faut dépasser tout cela.*" (Ministre bruxellois en charge de l'Economie et de l'Emploi, Didier Gosuin);

Considérant que dans le cadre du présent projet, des contacts ont eu lieu avec le Comité Economique et Social de la Région pour que le projet soit un succès sur le plan des activités économiques également ; que la Ville a fait réaliser une étude par Geoconsulting, dénommée « Piétonnisation_Blvd_Anspach» qui comprend une série de recommandations concernant le développement commercial des boulevards du centre ;

Considérant que diverses initiatives en vue d'accompagner la revitalisation économique de l'hyper centre sont en cours, ou programmées à court ou moyen terme :

- développement du projet du Musée de la Bière à la Bourse et introduction de la demande de permis d'urbanisme ;

- rénovation dans le socle du Centre Monnaie et qui vise à rénover et à diversifier l'offre commerciale en dessous du centre administratif, avec des commerces orientés vers la rue, ce qui permettra d'activer la vie dans les rues adjacentes et d'améliorer la continuité de la zone commerciale et des flux entre la rue Neuve, et la place de la Monnaie, rue de l'Evêque, rue des Fripiers, place De Brouckère, boulevard Anspach ;

- La demande de permis d'urbanisme pour le projet « Grétry », qui vise à la transformation du bâtiment appartenant à la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles, est à l'instruction. Il prévoit la réalisation de plusieurs espaces commerciaux au niveau du rez-de-chaussée qui permettront également d'augmenter et de diversifier l'offre qualitative dans le périmètre ;

- la rénovation et d'amélioration qualitative de la station de Métro De Brouckère, avec une meilleure intégration des bouches d'entrée et de sortie dans le tissu urbain, est prévue, ce qui renforcera l'image de la desserte en transport en commun et renforcera l'activité commerciale. Les stations de pré-métro de la Bourse et De Brouckère vont également être complètement rénovées, et elles vont accueillir des équipements qui constitueront un support aux activités en surface, tels que des sanitaires publics et du stationnement vélo ;

Considérant de plus que des problèmes structurels dans les tunnels, dont notamment le tunnel Stéphanie (de janvier 2016 à aout 2016), ont nécessité la réalisation de travaux et leur fermeture provisoire, ce qui a généré des problèmes de mobilité et des congestions qui ont gênés les riverains et les résidents de la périphérie pour se rendre dans le centre de Bruxelles ;

Considérant qu'en ce qui concerne le secteur HORECA, depuis 2016 les exploitants dont au moins 10 % du chiffre d'affaires découlent des services de restaurant et de restauration ont du passer au « service de caisse enregistreuse » (SCE, alias la « boîte noire »), telle que prescrite par le service fédéral Finances ; que la boîte noire est jugée « indigeste » par le secteur ; que selon le vice président de la Fédération Horeca-Bruxelles (Mr Philippe Trine) : « Plusieurs études universitaires menées en Belgique concluent que l'on risque de perdre de 25.000 à 68.000 emplois et de voir disparaître près de 30 % des entreprises » ; que de toute évidence cette contrainte affecte sévèrement le secteur HORECA ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le périmètre du projet n'est pas défini par des motifs socio-économiques, mais qu' il se fonde sur une logique urbanistique liée au caractère radioconcentrique de Bruxelles ; que le projet part du centre situé à proximité du lieu le plus emblématique de la Ville -la Grand-Place- pour s'étendre et englober 2 places qui font office d'articulations entre les parties réaménagées et celles maintenues ;

Considérant que le nombre de kiosques prévus dans le projet est au nombre de 3 ; que 2 autres kiosques sont prévus sur la place de la Bourse (5 au total, destinés à la vente de journaux, la promotion de produits belges de qualité et originaux,…) ;

Considérant que la Ville de Bruxelles possède de nombreux biens dans le périmètre de la demande (qui va bien au-delà du bâtiment Continental ou de la Bourse de Bruxelles) ;

Considérant que les autorités compétentes en matière d'urbanisme sont vigilantes en ce qui concerne les remembrements des surfaces commerciales ; que la Ville est également en mesure de peser sur les évolutions ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'évolution des loyers des logements, la Ville n'a pas pour politique de suivre l'évolution du marché immobilier, s'il y a des augmentations de loyers, celles-ci résultent éventuellement des travaux réalisés sur le bien en location ;

7.8. Chantier :

Considérant que le rapport d'incidences contient les informations relatives au planning prévisionnel et les différentes phases prévues pour la mise en œuvre du projet ;

Considérant que depuis l'adoption et l'entrée en vigueur de l'Ordonnance « Chantier » du 3 juillet 2008 et divers arrêtés d'application (notamment l'AGRBC du 30/01/2014 portant sur la « *Coordination des chantiers en voirie* »), les travaux en voiries sont bien mieux coordonnés que par le passé ;

Considérant que le réaménagement projeté est l'occasion de procéder au renouvellement des réseaux de distribution vétustes, et de procéder aux travaux d'entretien des volumes souterrains dédiés aux transports publics ;

Considérant que les travaux, dans ses différentes phases, devront faire l'objet d'une information préalable et d'une concertation avec les riverains et les commerçants, afin que tous puissent anticiper les contraintes et prendre des dispositions pour en limiter les conséquences ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accès aux commerces, bureaux et habitations, pendant le chantier, et limiter le bruit et les poussières ;

Considérant qu'une permanence d'information avec un ombudsman sera mise en place en conséquence, par les différents pouvoirs publics concernés par des projets dans le périmètre ou à proximité immédiate (ceci comprenant également les projets de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de la Ville…) ;

Considérant que le rapport d'incidences précise le phasage prévu pour la réalisation du projet (point 5, pages 133 à 136 du RI), dans le but de limiter les perturbations ; qu'il y a lieu d'également se coordonner avec la STIB, la Ville de Bruxelles, la Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, qui tous ont des chantiers qui peuvent avoir également une incidence sur la mise en œuvre de ce projet ci et susceptibles d'impacter également la vie des habitants et commerçants ;

Considérant que le demandeur prévoit d'imposer à l'adjudicataire du marché de travaux les contraintes suivantes en vue de limiter les désagréments du chantier pour les commerces et habitants concernés :

« *L'entrepreneur est tenu d'assurer le passage des piétons, des cyclistes, des transports en commun, des riverains, des livraisons, des services de secours conformément à la règlementation en vigueur, au plan de mobilité de la Ville de Bruxelles et à la fréquentation des lieux. L'entrepreneur est tenu d'assurer le passage sur les voies publiques. » {…}*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

« L'entrepreneur est tenu d'avertir, s'il y a lieu, par écrit et 8 jours à l'avance les sociétés de transports en commun éventuellement concernées, des travaux faisant l'objet du présent cahier des charges, en précisant la nature et la durée présumée de ces travaux, ainsi que les diverses phases de circulation prévues en mentionnant clairement les diverses déviations éventuelles envisagées après accord de la police et du fonctionnaire dirigeant. » {…}

« En ce qui concerne les éventuelles mesures spéciales à prendre au droit et à proximité des voies de tramways et/ou des itinéraires de bus, l'adjudicataire se conforme aux directives des sociétés de transports concernées, préalablement approuvées par le fonctionnaire dirigeant. » {…}

« La circulation des piétons doit être assurée en toutes circonstances sur des trottoirs, passerelles ou bandes de circulation pour piétons d'une largeur utile suffisante et conformes aux plans de circulations approuvés. » {…}

« Des accès à chacun des arrêts de transport en commun ou des entrées aux stations souterrains de (pré-)métro, à partir des trottoirs, doivent être maintenus. Trottoirs, passerelles ou bandes de circulation pour piétons seront antidérapants et maintenus dans un état de propreté suffisant pendant toute la durée des travaux. »{…}

« L'accès des piétons et des véhicules aux immeubles riverains, garages, parkings, etc... doit pouvoir se faire, sans aucune interruption et dans les meilleures conditions, pendant toute la durée des travaux. Si l'entrepreneur souhaite interrompre l'accès aux immeubles riverains, garages, parkings, etc., il doit obtenir un accord écrit du fonctionnaire dirigeant et prévenir le riverain concerné. {…}

L'entrepreneur est obligé d'informer les riverains des travaux qui seront réalisés, ainsi que des différentes phases de circulation. »

« {…} même dans une zone temporairement interdite, l'accès des véhicules utilitaires aux immeubles riverains, commerces, artisans, parkings, etc... doit être maintenu sans interruption dans la mesure du possible, de manière à ne pas entraver l'activité professionnelle des occupants. »
Considérant que le cadre règlementaire en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale -notamment l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 juillet 2013 relatif à l'exécution des chantiers en voirie-, les dispositions prévues par le demandeur dans son cahier spécial des charges, et les dispositions prévues à l'annexe I du présent permis, sont de nature à permettre le maintien des activités dans les zones concernées ;

Considérant que les travaux de réaménagement des espaces publics constituent un désagrément inhérent à la vie en ville, d'autant que, pratiquement, rien de significatif n'a été fait depuis les années 70 ; qu'il y a cependant lieu d'en limiter les nuisances ; que ceci pourra également se faire au travers de conditions particulières qui seraient imposées à l'occasion du traitement des déclarations « chantier » de classe 3 ;

7.9. Sécurité – salubrité

Considérant que la production de déchets due à la fonction séjour de l'espace public, aux terrasses des cafés et restaurants, à la présence d'un banc, est proportionnelle à l'agrément que les usagers trouvent à la pratique d'un espace apaisé ; que l'entretien, les équipements de propreté sont à prendre en compte ; que cette dimension requiert une attention particulière (équipements en suffisance et plus de ressources en matière d'entretien) ;

Considérant que le projet comprend le placement de 84 poubelles ; qu'il y a lieu d'assurer la présence d'une poubelle à proximité immédiate de chaque banc ;

Considérant qu'une meilleure lisibilité des espaces publics facilitera leur gestion et améliorera le contrôle social ; que l'action des forces de l'ordre sera également facilitée ;

Considérant que la Ville mène une politique active visant à réduire les incivilités en espace public (déchets, crachats, mégots, …) ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le projet prévoit un éclairage uniforme, sans trous noirs, sur tout le périmètre ; que les mâts d'éclairage prévus sur les boulevards dans la zone de séjour entre les arbres sont pourvus de double projecteurs, offrant un bon et large éclairage tant sur la partie centrale du boulevard que sur les parties latérales, afin d'assurer un sentiment de sécurité et un meilleur contrôle social ;

Considérant que le sentiment de sécurité et de salubrité sera amélioré par le projet :

- la suppression des bacs de béton induira une meilleure lisibilité des espaces publics et la suppression de coins d'insalubrité ;
- la refonte de l'éclairage public, en lieu et place de l'éclairage public fonctionnel des années '70, permet d'avoir une meilleure répartition de la lumière, plus homogène, ce qui va améliorer le sentiment de sécurité ;
- le projet s'accompagne d'un déploiement de mobilier urbain tel que poubelles, bancs publics…

Considérant que Bruxelles Mobilité a prévu dans le cadre de la rénovation de ses stations Bourse et de Brouckère des sanitaires publics qui seront accessibles en permanence ;

7.10. Urbanisme et paysage urbain :

Considérant que les aménagements projetés prévoient la plantation d'arbres d'alignements à rythme régulier, des alignements structurants, conformes à la prescription 24 du PRAS qui spécifie que « les espaces structurants arborés doivent être plantés de manière continue et régulière » ;

Considérant que le projet, sobre et arboré, comportant deux alignements continus d'arbres de haute tige, tout en composant avec les contraintes actuelles liées au sous-sol, dans une interprétation plus contemporaine en termes d'usage et de paysage urbain ;

Considérant que l'espace projeté se présente comme un parc urbain longitudinal, avec différentes activités sur 2 bandes qui concentrent les plantations et le mobilier ; que la place Fontainas sera un square très verdurisé en connexion directe avec le parc Fontainas, où l'on trouve des terrains de sport et des plaines de jeux ; que les espaces publics conservent leur polyvalence et une certaine souplesse d'usage ; que pour ce faire, il y a lieu dans un premier temps de limiter -en réseau viaire- le mobilier à ce qui est nécessaire ; qu'il est alors toujours possible d'implémenter la situation existante avec des jeux, des bancs, des arceaux,… ;

Considérant que l'axe fonctionnel devient une promenade verdoyante ;

Considérant que la composition du projet intègre les éléments fondamentaux qui structurent les espaces publics que sont les fronts de bâtisse ; que c'est ainsi que le tronçon situé entre la rue de l'Evêque et la rue Fossé aux Loups est réaménagé avec une approche plus « créative », avec des éléments lumineux suspendus et un calepinage plus dynamique ;

Considérant que le tracé strictement rectiligne des boulevards et les formes géométriques régulières des places qui ponctuent cet axe sont forts ; que ce projet apporte une qualité urbaine et paysagère;

Considérant que l'usage de la pierre bleue s'accorde avec le patrimoine architectural, dont un certain nombre de détails architecturaux qui composent les façades sont dans ce matériau ;

Considérant que le périmètre de la demande est déjà conséquent ; que la cohérence est assurée sur une partie déjà significative des boulevards ; que le projet s'accorde avec des projets récemment réalisés et d'autres projets en cours; que les limites d'intervention du présent projet ne mettent pas en péril la cohérence sur l'ensemble de la zone ;

Considérant que le projet constitue, dans sa morphologie, et le cas échéant du point de vue de la mobilité, un premier jalon qui peut s'étendre de toute part jusqu'à la Petite Ceinture ;

Considérant qu'avec ce projet, un pas significatif est franchi en vue de la requalification du centre-ville : que les limites du périmètre sont constituées par deux grandes places ; qu'il est à espérer que des projets pour les trois

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

extrémités des boulevards situées au-delà des 2 places verront rapidement le jour ; que la transition entre le projet et la situation existante et maintenue se fait à partir de points d'articulations adaptés : la place Fontainas et la place De Brouckère ;

Considérant que le miroir d'eau prévu sur la rue Orts constitue une plus valus paysagère significative ; que par ailleurs ce plan d'eau sans profondeur est agrémenté de jets qui permettent une appropriation ludique de cet élément ;

Considérant que ce plan d'eau ne constitue aucune contrainte par rapport à son emprise sur l'espace public ; qu'il permet une réversibilité et une souplesse totale quant à l'usage de son emprise ;

Considérant que le miroir d'eau est différent des jets d'eaux réalisés place Flagey en ce que le plan d'eau rectangulaire peut être permanant et qu'il forme un rectangle rigoureux ; que les jets sont placés conformément à une maille rigoureuse sont plus nombreux et moins hauts ;

Considérant que la commission de concertation est sensible à la qualité du projet, à ses dimensions paysagères, économiques, sociales, environnementales,… , à sa vision de vie en ville qu'il propose ; que le projet s'inscrit fondamentalement dans les plans stratégiques bruxellois ;

Considérant qu'un réclamant propose de supprimer les plantations basses, d'alterner deux essences d'arbres pour les alignements d'arbres, de prévoir des fosses rondes, … ;

Considérant que la création d'espaces verts répond aux aspirations de nombreux habitants du centre-ville ; que la proposition a été examinée par le service vert de la Ville, qui a l'expérience du terrain (également en ce qui concerne l'entretien) ; que l'essence des arbres d'alignements est concerté entre acteur de terrain (services de la Ville, SIAMU,…) et qu'il ne revêt pas un caractère problématique qui justifierait que cette essence soit remise en question ; qu'en ce qui concerne la forme des fosses, elle s'accorde avec la composition géométrique des espaces où elles s'inscrivent ;

Considérant que la place Fontainas est une des extrémités du projet actuel, pas une entrée de Ville ; que le projet ne prévoit pas le déplacement de la fontaine De Brouckère actuellement implantée Square Palfijn, ce n'est pas à l'ordre du jour ;

Considérant que les espaces publics une fois réaménagés pourront évoluer et accueillir des interventions artistiques, d'avantage de mobilier, plus de jeux,… ;

Considérant qu'il y a lieu de souligner que le projet a été distingué en juillet 2016 lors du 11ème Grand Prix Européen de l'Urbanisme ;

Considérant qu'il y a lieu de souligner que le projet a été distingué en juillet 2016 lors du 11ème Grand Prix Européen de l'Urbanisme ;

Considérant que Clear Channel a obtenu plusieurs permis d'urbanisme pour le placement de dispositifs publicitaires en espace publics ; que également que le gestionnaire de voirie délivre des autorisations d'occupation de voirie à titre précaire ;

8 <u>Conclusion</u>

Considérant que l'aménagement actuel du périmètre concerné par le projet est hétéroclite et très dégradé ; qu'il date d'une période qui faisait la part belle à l'automobile ; qu'en outre l'espace public dons il est question de reprendre l'aménagement en main n'a plus évolué depuis les années 70 ;

Considérant que les boulevards du centre constituent une fracture urbaine pour les personnes qui vivent et se promènent dans le centre-ville ; que les rues perpendiculaires sont peu engageantes et que les places -qui sont grandes et constituées de fronts de bâtisses remarquables- apparaissent déstructurées ;

Considérant que sans évolution du centre-ville, celui-ci sera très rapidement confronté à une perte d'attractivité (habitants et commerces) au détriment de la périphérie, et de l'offre commerciale qui s'y développe de façon

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

très soutenue ; que le centre-ville doit se positionner avec une image forte et attractive ;

Considérant que le projet d'aménagement des boulevards crée un nouveau paysage urbain à grande échelle, en accord avec la dimension métropolitaine de Bruxelles ; que ce nouvel aménagement a le mérite d'ouvrir l'espace - en grande partie libéré du trafic automobile - aux déplacements doux pour les piétons et les cyclistes ;

Considérant que l'aménagement est cohérent avec les aménagements réalisés récemment dans le Pentagone (les voiries autour de la Grand'Place, la place de la Monnaie,…) ; que le projet permet d'inscrire de façon harmonieuse les voiries concernées par le projet dans le tissu urbain bruxellois ;

Considérant que la réintroduction d'alignements d'arbres et de miroir d'eau sont autant d'éléments contribuant à des explorations multiples, révélatrices d'une recherche sur les ambiances urbaines ;

Considérant que le projet induit une approche radicalement différente et positive de l'espace public. Ce qui était une ligne de séparation, une rupture entre deux parties de la ville, devient le lieu commun, l'axe de rencontre verdoyant, accueillant, ponctué de belles grandes places, un poumon pour tous, une respiration dans la partie la plus densément construite de la Région bruxelloise ;

Considérant que le projet intègre une dimension de gestion de l'eau, conformément aux priorités régionales en la matière ; ce qui permet également au « Service vert » de la Ville de consacrer plus de moyens à la gestion de ces jardins urbains projetés ;

Considérant que le projet renvoie une image urbaine forte des boulevards centraux de Bruxelles ;

Considérant que le projet est en phase avec la politique régionale, en ce qu'il améliore fondamentalement la qualité de vie des habitants du centre-ville, en réservant une place plus grande aux piétons et à la vie urbaine, en ramenant la nature en Ville ;

Considérant que « *concevoir un espace public adapté au piéton, c'est agir pour le plus grand nombre* » (plan IRIS II) ;

Considérant par ailleurs que la phase test a permis de démontrer que les aspects liés à la gestion de la circulation ont une relation souple avec les aspects plus structurels que sont les aménagements ; que contrairement à l'approche fonctionnaliste d'après-guerre, un aménagement ne doit pas « inscrire dans le marbre » des flux, alors on oublie l'essentiel, à savoir : la qualité de vie, la beauté du paysage urbain, … ;

Considérant que de toute évidence le Pentagone se transforme ; que le centre-ville gagne en attractivité ; que les nombreux projets d'infrastructures -ainsi que les nombreux projets immobiliers- stimulent cette récupération ;

Considérant que ces espaces publics du centre-ville ne sont pas uniquement un lieu d'achat, mais qu'ils sont également un lieu de vie, de travail, de promenade, de rencontre, de mémoire… ; que l'embellissement des rues et la mise en valeur du paysage urbain sont d'une importance capitale pour l'attractivité de Bruxelles et un développement harmonieux de celle-ci ;

Considérant que le projet contraint à des modifications de comportements ; que ces modifications demandent du temps et beaucoup de communication, car les avantages de l'apaisement de la circulation ne sont pas toujours directement perçus par tous les habitants et commerçants ; que ces modifications de comportements sont devenues nécessaires ;

Considérant que le projet est une réponse adéquate à des enjeux économiques, environnementaux et de cohésion sociale de la Ville de Bruxelles et de la Région de Bruxelles Capitale : « *L'espace public sous toutes ses formes est crucial pour l'intégration et la cohésion sociales. La démocratie trouve son expression (…) dans la qualité de vie de la rue.* » (R. Rogers) ;

Considérant qu'un projet de rénovation de la tour PHILIPS est actuellement à l'étude ; que ce projet va avoir un impact sur la rue de l'Evêque et le rue des Augustins ; que du côté de la rue de l'Evêque il y a lieu de limiter l'intervention à la traversée piétonne, à l'extension de trottoir de 5m en fonction du sens de circulation et en

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

maintenant la rampe ;

Considérant certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02/204.24.35, archéologie@mrbc.irisnet.be) ;

Avis FAVORABLE à condition de :

1) **Traversées rue Fossé aux Loups et rue de l'Evêque : prévoir des gaines au cas où le placement de feux tricolores s'avèrent nécessaires pour la gestion des différents flux ;**
2) **Débouché de la rue de l'Evêque sur Anspach, à côté de la tour Philips : limiter l'intervention à la traversée piétonne, à l'extension de trottoir de 5m en fonction du sens de circulation, et en maintenant la rampe prévue ;**
3) **À l'angle Lemonnier vers Bogards : placer les potelets en fonction de la giration des véhicules de secours ;**
4) **Prévoir des poubelles publiques en nombre suffisant et s'assurer que l'on retrouve toujours une poubelle à proximité d'un banc ;**
5) **Prévoir les bornes rétractables telles que reprises dans le rapport d'incidences aux pages 140 à 143 ;**

en ce qui concerne le chantier :

1) **permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux, le planning et les modalités sont à fixer dès réception du présent permis.**

   <u>Contact :</u> Tel : 02/204.24.35 ; e-mail : archeologie@sprb.irisnet.be
2) **prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la propagation des poussières, du bruit, et les vibrations liés au chantier (réduire l'étendue, l'intensité et la durée des nuisances liées au chantier) ;**
3) **assurer la bonne accessibilité des commerces ;**
4) **informer régulièrement les riverains (entreprises, entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier sous forme de plateforme permanente d'information avec ombudsman et assurer en permanence la bonne accessibilité des entreprises riveraines du périmètre concerné par le projet ; afin qu'ils puissent anticiper des contraintes liées à certaines phases ;**
5) **se coordonner avec la STIB, la Ville de Bruxelles, la Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, qui tous ont des chantiers qui peuvent avoir également une incidence sur la mise en œuvre de ce projet ci et susceptibles d'impacter également la vie des habitants et commerçants.**

La commission de concertation recommande :

- **en dehors du périmètre de la demande, de favoriser les aménagements pour les transports en communs de surface ;**
- **d'étudier la possibilité de prévoir des terminus bus en dehors de l'hyper-centre ;**
- **de supprimer la circulation de transit dans le quartier Jardin aux Fleurs ;**
- **de veiller à une cohabitation harmonieuse entre les fonctions commerciales et évènementielles et l'habitat.**

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: B918/2015

Adresse / Adres: Place de la Bourse
Rue Henri Maus
Rue de la Bourse
Rue de Tabora de derrière à la Bourse
Rue du Midi de derrière à la Bourse

Demandeur / Aanvrager: Service Public Fédéral MOBILITE ET TRANSPORT - direction Infrastructure (Beliris) (Bossut)

Objet / Betreft: Réaménager la place de la Bourse (ensemble des espaces publics contigus au bâtiment de la Bourse). Abattre 15 arbres en bacs et planter 2 nouveaux sujets.

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 13/03/2017 11/04/2017

Réactions / Reacties: 161 dont 1 pétition de 130 signatures

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 14/10/2015

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

ABSTENTION :
Ville de Bruxelles

AVIS MAJORITAIRE :
Direction régionale de l'Urbanisme – Citydev – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites – Bruxelles Mobilité:

1. Contexte :

Vu l'arrêté royal du 19 novembre 1986 classant comme monument la Bourse des Fonds publics sise boulevard Anspach 80 à Bruxelles ;

Vu l'arrêté royal du 19 novembre 1986 classant comme site l'ensemble formé par cet édifice et le site qui l'entoure jusqu'aux alignements opposés, y compris la voirie publique ;

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant, et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la demande concerne « *le site qui {…} entoure* la Bourse des Fonds Publics *jusqu'aux alignements opposés, y compris la voirie publique {…}»,* classé par arrêté royal du 19/11/1986 ;

Considérant que les voiries sont comprises dans une zone à réorganiser à la carte 5 du plan régional de développement ;

Considérant que ce site classé est également situé en zone de protection UNESCO, et concerné par de nombreuses zones de protection de biens classés qui bordent la place ;

Considérant que le périmètre de la demande est parcouru par un itinéraire cyclable régional, qui passe derrière la Bourse, entre la rue du Midi et la rue de Tabora ;

Considérant la présence d'une station de prémétro souterraine sous la place de la Bourse ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le projet a fait l'objet d'un permis d'urbanisme notifié au demandeur le 11/01/2016 ; que suite aux rapports de l'auditorat du Conseil d'Etat du 8 juin 2016, notifiés à la Région de Bruxelles-Capitale le 15 juin 2016 dans le cadre des recours ref G/A 218.737/XV-3046, et G/A 218.743/XV-3049 introduits contre les permis d'urbanisme réf 04/pfd/571352, recours doublés de demandes de suspensions de l'acte attaqué, et qui concluent à la suspension du permis d'urbanisme ref 04/pfd/571352 délivré par décision du FD du 11/01/2016, ce dernier acte a été retiré par le fonctionnaire délégué le 28/06/2016 et il a été signifié au demandeur que la demande de permis d'urbanisme reprend à partir de l'analyse du caractère complet du rapport d'incidences par l'Administration ;

Considérant que le rapport d'incidences a été déclaré incomplet par courrier du 05/08/2016 ;

Considérant que le demandeur a introduit le 13/02/2017 un rapport d'incidence complété ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration, par courrier du 02/03/2017 ;

Considérant que le demandeur a modifié sa demande en application de l'article 177/1 du CoBAT, afin que le projet soumis aux devoirs d'instruction contienne les adaptations qui font suite à l'instruction précédente ;

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme modifié en application de l'article 177/1 du CoBAT, et contient le rapport d'incidences complété, a été soumis à nouveau à l'ensemble des devoirs d'instruction ;

Considérant le permis d'urbanisme délivré par le fonctionnaire délégué à Bruxelles Mobilité le 13/01/2016 sous la référence 04/PFD/580808, et qui vise à « *modifier les accès de la station BOURSE afin de la rendre accessible aux personnes à mobilité réduite, et pour cela implanter un édicule ascenseur en espace public »,* et à *« rénover le niveau -1 de la station avec l'intégration d'un parking vélo, de sanitaires publics, et de surfaces commerciales »* ;

Considérant que la circulation dans le Pentagone a été modifiée par des règlements complémentaires de circulations ;

Considérant que la commission de concertation a déjà examiné une première fois la demande et qu'elle a rendu un avis favorable sous conditions, à l'unanimité ;

2. <u>Objet de la demande :</u>

Considérant que le projet prévoit un réaménagement complet de la place de la Bourse et des rues adjacentes, la rue de la Bourse, la rue Henri Maus et une partie de la rue du Midi, l'objectif étant de redonner à cet espace son aspect de point d'articulation du tracé des boulevards, tel que l'avait prévu le plan d'origine de Léon Suys et de connecter correctement la Grand'Place aux quartiers Dansaert et Saint-Géry, ainsi qu'à la place Sainte-Catherine ;

Considérant que le projet induit l'abattage ou le déplacement de 18 arbres plantés dans des bacs en béton ;

Considérant que le projet comprend l'implantation de 2 édicules commerciaux, ainsi que la réfection des accès à la station Bourse situés sur le site classé ;

3. <u>Procédure d'instruction de la demande :</u>

<u>3.1 Instruction :</u>

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme a été introduit auprès du Fonctionnaire délégué le 23/07/2015 ; qu'il a été déclaré complet le 18/08/2015 ;

Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'article 142 du CoBAT, et du point 19 de son annexe B : « travaux d'infrastructure de communication induisant une modification

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant » ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration le 02/03/2017, suite à l'accusé incomplet du 05/08/2016 ;

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifiés auprès du Fonctionnaire délégué, le 13/02/2017, en application de l'article 177/1 du CoBAT, avec les compléments de rapport d'incidences ; **que ce sont ces plans modifiés qui ont été soumis à l'instruction** (demandes d'avis d'instances et soumis aux mesures particulières de publicité) ;

Considérant que les modifications visent à répondre au premier avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites ; qu'ils portent sur le « tapis glissé sous la Bourse » ; l'unité de finition des matériaux, le déplacement de l'arbre, le marquage plus adéquat de l'ancien lit de la Senne et répondent aux remarques de la manière suivante :

- le concept de tapis glissé sous la Bourse a été abandonné au profit d'une matérialisation de l'emprise de l'édifice au moyen de dalles de pierre bleue de format carré (80x80cm) avec finition bouchardée et bord ciselé, prolongeant la bordure au pied du bâtiment ; cet aménagement se limite à l'alignement du boulevard ;
- pour la périphérie, également en finition bouchardée, toute la surface est unifiée ; ce revêtement est prolongé à l'arrière de la Bourse jusqu'aux façades de la rue du Midi et de l'église Saint Nicolas, ainsi que l'amorce de la rue au Beurre ;
- la matérialisation de l'ancien lit de la Senne est prévue à l'avant de la Bourse par un marquage partiellement conforme à son emprise historique ; ce marquage se fera par un traitement local écuré de la pierre bleue bouchardée, sur une largeur de 15cm ;
- l'arbre prévu à l'arrière de la Bourse a été déplacé vers la rue du Midi ;
- le Tilia tomentosa pose problème vis-à-vis des insectes pollinisateurs (abeilles, bourdons) et a donc été remplacé par le Tilia euchlora ;
- l'implantation exacte des aménagements prévus au niveau du site archéologique ont été revus en coordination avec les auteurs de projet de la réaffectation de la Bourse ;
- les matériaux ont été uniformisés dans la zone de terrasse à l'angle de la rue de la Bourse et du boulevard, à l'aplomb de l'auvent, garantissant l'utilisation de cet espace en tant que terrasse ;

Considérant que ces modifications apportent une réelle amélioration au projet ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation en application de :

- l'article 235 du COBAT, étant donné que la demande concerne un bien relevant du patrimoine immobilier classé;
- la prescription 21 du P.R.A.S. : la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en application de :

- l'article 67 al. 2 du CoBAT, la demande, quoi qu'étant située en partie dans les limités de PPAS en vigueur, ne bénéficie pas d'une dispense de mesures particulières de publicité car elle porte sur des « *actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication* » ;
- la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant « *pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* » ;

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

- La Commission Royale des Monuments et des Sites (avis conforme) ;
- Bruxelles Mobilité, en application de l'article 177 §2/1 du CoBAT ;
- La STIB ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- Le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles ;

Considérant que la CRMS, et la STIB ont communiqué leurs avis au Fonctionnaire délégué ;

Considérant que la demande est comprise dans les zones de protection de 21 biens classés (l'Hôtel Métropole, l'ancien cinéma Pathé Palace, le salon de dégustation Au Suisse, l'ancienne pharmacie du Bon Secours, l'immeuble 9-11 rue du Bon Secours, l'ancien panorama Castellani, …) ainsi que, partiellement, dans le périmètre UNESCO qui entoure la Grand'Place, et vu l'avis donné par la CRMS en sa séance du 23/09/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de la CRMS qui a rendu un avis en sa séance du 17/03/2017 ;

Considérant que la demande concerne des espaces publics, des infrastructures de transports publics souterraines, et des itinéraires cyclables régionaux, et vu l'avis donné par Bruxelles Mobilité donné le 26/10/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de Bruxelles Mobilité ;

Considérant que la demande concerne des lignes de transports publics, et vu l'avis donné par la STIB le 21/09/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de la STIB, qui a émis un avis le 30/03/2017 ;

Considérant l'avis donné par Bruxelles Environnement (BE) le 23/09/2015 ; que la demande a été soumise une seconde fois à l'avis de BE ;

3.2 <u>Enquête publique :</u>

Considérant que 305 réclamant s'étaient exprimés lors de la première enquête publique qui s'est déroulée du 03/09/2015 au 02/10/2015 ; et que la commission de concertation avait alors rendu un avis le 14/10/2015 ;

Considérant que les remarques relatives aux deux dossiers de demandes de permis d'urbanisme, dont les instructions ont été concomitantes, ne sont pas toujours spécifiquement liées à un des deux dossiers ; que les remarques des deux dossiers sont prises en compte ;

Considérant que lors de la seconde instruction de la demande de permis d'urbanisme, les réclamations formulées par les réclamants dans le cadre de la seconde enquête publique d'une durée de 30 jours (161 réclamations), portent sur les aspects suivants :

3.2.1 <u>Remarques générales :</u>

- considérant que diverses associations, commerces spécialisés, entreprises, hôtels,…ont réagi dans le cadre de l'enquête publique afin de faire part de lors observations en ce qui concerne la procédure et les incidences juridiques liées à celle-ci, ainsi que des impacts directs et indirects que le projet génère en terme de mobilité ;

- considérant que les incidences environnementales ont également fait l'objet de nombreuses réactions surtout de la part des quartiers qui entourent le piétonnier ;

- considérant que de manière générale, il est demandé aux membres de la Commission de concertation de :

  - ne pas dissocier les permis des boulevards du centre du plan de circulation ;
  - penser de manière globale pour un développement harmonieux, durable, économique et social du centre de la ville; que les boulevards ont été conçus pour permettre un accès du nord au sud de la ville ; que ce dispositif ne peut être supprimé que si une autre solution de substitution a été mis en place. (Historiquement, le boulevard Anspach a été créé pour désengorger le centre-ville et de relier plus facilement les quartiers du pentagone) ;
  - réaliser une étude d'incidence prenant en compte : les différents impacts que ce projet génère sur la vie des habitants, la perspective des plus vulnérables, les transports en commun non adaptés aux besoins des habitants et le manque de commerces de proximité, mais aussi l'insuffisance d'analyses de l'impact global

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

du bruit et particulièrement partant de la zone de spectacle prévue à la Bourse (PU B918/2015) vu le lien d'interdépendance avec le projet d'aménagement des boulevards ; d'étudier l'impact en termes de mobilité au-delà du périmètre du projet lui-même ;

l'IEB propose dans sa réaction d'étudier l'évaluation des incidences jusqu'à la petite ceinture et englobe celle-ci ; cela comprend la partie ouest entre les boulevards et le canal mais aussi la rue royale où le trafic a augmenté ainsi que la partie sud (qui doit intégrer le projet Constitution) ;

- mettre en place un outil de démocratie participative ouvert aux citoyens pour associer ces derniers à l'évolution de la ville ;

- considérant que les réactions / réclamations portent aussi sur les éléments suivants :

3.2.2a AMÉNAGEMENTS DES BOULEVARDS :

- limiter l'abattage des arbres, le projet manque d'espaces verts (arbres à hautes tiges, que le type de plantations et les aménagements paysagers ne sont pas adaptés à la circulation que les boulevards vont générer, que les essences d'arbres projetés n'auront pas la place pour se développer ;
- il est aussi proposé de planter davantage d'arbres sur les places de Brouckère, Bourse et Fontainas et de libérer l'espace au niveau des boulevards ;
- que les aménagements projetés ne sont pas compatibles avec le flux que va générer le réaménagement, est ce que les pelouses et parterres fleuris sont suffisamment étudiés afin de garantir leur pérennité sur du long terme (quid entretien, hygiène, salubrité, déchets,…) – inquiétude de ces aménagements alors, qu'il y a de nombreux exemples dans le centre-ville qui montrent que la gestion n'est pas idéale comme par ex. place du jardin aux Fleurs, place Rouppe, Monts des Arts, place des Barricades, … ; il est demandé de revoir le projet en prévoyant plus d'arbres, davantage d'essences et moins de pelouse, de revoir la rythmique, étudier la dysmétrie,… ;
- l'implantation des terrasses des commerces en générale, sont-elles limitées aux jardins de poches ou sont elles aussi envisagées le long des façades ;
- en ce qui concerne les revêtements, de garantir la résistance suffisante aux contraintes de circulation (livraisons, passage des taxis, poubelles,…) ;
- que le projet n'a pas assez pris en compte les cyclistes, que les plans n'indiquent pas d'aménagements spécifiquement étudiés pour ce mode de déplacement ;
- quel est l'impact des aménagements projetés sur les places De Brouckère et Fontainas, les réaménagements projetés vont-ils fondamentalement changer leur utilisation ;
- l'aménagement projeté prévoit-il suffisamment de bancs publics (nombre ?) et de tables de pique-nique pour que les bruxellois s'approprient le nouveau piétonnier ;
- au niveau de l'aménagement proposé pour le piétonnier, il n'est pas fait mention du mobilier urbain ou des aménagements particuliers prévus à chaque bras du piétonnier ;
- qu'en est-il des aménagements liés au stationnement des taxis rue Orts, la situation actuelle est chaotique et dangereuse ;
- le projet ne prévoit pas de toilettes publiques et d'urinoirs ; pas assez de bornes vélos ; d'espace jeux et loisirs pour les enfants ; de canisites ;
- qu'en est-il des poubelles projetées et des cendriers

3.2.2 b AMÉNAGEMENTS BOURSE :

- déplore que la Ville veuille faire de la Bourse une zone de spectacle avec des jeux de lumières et

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

d'éclairages particuliers sans étudier et tenir compte de l'impact sur les habitants et riverains de ces spectacles de nuit (bruits et incidences indirectes) ; manque d'information sur le type d'éclairage ;

- déplore que le projet de la Bourse n'est pas été étudié avec le permis du piétonnier, car manque de vision globale ;
- que le projet supprime l'accès au musée ;
- en ce qui concerne la fontaine rue Orts, le projet amendé est revu à la baisse, idée recyclée du projet que l'on retrouve place Flagey, Fernand Coq,….(opportunité à saisir) ;

3.2.3 CIRCULATION - MOBILITÉ

- déplore que les conclusions du plan de mobilité n'étaient pas fournies avec les documents disponibles durant l'enquête publique ;
- regret qu'un plan de mobilité global du pentagone ne soit pas réalisé ;
- constat que le piétonnier est en place depuis 2 ans et que la mobilité ne s'est pas arrangée ;
- en ce qui concerne la circulation automobile, qui empruntait les boulevards, que celle-ci se reporte dans les rues avoisinantes, ces dernières transformées en mini ring (bruit, pollution de l'air, etc.); le trafic a été déporté sur les rues secondaires autour du piétonnier; or ces rues sont impropres à une circulation lourde - la circulation automobile s'est donc déplacée dans les quartiers avec des habitants et des écoles - ces reports nuisent fortement à la qualité de vie de ces quartiers et posent des problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes ;
- les ruelles adjacentes, dont certaines sont pavées, médiévales et étroites, ne sont pas du tout adaptées pour supporter la circulation lourde ;
- impact du report de la circulation : l'effet canyon de la pollution de l'air (qui se concentre entre les immeubles des rues étroites) ;
- les sens des rues ont subi de grands changements : il revient régulièrement que la signalétique n'est pas suffisamment claire et présente ; rendant les déplacements dans le pentagone difficile, les gens se perdent et congestionnent davantage le centre; demande d'améliorer la signalétique ;
- La lisibilité du piétonnier sur les boulevards centraux n'est pas évidente avec les traversées « inattendues » par les voitures et/ou bus ; le 'piétonnier' comme il l'est aujourd'hui, coupé par deux voies de circulations importantes (rue de l'Évêque, rue du Fossé aux Loups) est dangereux ;
- l'accès aux logements ainsi qu'aux écoles, hôpitaux,… devient de plus en plus difficile grâce à un plan de transports publics qui s'éloignent du centre-ville et à un plan de mobilité qui, même après nombreux changements, se révèle simplement inadapté à la réalité urbanistique de la ville - bouger à l'intérieur du Pentagone en vélo est de plus en plus dangereux, surtout si on se déplace avec des enfants ;
- la circulation déplacée a impact sur de nombreuses rues directs et indirects (extraits des réclamations) :
    - provenant du Boulevard Lemonnier au niveau du Parc Anneesens, passant par la Place de Fleurs et la Rue du Rempart des Moines jusqu'à la rue de Flandre, et puis au-delà du Marché aux Poissons ;
    - incidence ressentie par un riverain qui habite av. Du Panthéon à Koekelberg : "La file de voitures voulant entrer en ville via Charles Quint, Simonis et la petite ceinture stationne devant chez moi pendant une ou deux heures le matin ; La place d' Yser est embouteillée toute la journée car les voitures doivent prendre la rue longeant le canal qui elle aussi est embouteillée toute la journée - ce piétonnier me coupe du centre-ville (j'habite Koekelberg) Il faut faire mille détours dans de petites rues exiguës ou même la police semblait perdue (Le piétonnier détourne le trafic vers les

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

petites rues typiques, sans commerces ou les habitant étouffent… Pourquoi ne pas rendre ces petites rues piétonnes, ne fermer pas une artère principale"

- o problèmes récurrents rue Van Artevelde, rue des Riches-claires, rue Plétinckx, place du Jardin au Fleurs etc. Les voitures, complétement désorientées par des parcours complètement absurdes, empruntent des rues à sens unique. Il suffit qu'un camion ne sache pas tourné et c'est l'embouteillage ;
- o Le parking sauvage en double file dans les rues à sens unique est devenu habituel ; comme par exemple, la rue des Six-jetons ; la rue Dansaert, la rue Van Artevelde, rue de Laeken, place du Jardin aux Fleurs, rue des Riches Claires etc. ;

- dans les Marolles les répercussions du détournement de la circulation se font aussi ressentir;
- le parc Fontainas présenté comme un poumon vert, constat du nombre de voitures, de gros camions, de bus qui passent et stagnent rue des Six-Jetons, le long du parc ; impact sur l'école maternelle qui a sa cour de récréation côté rue ;
- rue Léon Lepage, avant une rue calme, en pavées, est maintenant très bruyante et souvent bouchée.
- sur quartier Stalingrad-Lemonnier ; la circulation automobile a fortement augmenté le matin et fin d'après-midi (en partis navetteurs); la problématique des livraisons devient catastrophique dans le quartier ;
- conflit à l'angle Dansaert - Orts, problématique avec la circulation et les taxis et leur parking ;
- la rue de Flandres et la place ste Catherine envahies par les voitures alors qu'elles auraient été, elles, sujettes à devenir des zones piétonnes cohérentes;
- rue T'Kint, augmentation considérable du trafic dans cette rue et les rues adjacentes; dans le bloc Six jetons/ T'kint/buandrie, il y a trois écoles maternelles et primaires. Aucun panneau ne prévient de la présence des écoles, aucun casse-vitesse n'est là pour limiter la vitesse des voitures qui passent de la rue de la Senne, vers la rue de fabriques en coupant très sèchement ce qui était avant une jolie place,
- la Place du Jardin aux Fleurs. Les automobilistes arrivent également très rapidement de la rue Van Artevelde vers la Place jardin aux fleurs - se promener à pied dans ce quartier avec des petits enfants est devenu dangereux tant l'aménagement semble peu pensé. De plus, les automobilistes bien souvent exaspérés de ne pas s'y retrouver dans les rues adjacentes adoptent des conduites à risques pour les autres - Parallèlement, les travaux à l'angle Van Artevelde et Six Jeton plus les travaux du Parc Fontainas rajoutent des complications dans le trafic ce qui n'aide en rien la situation actuelle, les rues sont difficiles à traverser, la visibilité est faible, ...
- Rue de Verdure : la congestion des voitures induit un problème sonore et de pollution ;
- le boulevard Adolphe Max, situé juste en-dehors du piétonnier mais aujourd'hui devenu quasi inaccessible, subit les inconvénients du piétonnier : les passants ne vont pas au-delà de la place de Brouckère et ne vont donc plus jusqu'au boulevard qui est complètement délaissé. Le projet tel que décrit dans l'enquête publique ne résout pas cette situation, d'autant qu'il n'y aura plus de liaison carrossable entre la rue du Fossé aux Loups et le boulevard Adolphe Max, si ce n'est une voie locale dont on sait qu'elle sera à usage unique des taxis desservant l'Hôtel Métropole et l'Hôtel Atlanta ;
- impact du mini ring sur la rue des Alexiens et la rue des Bogards ;
- impact au niveau de circulation rue Royal, rue de la Sablonnière, rue du Nord, place Surlet de Choqiez, rue du Congrès ;
- le réaménagement a un impact sur le quartier Saint-Géry – circulation des navetteurs en transit ;
- les taxis ne se contentent pas des nombreux emplacements qui leur ont été réservés, ils occupent en plus des carrefours entiers (comme celui du Plattesteen) ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- demande d'une mobilité durable : moins de trafic automobile, amélioration des transports en commun et des conditions de circulation pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes ;
- en ce qui concerne plus spécifiquement les cyclistes :
  - Il faut repenser la mobilité avec le regard des cyclistes qui ne trouvent plus leur place tant sur le piétonnier ainsi que dans les rues adjacentes - pas prévu des pistes cyclables pour pouvoir circuler en sécurité entre le haut et le bas de la ville (l'aménagement actuel des rues du Fossé aux Loups et de l'Ecuyer étant particulièrement dangereux pour les cyclistes qui risquent d'être coincés entre livraisons, bus , taxis et automobilistes)
  - le trajet de la rue de Flandre jusqu'à la Rue Haute (école municipale Émile André. Or le 'piétonnier' tel qu'il a été conçu jusqu'à maintenant n'aide pas du tout à traverser le Centre à vélo. La Rue Antoine Dansaert n'est pas plus agréable qu'avant, mais tout le tour de la Bourse est devenu un parcours d'obstacles, entre les camions de livraisons et de services qui circulent n'importe comment sur le 'piétonnier' qui leur est offert le matin, et les piétons qui déambulent dans tous les sens l'après-midi — car ce piétonnier (quand il l'est) semble avoir été pensé au détriment des vélos, ou en tous cas sans y réfléchir du tout. Traverser le piétonnier à vélo est tout simplement dangereux pour les piétons et pour les cyclistes.
  - On pourrait alors, à vélo, se reporter sur des itinéraires secondaires, pour éviter ce piétonnier (exclusif), mais on se retrouve ainsi sur les itinéraires devenus principaux des voitures (axe Anneesens-Dansaert par la Place des Fleurs décrit plus haut), avec pollution et conducteurs énervés. On choisit alors de passer par la rue du Midi, un peu plus calme, mais voilà qu'elle est soudain réouverte aux voitures… Le plan de circulation change (sans parler des travaux constants qui s'éternisent dans tout le quartier), dans la plus grande confusion : un jour c'est ça, la semaine d'après autrement, les panneaux de signalisation ne suivent pas, disparaissent, ne fonctionnent plus, et les voitures essaient de s'y retrouver en évitant plus ou moins les cyclistes, qui eux s'accrochent.
- en ce qui concerne plus spécifiquement les transports en commun :
  - suppression / diminutions offres transports publics hors sol dont plusieurs lignes de bus sont déplacés / détournés ou éloignés du centre rendent le centre inaccessible -demande de renforcer les transports en commun afin d'accéder au centre-ville (impact sur les commerces, les écoles, personnes à mobilité réduites, impact le soir (insécurité))
  - lignes énumérées : Stib : 29, 38, 46, 47, 66, 71, 86, 88, 95 et de Lijn détourné par la petite ceinture -> trop de lignes de bus de la Stib ne desservent plus De Brouckère ou la Bourse. C'est dissuasif pour les usagers pour atteindre le centre-ville.
  - l'offre en transports en commun est par contre dégradée (éloignement des terminus, interruption des lignes de bus, fin de nombreuses correspondances directes) – demande de rétablir ces bus dans le centre-ville ;
  - qu'en est-il des minibus pour mieux desservir tout le centre-ville ;
  - réinstaurer des bandes bus séparées de la circulation automobile. Les occupants d'un bus équivalent à 60 voitures et donc à 60 clients potentiels des commerces.
- même si l'idée d'une ville semi- piétonne est d'évidence une excellente idée, les grands axes doivent rester des grands axes pour la circulation automobile. Un réexamen du plan communal de mobilité de 2012 s'impose ;
- Insister sur la bonne communication des parkings publics ; revoir les tarifs ; dissuader le trafic de transit résiduel dans les rues du centre non fermées à la circulation automobile ;
- la circulation et la mobilité dans les rues voisines ont aussi pour impact sur le stationnement en voirie

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

pour des livraisons ou des interventions urgentes (plombiers,…) ;

- il est demandé un plan matérialisant des zones de livraison à proximité directe des entrées piétonnes pour les livraisons d'achat en dehors des horaires de livraison prévus légalement ou les grosses courses des clients ;
- actuellement le matin, le piétonnier est fortement occupé par de gros camions de déchargements, comment seront gérés les flux, les stationnements avec le piétonnier réaménagé ;
- questionnement sur la circulation automobile depuis la rue des Teinturiers et la rue Platesteen vers la rue des Riches Claires ou la place Fontainas - demande de compléments d'information ;
- le rapport d'incidence ne mentionne pas les effets (nuisances) de la circulation sur certaines artères, en particulier sur la boucle de desserte ne sont pas mentionnés : degré des embouteillages, klaxon à toutes heures, stress, pollution de l'air doublée d'un effet canyon (concentration des polluants entre les immeubles des rues plus étroites et dans le bas de ceux-ci ;
- le rapport d'incidences n'a pas étudié les effets cumulatifs des autres projets / chantiers en cours ;

3.2.4 <u>ECONOMIE :</u>

- Les commerçants soulèvent de manière générale les effets indirects sur de nombreux restaurants et commerces et petits commerces de créateurs dans le quartier (van Artevelde, Lepage, Chartreux, Dansaert ...);
- L'absence de vie culturelle ;
- La manière dont le piétonnier est mis en place actuellement ne répond ni aux besoins, ni aux intérêts des bruxellois, ni à ceux des navetteurs, ni à ceux d'un tourisme de qualité ; il est demandé de ne pas créer un piétonnier pour les touristes et les évènements et de ne pas tomber dans le phénomène de la Barcelonisation ;
- La mise en place de panneaux publicitaires lumineux et leur exploitation par Clearchannel interpelle en imposant une pollution visuelle et énergétique. Les panneaux actuelles seront ils réintroduits sur le piétonnier ?
- les petits commerces de proximité ferment et sont remplacés par des magasins pour touristes et des restaurants ou bars. Ceci fait ressembler notre centre-ville plus à un lieu de loisirs qu'à une ville pour des habitants, en oubliant que 1000 Bruxelles est une des zones les plus densément peuplées de la région de la capitale;
- les commerçants s'inquiètent des loyers qui risquent d'exploser, du prix de l'immobilier qui risque également d'exploser ; il est demandé de faire attention à la promotion et à la spéculation immobilière (tant au niveau des commerces que des logements) ; et dès lors de conserver une offre commerciale variée avec des commerces de proximité ; et des logements accessibles à tous les Bruxellois, quels que soient leurs revenus.
- Attention à la modification du type de visiteurs ayant un impact sur les commerces -> le piétonnier va attirer de grandes chaines au détriment des petits commerces de qualités ; il y a lieu d'être vigilant aux cibles que la Ville veut vraiment attirer au centre (des commerces pour les touristes (magasins de souvenirs, gb et delhaize express, snacks, friteries, gaufres,…) qui ouvrent au détriment là encore des petits commerces ;

3.2.5 <u>HABITANTS / POLLUTION / BRUIT / SÉCURITÉ ET SALUBRITÉ PUBLIQUE :</u>

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- certains riverains craignent de voir leur qualité de vie diminuer en raison de plusieurs effets possibles, par exemple, l'augmentation du bruit dû aux terrasses de cafés, dégradation du niveau de propreté ; qu'à l'inverse d'autres se réjouissent de l'animation qui valorise le quartier et d'une amélioration de l'offre de services ;

- les réactions des habitants sont diverses, en fonction notamment, d'une part, du type d'aménagement envisagé, et, d'autre part, de l'âge et de la catégorie socioprofessionnelle ;

- POLLUTION :
    - le report de la circulation dans les rues adjacentes induit un problème de pollution (qualité de l'air), de bruit ; la partie occidentale et méridionale du Pentagone particulièrement peuplées est plus impactée ;
    - Dans le rapport d'incidences on ne considère que les émissions dans le périmètre du piétonnier ; la fermeture des boulevards a entraîné un déplacement des flux de trafic vers des rues étroites et densément peuples (notamment quai du Commerce, rue du Marché aux Porcs…). L'évolution des émissions et des nuisances sonores n'a cependant pas été considérée dans ces études.
    - il en va de même du trafic sur la petite ceinture: le carrefour Yser est désormais pratiquement bouché jour et nuit ; étant le seul point de sortie/entrée avant Madou depuis la fermeture de la rue de Laeken et des boulevards ; que se passerait-il en cas d'incident sur la petite ceinture?
    - l'étude de IBGE sur la qualité de l'air confirme la nécessité de respecter la Directive européenne 2011/92/UE sur l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement en étendant l'étude des incidences à tous éléments de la zone géographique "susceptibles" d'être affectées par un projet : ici les rues adjacentes. En effet, l'étude de l'IBGE conclue au maintien sur les boulevards de 40 % de contribution de fond du black carbon qui s'explique par l'apport des polluants des rues adjacentes.
    - La demande de permis fait également l'économie d'une étude appropriée de l'impact du projet sur la vie des habitants, la perspective des plus vulnérables, le transport en commun adapté aux besoins des habitants et les commerces de proximité ; sur les impacts du bruit et particulièrement partant de la zone de spectacles prévue à la Bourse ;
    - Par ailleurs, les mesures de bruit n'ont été effectuées qu'en journée et dans la zone restreinte: elles ne font pas la distinction entre bruit du trafic et autres bruits ambiants mais en journée seulement. Le Rapport d'incidence mentionné dans la demande de permis fait bien état de ses omissions : Au sujet du bruit, voir R.I.E. boulevards, point 4.10, P. 172 : "Les effets au niveau du bruit se limitent à la zone de projet et aux constructions voisines." Seule observation au sujet du bruit de la vie nocturne : "le bruit de la vie nocturne sera également considéré comme plus important, en partie à cause de la suppression du bruit ambiant. Une politique de suivi est donc recommandée" (p. 172).
    - Il s'agit de constatations déjà dénoncées par des habitants du centre-ville, notamment de Saint-Géry, lors d'enquêtes publiques précédentes ;
    - il y aurait violation de nombreux articles de la constitution, art 190-128-142 (Atteintes sensibles à l'environnement) ; répercussions sociales ou économiques et art. 23 (Droit à la protection d'un environnement sain);

- SECURITE (Nuisance sonore, mendicité, alcool et drogue) / PROPRETÉ – SALUBRITE PUBLIQUES :
    - tous les matins, les détritus jonchent le piétonnier : principalement des cannettes de bière ;
    - Le métro Bourse est devenu un urinoir ;
    - la fréquentation : déplorable, réunit le soir que SDF, marginaux et ivrognes qui laissent les

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

lieux dans un état de saletés indescriptible - la fréquentation du piétonnier concentre surtout en week-end une population vraiment pas agréable, composé de gens qui "traînent " avec le seul but de boire, fumer et puis, soules, chercher la bagarre avec les peu de passants "normaux"- sentiment général d'insécurité ;

- questionnement sur le piétonnier actuel et le devenir en ce qui concerne son entretien ; L'image que donne le piétonnier (même non aménagé) est considéré comme lamentable ;
- la phase qui dure depuis bientôt 2 ans a fait la preuve que ce piétonnier est devenu aussitôt la nuit tombée un véritable coupe-gorge, envahi par une faune peu engageante et rendue agressive par la drogue et l'alcool;
- Ghettoïsation: clivage entre la Place Ste-Catherine, qui devient le refuge des, des touristes, et le bitume du Piétonnier où se promènent des gens qui marchent sans shopping, ni culture - rien à part la restauration rapide ;
- Les extrémités non piétonnes des boulevards centraux sont encore moins engageantes qu'avant, car le contrôle social y est encore plus faible. Il faudrait un effort d'investissement public sur ces parties (en particulier le sud du boulevard Lemonnier) pour les rendre plus attractives. ;
- Le rapport d'incidences n'évoque pas la problématique des sans-abris dans la zone piétonne ; problèmes qui n'est pas tenu en compte ;
- Demande d'installer une antenne de police sur le piétonnier ;

3.2.6 <u>Par ailleurs, la population a dans le cadre de l'enquête publique émis des PROPOSITIONS :</u>

- les bd du Centre-Ville soient rénovés en enlevant les bacs avec les arbres. Il faut aménager la circulation pour les piétons, les cyclistes, les transports en communs et les voitures ;
- la place Saint-Géry était quasi-piétonne, on aurait pu faire rejoindre les jolies ruelles autour des Riches-Claires, et jusqu'à la Place des Fleurs et la rue des Chartreux. Ainsi que la rue de Flandre et sa continuation jusqu'à la Bourse, et ses liens avec le Marché aux Poissons et la Place Sainte Catherine ; une série de rues aux commerces de proximités et restaurants, cafés, etc. déjà bien implantés et qui se voient transformés en voies automobiles secondaires au lieu de devenir complètement piétonnier ;
- une place de Brouckère complètement piétonne ;
- le stationnement en épis Bld. A. Max est une erreur et se fait aussi au détriment de la sécurité des cyclistes circulant sur la piste cyclable. Un réaménagement de ce boulevard devrait aussi se faire. ;
- encourager que moins de voitures entrent dans la ville (créer des parkings gratuits ou bons marchés combinés avec des tickets de transports publics menant au centre-ville ;
- limiter l'accessibilité des voitures dans le pentagone (accès limité aux habitants juste pour arriver à leurs maisons, pour les taxis et transports en commun) – avec possibilité de parkings gratuits en dehors du centre-ville) – modèle Londres par exemple ;
- étudier zone piétonne plus modeste et conviviale, répartie sur de petites places et rues de l'ensemble du Pentagone, plutôt que les boulevards centraux (par exemple: rue de Flandres, place Saint Géry, place sainte Catherine et ses quais, place jardin aux fleurs..) sur lesquels le trafic peut être intelligemment limité de manière à offrir un usage harmonieux à l'ensemble des usagers. Ce scénario aurait en outre, l'avantage de réduire considérablement les coûts du projet.
- partager l'espace grâce à des trottoirs très larges et plantés (sans bacs qui empêchent en fait les déplacements faciles des piétons), des fontaines et éventuellement avec des ondulations et une zone

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

de circulation d'une seule bande de circulation dans chaque sens, où tout arrêt serait impossible et interdit, zone réservée aux voitures, camions et autobus; Les vélos devraient être confinés sur deux pistes cyclables protégées et délimitées. Ces zones pourraient être au même niveau, de façon à rendre l'aspect plus agréable, mais avec des séparations infranchissables pour confiner les véhicules automobiles sur leurs pistes.

- Des zones de stationnements (renforcées) devraient être prévues tout au long, tous les 100m par exemple, et accessibles dans des créneaux horaires déterminés (par ex. avant 10h30).
- En vue de ne pas nuire au cadre de vie des habitants des quartiers limitrophes et de respecter le concept historique de boulevard haussmannien de la zone concernée par le projet de piétonnier, il serait dès lors davantage crédible d'envisager la création de plusieurs zones piétonnes dans ces quartiers aujourd'hui "sacrifiés" et de proposer un réaménagement des boulevards qui, sans supprimer la circulation automobile, restreigne sensiblement celle-ci ;
- élargir l'espace réservé aux piétons tout en réduisant les effets de la pollution ;
- Limiter de manière drastique la circulation automobile dite de transit, sans pour autant empêcher la circulation locale, devrait en outre éviter que l'aménagement d'un piétonnier tel que proposé ne nuise sévèrement au commerce local au seul profit des "magasins de souvenirs" et autres fast-food ouverts à l'attention des touristes.
- Mise en place d'une « zone à trafic limité » dans tout le pentagone (accès réservé aux riverains, transports publics et livraisons autorisées pendant la journée, avec la mise en place d'un péage assez cher pour la personne qui ait besoin d'accéder au centre-ville "una tantum"). Ce modèle, de plus en plus repris en Italie et en France se base sur l'inclusion et pas, comme au contraire le simple piétonnier, sur l'exclusion de certains acteurs de la ville. Limiter n'est pas exclure et sert à créer des compromis qui rencontrent la faveurs de un maximum de groupes sociaux. Tant que italien, j'ai eu la possibilité d'habiter, par avant, dans des villes qui avaient choisi ce modèle (Rome, Sienne). Je n'ai jamais entendu un seul commerçant, habitant ou chaland de la ville s'en plaindre. D'ailleurs le même villes qui ont opté pour l'accès limité venait de l'échec des piétonniers.

4 **<u>Historique de la place de la Bourse :</u>**

Considérant que l'actuelle place de la Bourse –tout comme les boulevards du centre- est le résultat d'importants bouleversements du tissu urbain bruxellois :

Considérant que sur le site de la Bourse s'élevait à l'origine, à proximité de l'église Saint-Nicolas, le couvent des Récollets ; que ce dernier a été démoli au XVIIIe siècle, en vue de l'aménagement d'un Marché au Beurre, créé en 1779 ; que ce marché au Beurre fût à son tour démoli, en 1870, pour faire place à la Bourse ;

Considérant que la construction de la Bourse s'inscrivait dans un vaste projet de création d'un boulevard reliant la gare du Midi à la gare du Nord, ultime étape des travaux de voûtement de la Senne, en vue d'assainir le centre-ville et d'y attirer une population davantage aisée ; que ce boulevard rectiligne, conçu selon les plans de Léon Suys, était ponctué de plusieurs places ou points d'articulation : la future place de Brouckère autour de l'ancien temple des Augustins, la place des Halles à hauteur d'un vaste marché couvert, la place de la Bourse et la place Fontainas, où il était prévu d'élever une fontaine monumentale ;

Considérant qu'outre la construction d'immeubles de logements destinés à la bourgeoisie, le nouveau boulevard allait accueillir des bâtiments ayant une fonction publique, tels la Bourse, la Poste et les Halles, ainsi que des grands magasins, des cafés, des théâtres, le tout participant à une nouvelle dynamique urbaine où prédomine le luxe et le loisir ;

Considérant qu'au niveau de la Bourse, après l'achèvement de l'édifice, de nouvelles communications sont établies, à partir de 1876, par l'élargissement de la rue de Middeleer, actuelle rue Orts, et l'aménagement de

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

deux nouvelles rues, la rue Van Praet vers Saint-Géry et la rue Devaux vers Sainte-Catherine ;

Considérant que les aménagements de la place étaient à l'origine sobres ; qu'ils comprenaient des réverbères, des kiosques et des petits pavillons destinés à abriter les usagers du tramway qui circulaient au milieu de la chaussée. Implantés au milieu de la place, ces pavillons seront remplacés au début du XXe siècle par deux autres édicules implantés de part et d'autre du grand escalier de la Bourse ;

Considérant que les photos anciennes montrent que l'ensemble de l'espace - trottoir, chaussée - était partagé par l'ensemble des usagers, nombreux piétons, quelques vélos, les tramways hippomobiles et quelques rares voitures ; qu'il est remarquable que ce partage de l'espace ait perduré presque jusque dans les années 1930 ; que la priorité toujours plus grande accordée au trafic automobile dès la deuxième moitié du XXe siècle a rapidement rendu ce partage impossible ;

Considérant que dans les années 1970, avec le creusement des tunnels du prémétro, le boulevard est entièrement réaménagé en fonction de la circulation automobile ; que les différentes places ont dès lors tendance à perdre leur rôle de point d'articulation, tel qu'à l'origine ; que le réasphaltage de la chaussée et le réaménagement des trottoirs couverts de dalles de béton gris avec des motifs géométriques de couleur rose, ainsi que l'implantation de bacs en béton destinés à accueillir des arbres et arbustes, n'ont laissé aucune trace de l'aménagement d'origine ;

Considérant que les différentes interventions ultérieures successives au pourtour de la Bourse ont supprimé toute cohérence d'aménagement, tant au niveau des revêtements que du mobilier urbain, ce qui nuit à la perception de la monumentalité du bâtiment de la Bourse ; que l'intervention majeure est datée de 1992, et consiste en la création d'un musée construit partiellement en surface au-dessus du site archéologique de l'ancienne église des Récollets ; que cette construction en pierre bleue et charpente métallique vitrée est destinée à disparaître dans le projet de réaménagement actuel, l'accès au site étant prévu à partir du bâtiment de la Bourse, en cours de réaffectation ;

Concernant qu'en ce qui concerne les revêtements d'origine, on dispose d'un rapport fait par le Bourgmestre de la Ville en 1870 (étude historique, pp. 30-31) qui présente différentes alternatives pour les boulevards, mais donne la préférence à un pavage pour une bande centrale et un asphaltage pour deux bandes latérales afin de " favoriser le rapide développement de la circulation" ; que deux trottoirs d'environ 5.50 m de large étaient également prévus, sans indication de matériaux, mais que selon certains documents iconographiques anciens, il s'agirait vraisemblablement de dalles de pierre bleue ;

Considérant que pour les revêtements du périmètre de la Bourse, les documents photographiques anciens montrent, alors que les petits pavillons sont encore implantés au centre de la chaussée, un revêtement intégral de pavés ; que des photos du tout début du XXe siècle, après le déplacement des pavillons de part et d'autre de la Bourse, montrent un revêtement différent qui semble être de l'asphalte ; que les informations communiquées par le bureau d'étude confirment que les trottoirs de la place de la Bourse étaient revêtus de grandes dalles de pierre bleue ; que la présence en de nombreux endroits, au pied du bâtiment, d'une bordure en pierre bleue, en partie courbe, pour assurer l'articulation entre le soubassement et le trottoir semble également aller dans ce sens ;

Considérant que les aménagements actuels des espaces publics sont le résultat d'une vision fonctionnaliste héritée de la seconde moitié du 20ème siècle, et qui a profondément impacté le territoire actuel de la Région bruxelloise ;

Considérant que d'un point de vue structurel (le profil de la voirie), la place est profondément morcelée, avec un renflement de l'assiette de la chaussée carrossable des boulevards du centre, dont les sens de circulation sont séparés par une berme, une rue Orts dont la chaussée est disproportionnée ;

Considérant que les aménagements font la part belle à la voiture ;

Considérant que la rue Maus est composée de revêtement très hétérogènes, globalement très peu qualitatifs (klinkers, béton coulé, dalles béton 30x30, briques,…), tout comme à l'arrière de la Bourse, et sur la rue de la Bourse ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que les aménagements sont une juxtaposition d'interventions ponctuelles, à différentes époques, dans des optiques purement fonctionnelles ; qu'il en résulte un espace public totalement disgracieux et inhospitalier ; que l'unique qualité de l'espace public résulte de la très grandes qualité des fronts de bâtisse qui ceinturent la place et des perspectives urbaines ;

Considérant que les revêtements sont dégradés ; qu'une réfection complète des revêtements de la place est de toute manière devenue absolument nécessaire ;

Considérant que la station de prémétro qui a été aménagée sous la place, est la liaison de transport public la plus proche de la Grand'Place ; que lors de sa réalisation –avant le classement de l'assiette de la place- on y a placé 2 bouches de métro, ainsi qu'une grosse cheminée de ventilation en béton ;

Considérant que des vestiges archéologiques ont été mis à jour du côté de la rue de la Bourse ; que ceux-ci ont justifié l'édification d'une construction qui a une emprise considérable sur l'espace public ;

Considérant que de grands bacs en béton, une toilette publique et un urinoir accentuent le morcèlement et le caractère inadapté des aménagements actuels ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'éclairage public actuel, c'est également le morcellement qui prévaut :

- dans la partie de la place situé devant la Bourse, l'éclairage public est constitué de deux hauts poteaux, dotés chacun de six appareils lumineux d'allure « vintage » et non dénués d'intérêt, mais clairement inapproprié dans cet environnement urbain (esthétique inappropriée et points lumineux à très grande hauteur) ;
- du côté rue de la Bourse, l'éclairage est assuré par des luminaires de façade ;
- du côté rue Henri Maus, il l'est par des réverbères de style « 1900 » ;

Considérant que le pourtour de la place connait une importante activité horeca ;

Considérant que les plantations actuelles se composent de 16 cercis siliquastrum (arbres de Judée) et de deux ficus carica (figuiers communs) ;

Considérant que toutes les plantations actuelles connaissent un développement limité, du fait qu'elles sont plantées dans des bacs en béton placés sur la dalle de la station Bourse ; que malgré ce contexte inhospitalier, un cercis siliquastrum (figuier commun) présente de l'intérêt et est repris à l'inventaire scientifique ;

Considérant que les plantations situées dans ces bacs en béton doivent être arrosées quotidiennement par les services de la Ville ;

Considérant que le Service « espaces verts » de la Ville privilégie la replantation des sujets dans un nouvel environnement plutôt que leur abattage ;

Considérant qu'en terme de circulation, dans les configurations récentes (avant phase test), les boulevards du centre –à travers la place de la Bourse- favorisent l'usage de l'automobile ; que le chemin le plus court et rapide pour relier le nord au sud en voiture consistait à traverser la Ville par son milieu ; alors que le Pentagone est densément peuplé (surtout au sud et à l'ouest) et que beaucoup de citoyens y travaillent (surtout la partie est, haute) ;

Considérant que la situation est d'autant plus paradoxale que cette partie de la Région de Bruxelles Capitale est probablement l'une des mieux desservies en transport publics, avec des liaisons métros, des liaisons trams, des lignes de bus, des liaisons directes à des gares internationales proches et à des aéroports en Belgique et ailleurs… ;

Considérant que le Pentagone est hyper équipé en infrastructures de communication, que l'espace public en surface peut connaitre une répartition spatiale plus favorable aux personnes qui y habitent, qui y travaillent, qui y flânent, ou qui visitent la Capitale ;

Considérant que le Pentagone est équipé d'une quinzaine de parkings publics hors voirie, avec une capacité d'environ 6600 emplacements (source : http://en.parkopedia.be/parking/) ; que dans le périmètre du projet, il n'y

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

a pas un point situé à plus de 400m d'un parking public, une distance qui correspond à 5 minutes de marche ;

Considérant que le périmètre de la demande a fait l'objet d'aménagements provisoires, parallèlement à la mise en œuvre de la phase test du plan de circulation de la Ville pour le Pentagone ;

Considérant que cette phase test a libéré beaucoup d'espace ; que la Ville a eu le souci de favoriser l'appropriation de ces espaces par la mise en place de mobilier et d'aménagements ludiques provisoires ;

Considérant que la façon dont ces espaces a fonctionné et fonctionne encore, avec des aménagements qui restent ceux des années 70, avec une séparation nette des modes et tout particulièrement de la chaussée carrossable en asphalte par rapport aux trottoirs coincés derrière des bacs à arbres et encombrés par des terrasses envahissantes, ne permet pas de préjuger de la façon dont fonctionnera le projet final ;

Considérant néanmoins que cette période provisoire a démontré (développé plus loin), malgré les faibles moyens mis en œuvre, et leur caractère provisoire, le potentiel que constitue cette artère pour la vie des habitants du Centre-Ville ;

Considérant que depuis les aménagements de 1970, les places Fontainas et de Brouckère ont perdu leur caractère de « places d'accueil » ; que seule la place de la Bourse a conservé quelque peu son caractère de lieu de rencontre, du fait de la suppression partielle de la circulation autour du bâtiment de la Bourse et de la présence du bâtiment monumental avec son parvis ;

Considérant que tout le Pentagone est en zone 30 depuis le 16 septembre 2010 ;

Considérant que la circulation motorisée dans le Pentagone n'est plus en phase test (qui était mise en place par des ordonnances de police) ; qu'un règlement complémentaire de circulation a été approuvé par le Conseil Communal de la Ville de Bruxelles du 19/09/2016 et est en vigueur ;

5 **<u>Situation projetée :</u>**

Considérant que le projet prévoit pour l'ensemble du site un aménagement de plain-pied, de façade à façade, entièrement en pierre bleue ;

Considérant que le choix de ce matériau renvoie au XIXe siècle, ainsi qu'à l'utilisation de la pierre bleue pour le socle de la Bourse ;

Considérant que le projet prévoit un aménagement de plain-pied également au niveau du site archéologique ; les zones les plus remarquables sont rendues visibles au moyen de lanterneaux ;

Considérant que le projet comprend la plantation de deux arbres monumentaux (Tilia euchlora), plantés en pleine terre, l'un au coin de la rue Devaux et de la rue Orts, l'autre rue du Midi ;

Considérant que l'espace urbain qui résulte du projet est totalement dégagé ; que seuls sont prévus six bancs en bois sur le pourtour de la Bourse, ainsi que deux petits kiosques en laiton à proximité des entrées de métro ;

Considérant que l'éclairage prévu sur la place est homogène ; ce seront les mêmes réverbères de 5 m de haut (lumière blanche) que ceux prévus sur le boulevard Anspach ;

Considérant qu'en complément, il est prévu d'éclairer le parvis de la Bourse par des projecteurs fixés sur les façades non-protégées ;

Considérant que, du côté de la rue de Tabora et de la rue du Midi, il est prévu de placer des luminaires identiques à ceux placés récemment dans le périmètre de la Grand'Place (modèle « Grand-Sablon »);

Considérant que le projet comprend le placement d'autres éléments de mobilier urbain, tels que poubelles, potelets,…, l'ensemble dans la même teinte : gris anthracite ;

Considérant qu'afin d'assurer la robustesse du nouvel aménagement pour le futur, des travaux structurels en sous-sol et des modifications aux accès aux stations de prémétro sont prévus ; que l'encombrante cheminée de

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

ventilation en béton existante est ramenée au niveau du sol (placement d'une grille) ;

5.1. Revêtements et mobilier urbain :

Considérant que le revêtement prévu sur la place de la place de la Bourse est la pierre bleue par référence au matériau d'origine ;

Considérant que les différentiations de revêtements se font par un jeu de modules, et au moyen de délicates différences de traitement des surfaces ;

Considérant que le périmètre sur lequel se situe la Bourse est constitué de dalles carrées de 80x80cm ;

Considérant que le pourtour de cette surface de grandes dalles est marqué par un caniveau couvert d'une grille carrossable en fonte ;

Considérant que les éléments de pierres naturelles s'inscrivent dans la continuité des espaces publics contigus (ce qui est existant et qui va être maintenu, et ce qui va être mis en œuvre) ;

Considérant que le projet prévoit le placement de cinq kiosques : un place de Brouckère, deux sur les nouvelles placettes à hauteur du Marché aux Poulets et de la rue Grétry et deux place de la Bourse ;

Considérant qu'ils sont prévus en bois et en laiton perforé ;

Considérant que ces kiosques se transforment en lanternes urbaines à la tombée de la nuit, quand ils sont fermés ;

Considérant que le projet prévoit d'autres mobiliers urbains tels que poubelles, arceaux à vélo et fontaines d'eau, le tout en acier thermo-laqué de couleur gris anthracite ; que les bancs, longs et sans dossiers, seront en bois ;

5.2 Plantations :

Considérant que le projet prévoit la plantation de 2 grands arbres en pleine terre ;

Considérant que la plantation de deux arbres solitaires, prévue par le projet, apporte un relatif confort urbain dans une zone minérale ;

Considérant que la station souterraine de prémétro contraint très fortement les lieux, où il est possible de planter des arbres en pleine terre ;

Considérant que les fronts de bâtisse, dont un certain nombre sont protégés, sont dégagés et bien visibles ; que la perspective sur le bâtiment de la Bourse et la flèche de l'Hôtel de Ville -depuis la rue Orts- est préservée ;

5.3. Mobilité

Considérant que le nouvel aménagement intègre la décision de la Ville de Bruxelles d'agrandir la zone piétonne du centre-ville ; que seuls les véhicules autorisés (taxis, les véhicules de livraison et de secours,…) auront encore accès à l'entièreté du périmètre ;

Considérant que la circulation motorisée dans le Pentagone n'est plus en phase test (qui était mise en place par des ordonnances de police) ; qu'un règlement complémentaire de circulation a été approuvé par le Conseil Communal de la Ville de Bruxelles du 19/09/2016. ;

Considérant que le projet permet de concevoir –en termes de mobilité- un développement souple et évolutif des aménagements qui sont proposés pour les espaces publics ; que le projet peut fonctionner avec de nombreux autres scénarios que celui actuellement en vigueur ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

5.3.1 Modes actifs (PMR, piétons, vélos)

Considérant que le projet avec les revêtements plats, de plain-pied, sans conflits avec des engins motorisés, est très favorable au confort et à la sécurité des piétons ;

Considérant que le projet intègre une importante dimension paysagère qui participe à l'attractivité de cet espace public pour les modes actifs ;

Considérant que la vitesse des cyclistes est réduite sur cette place piétonne, mais que cette réduction de vitesse est largement compensée par une augmentation de la sécurité et du confort des cyclistes ; que cet espace est très favorable aux cyclistes lents, débutants ou aux enfants (appelés « tortues »), qui sont trop souvent oubliés dans les aménagements « vélos » ;

Considérant que la circulation automobile est apaisée dans le Pentagone ; que des itinéraires alternatifs sont possibles pour les cyclistes plus rapides (les cyclistes « lièvres ») ;

Considérant que la demande est complémentaire au projet de Bruxelles Mobilité, qui prévoit la création d'environ 1000 emplacements vélos sécurisés dans la station souterraine ;

5.3.2 Transports publics

Considérant que les terminus de nombreux bus ont quitté le trottoir du Falstaff depuis quelques années ;

Considérant que le périmètre du projet se situe sur une station de prémétro qui pourrait devenir une station de métro dans quelques années ;

Considérant que dans le cadre du permis octroyé par le fonctionnaire délégué, Bruxelles Mobilité rénove sa station souterraine en vue, notamment, de la rendre accessible aux PMR, d'installer des sanitaires publics ouverts en permanence et de créer du stationnement vélo sécurisé ;

Considérant que les taxis ont un accès 24h/24 à la zone piétonne et qu'un pôle de stationnement taxis est prévu rue Orts (10 emplacements) ;

5.4. Circulation automobile :

Considérant que la place de la Bourse s'inscrit en plein cœur d'espaces publics dévolus aux piétons ; que la place est entièrement libérée de la voiture ;

6 Objectifs du projet :

Considérant que le projet entend améliorer la situation actuelle et remédier à la disparité, tant des revêtements de sol que de l'éclairage et du mobilier urbain ; que l'espace sera ainsi davantage dégagé par la réduction des trop nombreux éléments en surface entravant le cheminement des piétons dont, entre autres, les bacs à arbres et les structures hors sol du musée archéologique ;

Considérant qu'il s'agit de redonner à cet espace son caractère de point d'articulation central du tracé des boulevards, et de renforcer ainsi les liens est-ouest entre la Grand'Place et les quartiers Dansaert et Saint-Géry, ainsi que la place Sainte-Catherine ;

Considérant que la place sera plus lisible et plus sûre qu'actuellement du fait de l'aménagement plus clair et où les piétons seront prioritaires ;

Considérant que le projet renforce les liens entre l'espace public et le bâti, par un aménagement continu de façade à façade ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que la requalification de l'espace public permet une mise en valeur des ensembles bâtis, qui – biens protégés ou non- présentent de grandes qualités patrimoniales ;

Considérant que le projet vise à améliorer la qualité de vie dans le Pentagone ; que le réaménagement, par l'installation d'un espace public qualitatif, constitue un apport important pour les bruxellois, tant pour ses habitants que pour les visiteurs et passants ;

Considérant que ce nouvel espace public convivial renforcera la cohésion urbaine et, en particulier, en ce qui concerne les quartiers adjacents, le tissu commerçant, les cheminements de promenade,… ;

Considérant que le projet vise à créer un nouvel équilibre entre les différents modes de transports sur les lieux et que cette démarche inspirée par la politique régionale en matière de circulation, qui ambitionne un transfert modal de la voiture vers les modes plus durables : les modes actifs et les transports publics ;

Considérant que le projet intègre les besoins d'accessibilité pour les riverains et les commerces ;

Considérant que le projet vise à la création d'un aménagement durable et de qualité, avec la mise en œuvre de matériaux naturels, la mise en place d'un système de gestion de l'eau et l'intégration de la nature au cœur de la ville ;

Considérant que les aménagements projetés sont robustes, qu'ils résistent à la dynamique d'un contexte métropolitain et qu'ils sont flexibles dans leurs usages ;

Considérant qu'en libérant les lieux de la dominance de la voiture, un grand espace est offert aux habitants de la Ville, qui continue à se densifier et dont le nombre de visiteurs continue à augmenter ;

Considérant que le réaménagement de la place de la Bourse est un pas important pour la revitalisation du centre-ville ; que cette démarche conforte et valorise l'image de Bruxelles : une ambiance apaisée, conviviale, respectueuse de l'environnement, et dynamique au plan commercial, où tous peuvent se retrouver ;

Considérant que moins de voitures induit plus de piétons et de vélos dans l'espace public, plus de commerces ouverts et plus tard, et plus de sécurité pour les habitants qui bénéficient du contrôle social apporté par la présence humaine ;

7 **Motivation :**

7.1. Cadre règlementaire :

7.1.1. Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :
Considérant que conformément à la priorité 8 du PRD, le volet mobilité lié au projet et porté par la Ville va déjà dans le sens de « *la mise en œuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone, sur l'initiative de la ville, pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant les espaces piétonniers et semi-piétonniers* » ;

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ; que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des modes actifs : piétons et cyclistes ;

Considérant que le projet met en avant des modes alternatifs à la voiture, plus durables ; que les modes actifs disposent d'espace suffisant et que les infrastructures des transports publics continuent d'irriguer la zone ;

Considérant que la Priorité 9 vise également à mener une politique active de réduction des nuisances (la qualité de l'air et bruit en milieu urbain) en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 %, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car 28 % des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ; que Bruxelles Environnement estime l'environnement urbain de la Région devient de plus en plus bruyant, surtout du fait de la circulation motorisée ;

Considérant qu'avec les aménagements prévus, associés avec le volet mobilité mis en place par la Ville, le projet un effet sensible sur la qualité de l'air et le niveau sonore dans le périmètre de la demande ;

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les priorités stratégiques régionales du P.R.D ;

7.1.2. PRAS :

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS relative aux espaces structurants, qui stipule que « *les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain* » ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer « *augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts des transports en commun, stations et gares »;*
- contribuer « *à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines »;*
- inciter « *les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers* » ;

Considérant que la prescription 26.3 du PRAS stipule que « *deux fonctions s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons* » ;

Considérant que le périmètre de la demande a été dévolu principalement à la circulation, et tout particulièrement à la voiture ; que la demande constitue un rééquilibrage en faveur de la fonction séjour et de la part « durable » de la fonction circulation ;

Considérant que la demande est conforme au PRAS en ce que le projet :

- améliore les qualités du paysage urbain ;
- améliore les conditions de circulation et de confort des modes actifs aux abords d'une station de prémétro ;
- permet d'opérer un rééquilibrage de la fonction de « séjour » de l'espace public par rapport à la fonction de « circulation » ;

7.1.3. PRM – plan IRIS II

Considérant le constat du plan IRIS II :

- « *Il est frappant notamment de noter que comparativement à d'autres villes européennes et belges, on*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

retrouve très peu d'espaces piétonniers à Bruxelles » ;

- « *le Plan IRIS 1, partiellement mis en œuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics* » ;

Considérant que le plan précise que « *l'espace urbain doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton* » ; que Bruxelles doit, pour 2018 développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois, et être articulée sur la base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain plaçant les transports publics, piétons et cyclistes au centre des préoccupations de déplacement ; que ce principe neutralise toute concurrence entre les trois modes prioritaires, qui sont complémentaires et constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière ;

Considérant que les transports publics, piétons et cyclistes, doivent donc être prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle ; que les aménagements et réaménagements de voiries et d'espaces publics doivent intégrer ce principe ; qu'à cet égard les projets d'infrastructures doivent participer à une rationalisation des capacités routières, doivent garantir les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes ; que des zones piétonnières doivent être établies en étroite *collaboration avec les autorités locales* ;

Considérant que le plan IRIS II établit que la *sécurité et confort de circulation piétonne sont les maîtres mots du programme régional* en matière de mobilité en Région bruxelloise ;

Considérant que dans le cadre du projet, la place du piéton est centrale ; que le mode « piéton » s'articule avec les transports publics et le mode vélo, conformément aux objectifs stratégiques du plan IRIS II ;

Considérant que le projet est parfaitement en phase avec les orientations stratégiques inscrites au plan IRIS II, qui fait office de plan régional de mobilité ;

7.2. Procédure

7.2.1. Evaluation des incidences :

Considérant que les évaluations des incidences qui sont inscrites dans le CoBAT découlent de la Directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 (modifiée par la Directive 2014/52/UE), relative à « *l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement vise notamment à harmoniser les principes d'évaluation des incidences sur l'environnement et à de réaliser l'un des objectifs de l'Union dans le domaine de la protection du milieu et de la qualité de la vie* » ;

Considérant que l'article 3 de la directive prévoit que *« l'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier et conformément aux articles 4 à 12, les incidences directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants* :

a) l'homme, la faune et la flore;

b) le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage;

c) les biens matériels et le patrimoine culturel;

d) l'interaction entre les facteurs visés aux points a), b) et c). »

Considérant que l'article 4 de la Directive vise des projets listés dans 2 annexes :

- les projets énumérés à l'annexe I qui « *sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10* »
- les projets énumérés à son annexe II pour lesquels *« les États membres déterminent si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10* » ;

Considérant que la demande ne relève pas de l'annexe I de la Directive susmentionnée, mais de son annexe II

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

qui concerne les projets pour lesquels les Etats membres déterminent, au cas par cas (critères fixés à l'annexe III), si une évaluation des incidences sur l'environnement doit avoir lieu : « *10. PROJETS D'INFRASTRUCTURE :* {…} *b) Travaux d'aménagement urbain, y compris la construction de centres commerciaux et de parkings* »;

Considérant que le CoBAT contient 2 annexes qui listent les projets pour lesquels une évaluation des incidences est requise, la première étant celle des projets soumis à étude d'incidences, la seconde étant celle requérant un rapport d'incidences ;

Considérant que la Directive n'impose cependant pas la réalisation tantôt d'une étude d'incidences, tantôt d'un rapport ; que cette distinction entre ces deux types d'évaluation est inscrite dans le CoBAT ;

Considérant qu'en matière d'évaluation des incidences, les types de projets et le contenu des évaluations à réaliser -aussi bien rapport d'incidences, qu'étude d'incidences- répondent au prescrit de la législation européenne ;

Considérant qu'en matière d'urbanisme, compétence qui est régionale, la disposition qui soumet les actes et travaux à <u>étude d'incidences</u> est l'article 128 du CoBAT, ainsi que les actes et travaux listés à l'annexe A du Code ;

Considérant que conformément au CoBAT, et à son article 142, la demande de permis d'urbanisme qui nous concerne a été soumise à rapport d'incidences, compte tenu du fait que le projet relève de la rubrique 19 de l'annexe B du CoBAT, laquelle vise : « *tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes* » ;

Considérant qu'en dehors des cas prévus à l'article 128 du CoBAT et à l'annexe A, la disposition prévue à l'article 148 du CoBAT permet au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences : « *dans des circonstances exceptionnelles la commission de concertation peut, dans un avis spécialement motivé, recommander <u>au Gouvernement</u> de faire réaliser une étude d'incidences* » ;

Considérant que le projet a un périmètre important, concerne des lieux emblématiques de la Ville, mais qu'il ne présente pas un caractère exceptionnel en matière d'aménagement d'espaces publics ;

Considérant que les projets d'infrastructures et d'espaces publics portent facilement sur plusieurs kilomètres de voiries (pour une nouvelle ligne de tram, pour des itinéraires cyclables régionaux, pour des sites propres bus,…);

Considérant que la Commission de concertation estime qu'il n'y a pas lieu de *recommander <u>au Gouvernement</u> de faire réaliser une étude d'incidences* ;

Considérant que le projet qui nous concerne induit une façon de circuler au centre-ville différente qu'actuellement, mais que ce transfert modal est simplement un retour au fondamental ; que le projet est certes une évolution importante, mais il ne contient pas <u>des circonstances exceptionnelles</u> qui auraient été omises dans l'annexe A du CoBAT, ou qui justifieraient qu'il soit recommandé au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences ;

Considérant que le projet présente avant tout une grande importance symbolique, étant donné que ce lieu, que beaucoup de personnes ont exclusivement connu comme étant une *autoroute* urbaine, devient subitement exempt de voitures ;

Considérant que l'évaluation des incidences inscrites dans le CoBAT -et qui découle de la Directive 2011/92/UE - vise à « *tenir compte des préoccupations visant à protéger la santé humaine, à contribuer par un meilleur environnement à la qualité de la vie* » ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une volonté d'améliorer la qualité environnementale du centre-ville et la qualité de vie de ses habitants ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que la rubrique 19 de l'annexe B du CoBAT soustrait à l'obligation du rapport d'incidences, les projets qui concernent des *modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des* cyclistes (point 19 de l'annexe B) ; que d'initiative le demandeur a considéré que, dans le cas du présent projet, un tel rapport était pertinent;

Considérant que le rapport d'incidences a été examiné par l'Administration ; qu'il a été complété par le demandeur le 13/02/2017 ; qu'il a été déclaré conforme et complet le 02/03/2017, et, enfin, qu'il a été soumis à l'enquête publique -joint aux autres pièces du dossier- pendant 30 jours ;

Considérant que la commission de concertation estime dès lors que, même si le projet est de grande taille et bouleverse certaines habitudes bien ancrées, il n'existe pas de circonstances exceptionnelles pour demander au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences;

Considérant que le rapport d'incidences permet d'appréhender les évolutions du projet dans tous les domaines prévus ;

Considérant que l'évaluation des incidences se fait dans le périmètre du projet mais pas uniquement ; que par exemple en ce qui concerne la mobilité le périmètre étudié est plus larges et plutôt à l'échelle du Pentagone ; que les évaluations des incidences portent au minimum sur les 2 projets réunis (place de la Bourse et boulevards du centre) ;

7.2.2. Permis distincts pour les parties « Bourse » et « boulevards du Centre » :

Considérant que le demandeur a introduit deux demandes de permis d'urbanisme distinctes :

- une demande de permis d'urbanisme pour la place de la Bourse ;
- une seconde demande de permis d'urbanisme pour les boulevards du centre et autres espaces publics ;

Considérant que la première demande de permis d'urbanisme, relative à la place de la Bourse, concerne un site classé par arrêté royal du 19 novembre 1986 ; qu'à ce titre, la demande présentent à la fois un caractère urbanistique et patrimonial ; que ce type de permis est communément appelé « permis unique » ;

Considérant que cette demande de permis d'urbanisme est, en ce qui concerne les interventions portant sur ce bien classé, soumise à l'avis préalable conforme de la Commission royale des Monuments et des Sites en application de l'article 177 §1er du CoBAT, en vue de remplir une mission bien spécifique pour ce tipe de site : assurer « *la conservation des biens relevant du patrimoine immobilier* » (CoBAT art 11§1), ce qui n'est pas le cas dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme portant sur le réaménagement des boulevards ;

Considérant que la seconde demande de permis d'urbanisme -qui porte sur les boulevards du centre, les 2 autres places et les autres rues- n'est pas soumise à cet avis conforme, mais uniquement à un avis d'instance consultative de la CRMS ;

Considérant que l'unicité ou la dualité des demandes de permis demeure dans leurs natures juridiques différentes, sans influence sur les actes d'instruction à accomplir, ceux-ci étant identiques, quel que soit la voie choisie ; que la réunion des deux projets en une seule demande de permis d'urbanisme n'aurait donc induit aucun devoir d'instruction supplémentaire, ni étude d'incidences, ni avis d'autres instances ; qu'aucun devoir d'instruction n'a dès lors été éludé en procédant comme BELIRIS l'a fait ;

Considérant que les deux demandes de permis ont, en effet, été instruites et soumises aux mesures particulières de publicité simultanément, offrant ainsi aux citoyens une vision complète et globale du projet ;

Considérant que si les deux projets ont fait l'objet de deux demandes de permis d'urbanisme distinctes, c'est uniquement en raison de leurs natures différentes, l'une étant soumise dans son entièreté à l'avis conforme de la CRMS, l'autre à un avis non conforme ; que l'avis aurait été également non conforme sur les parties non classées si les deux projets avaient été réunis en une seule demande ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que cette façon de procéder est acceptable dans la mesure où aucun devoir d'instruction n'est éludé en agissant de la sorte ; que l'évaluation des incidences s'est faite de manière globale et que le public n'a pas été induit en erreur ;

Considérant que le périmètre du projet de la place de la Bourse est inscrit dans celui relatif au réaménagement des boulevards ; qu'ils sont complémentaires, les périmètres se juxtaposent, et ils sont techniquement dissociables, tout comme les permis d'urbanisme relatifs aux accès de métro, ou la demande de permis d'urbanisme unique qui porte sur la Bourse par rapport à la place de la Bourse ;

7.2.3. SIAMU :

Considérant qu'en application de l'article 124 du CoBAT, le « *dossier de demande contient l'avis préalable du Service d'incendie et d'aide médicale urgente, à moins qu'il ne porte sur des actes et travaux qui en sont dispensés par le Gouvernement en raison de leur minime importance* » ;

Considérant qu'en application du point 3° de l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant « *les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service Incendie et d'Aide médicale urgente, les aménagements des espaces publics ou des espaces verts, en ce compris le mobilier urbain, les édicules et les constructions accessoires* », la demande de permis d'urbanisme est dispensée de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente ;

Considérant que le maitre d'ouvrage et le maitre d'œuvre ont toutefois consulté le SIAMU dans le cadre de l'élaboration du projet ; que le SIAMU a donné un avis favorable sur le projet le 07/12/2015 ;

7.3. Généralités :

7.3.1 Communication :

Considérant que la Ville de Bruxelles (qui est gestionnaire des voiries du Pentagone) a organisé seule et/ou avec le demandeur, un certain nombre de rencontres en vue de livrer diverses informations aux habitants et aux institutions concernées sur les projets en cours ; que par ailleurs des toutes boites ont été distribués, des affichages en espace public ont été réalisés, des campagnes d'information ont été réalisées, un site internet spécifique a été créé, le site de la Ville diffuse des informations, la Ville a assuré une large couverture des projets dans la presse, des conférences de presse ont été tenues, diverses associations - groupes d'intérêt et les partenaires sociaux ont été rencontrés ;

Considérant que les communications ont porté sur les projets de réaménagements et sur les modifications des régimes de circulations dans le Pentagone ;

Considérant que la Ville a organisé de très nombreuses réunions, tant au niveau du projets de réaménagement des boulevards que des mesures de circulation, destinées à informer le public et à prendre en compte les suggestions et propositions ;

Considérant que le CoBAT n'impose « pas la mise en place d'un outil de démocratie participative ouverte aux citoyens pour associer ces derniers à l'évolution de la ville » autre que les mesures particulières de publicité ; que le public est appelé à réagir sur le projet ; et que l'autorité compétente pour l'instruction de la demande est tenue de prendre en considération chaque remarque;

Considérant que les enquêtes publiques de 30 jours organisées dans le cadre de l'instruction de la présente demande d'urbanisme sont des moments importants d'ouverture au public, pendant lesquels les citoyens peuvent prendre connaissance du projet, formuler des avis, faire des suggestions, ou encore manifester leur

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

opposition ;

7.3.2 Revitalisation des quartiers avoisinants :

Considérant que le projet fait suite à de nombreuses réalisations en vue de requalifier les espaces publics du Pentagone, comme la place de la Monnaie, la place des Martyrs, le quai du Commerce, la zone UNESCO et la rue des Fripiers, … ;

Considérant que le projet de réaménagement de la place de la Bourse et des boulevards du centre s'accompagne de nombreux autres projets de revitalisation des espaces publics et infrastructures dans le Pentagone :

- réaménagement de la rue du Midi, entre la rue des Pierres et la place Rouppe ;
- quartier Saint-Géry et Riches claires : projet de réaménagement des espace publics de la Ville de Bruxelles ;
- réaménagement des dernières voiries dégradées dans l'Ilot Sacré ;
- réaménagement de la rue Neuve et des petites rues avoisinantes ;
- rénovation des stations Bourse et de Brouckère ;
- etc,…

Considérant que depuis l'introduction de cette demande de permis d'urbanisme, tous les projets susmentionnés ont eu des permis d'urbanisme ; que pour certains la mise en œuvre a débuté ;

Considérant que le projet découle d'une vision de l'espace public qui est en phase avec le PRD, qui considère que celui-ci est l'extension de l'habitation, et un levier important pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants et dans le respect de la mixité des fonctions ;

Considérant que le service « Espaces Verts » de la Ville de Bruxelles a été associé au projet ; que les propositions avancées par le bureau d'étude de BELIRIS en matière de plantations et de gestion des eaux pour l'irrigation ont été avalisées par le service de la Ville ;

Considérant que la Région prévoit d'installer dans les stations de prémétro une série d'équipements tels que sanitaires publics, stationnement vélos sécurisés, … (permis d'urbanisme délivrés à Bruxelles Mobilité) ;

Considérant que la Région prévoit aussi d'assurer l'accès permanent à ces équipements logés dans les espaces souterrains ; que ces équipements en sous-sol permettront de dégager les espaces en surface ;

Considérant que la végétalisation des espaces publics concernés par la demande est optimale compte tenu principalement de l'encombrement du sous-sol, ainsi que du tissu urbain existant ;

Considérant que les piétonniers actuellement développés dans un grand nombre de villes ne trouvent pas leur origine dans les politiques urbaines des années 50, mais dans un retour à la ville, qui apparait compatible avec une bonne qualité de vie, un environnement sain et agréable ; que ce mouvement est relativement récent et n'est pas uniquement dicté par une dimension commerciale ;

Considérant que le rééquilibrage de l'espace par rapport à ce qui est actuellement dévolu à la voiture, et la réduction de sa part dans les modes de déplacements, doit commencer quelque part ; que cette réduction peut induire par endroits une augmentation limitée et raisonnable de la circulation motorisée dans le réseau environnant proche (voir point relatif à la phase test), avec une réduction sensible globale de l'usage de la voiture ; que bien des reports de circulation se produisent, ils sont faibles et inférieurs aux prévisions, car ces reports sont en réalité à chaque fois « absorbés » par la ville, le passage d'une voie rapide à une avenue urbaine modifie les comportements (Paul Lecroart, urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France) ; que les observations réalisées pendant les tests réalisés par la Ville démontrent que la réalité diverge sensiblement par rapport aux prévisions ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le phénomène d'« évaporation de trafic » est difficile à anticiper par des modèles informatiques ; que comme l'explique Frédéric Héran (auteur de "*Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*"), une part plus ou moins marginale des automobilistes finit, à terme, par adapter son comportement aux changements d'aménagement des voies de circulation urbaine (Frédéric Héran, maître de conférence en économie des déplacements) soit en organisant autrement ses déplacements en voiture - en effectuant des trajets en voiture moins longs, par exemple, soit en renonçant purement et simplement à ce mode de déplacement particulier ;

Considérant que le projet n'est certainement que le premier pas d'une évolution inévitable compte tenu de l'impact qu'a le voiture sur la sécurité des personnes, l'environnement et la santé des habitants ;

Considérant que les statistiques démontrent que depuis l'après-guerre le parc automobile n'a cessé de croitre en Belgique, on est passé de 273.599 voitures particulières en 1950, à 2.773.344 voitures particulières en 1977, à 5.712.061 en 2016 (statbel.fgov.be) ; que la longueur du réseau routier n'a cessé de croitre (de 1991 à 2008, augmentation de 9,5%) ; que la congestion en milieu urbain et autour des villes est avant tout le résultat de l'augmentation constante du parc automobile que des aménagements du réseau existant en faveur des autres modes ; que la fluidité de la circulation passe avant tout par une réduction du nombre de voitures en circulation en Région bruxelloise, et alors c'est toute la ville qui en profite ;

Considérant que la Région de Bruxelles-Capitale a atteint au siècle dernier la limite de ce qu'elle peut faire en matière d'accessibilité à l'automobile ; que la poursuite sur cette voie serait fatale pour son développement et préjudiciable pour ses habitants ; que poursuivre dans cette direction revient à alimenter un processus néfaste (plus de place pour la voiture induit plus de voitures, ce qui requiert de lui consacrer encore plus de place,…) ;

Considérant qu'un projet d'aménagement urbain, d'espace public qui induit un changement, fait rarement l'unanimité des avis ; que les demandes des uns s'opposent aux demandes des autres, les oppositions se marquent pour des raisons diamétralement opposées ; qu'un arbitrage s'impose ;

Considérant que les places et les boulevard libérés de l'automobile offrent ces espaces de liberté, permanents et universels essentiels pour les habitants de Bruxelles ;

Considérant que l'aménagement projeté est compatible avec le passage d'un cortège de manifestants ;

7.4. Mobilité :

Considérant que l'obligation faite aux piétons d'emprunter les trottoirs est relativement récente ; que les accotements surélevés -qui ont existé à l'époque romaine et qui ont refait leur apparition avec la modernité (dès le XVIIe siècle à Londres)- servent avant tout à protéger les piétons, qui peuvent pourtant circuler partout librement ; que les premières dispositions juridiquement contraignantes pour les piétons d'emprunter ces trottoirs -et de traverser la chaussée au passage pour piétons- datent des années '30 et sont liées au développement des véhicules motorisés individuels ;

Considérant que l'espace public est originellement polyvalent, partagé, et constitue le lieu où les personnes se rencontrent ; que l'avènement de l'automobile a donc cassé cette harmonie pour consacrer une place toujours plus importante à la circulation et au stationnement (également à partir des années '30), alors que le tissu urbain concerné par le projet (médiéval et XIXème siècle) ne prévoit pas ces usages ;

Considérant que le projet induit une libération de l'espace public de la voiture ; que ces 70 dernières années, les espaces publics ont été dévolus de façon disproportionnée à l'automobile ; que la libération d'une partie du tissu urbain le plus stratégique du point de vue de la vie urbaine est salutaire ;

Considérant que le projet ne concerne pas la création de parkings publics en voirie ; qu'aucune demande de permis d'urbanisme qui porterait sur la création d'un parking public souterrain en voirie dans le Pentagone n'est actuellement à l'instruction;

Considérant que le projet ne prévoit pas la création de parkings publics en voirie, compte tenu de la desserte en

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

transports publics et la capacité déjà existante dans le Pentagone (parkings publics pas encore saturés) ;

Considérant que de nombreux travaux de grande ampleur, comme ceux qui se déroulent actuellement sur le Petite Ceinture et la Porte de Ninove, ont un impact sur la mobilité dans la Région bruxelloise ; que d'autres travaux comme ceux prévus sur les tunnels Porte de Halle et Léopold II vont accentuer temporairement ces difficultés d'accès ; que ces travaux sur le réseau primaire sont nécessaires mais que leurs incidences sur la mobilité sont temporaires ; que ces travaux auront probablement des incidences sur une part conséquente du réseau local régional ;

7.4.1. Phase « Test mobilité » organisée par la Ville dans le Pentagone et modifications des régimes de circulations :

Considérant que la simple modification du régime de circulation d'une voirie -sans travaux- n'est pas soumise à permis d'urbanisme par l'article 98, §1, du CoBAT ;

Considérant que la Ville prévoit de réaliser un Plan Communal de Mobilité sur base de l'ordonnance de 2013 et en étroite collaboration avec la Région (Bruxelles Mobilité) ;

Considérant que tous les gestionnaires de voiries ont la faculté de modifier les régimes de circulation des voiries dont ils ont la gestion moyennant certaines procédures ;

Considérant que si une modification de régime de circulation -pour les besoins d'une mise à l'essai- nécessite des travaux, ceux-ci sont dispensés de permis d'urbanisme en application de l'article 98, §2, du CoBAT et l'article 6-5° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, tel que modifié : *« les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans* »;

Considérant cependant qu'en application de l'article 98, §2, du CoBAT, « *les actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique, la dispense de permis doit être confirmée sur la base d'un avis préalable de l'administration de l'équipement et des déplacements » ;*

Considérant que plusieurs déclarations préalables ont été introduites en 2015 dans le cadre de la phase test du plan de circulation ; que le Fonctionnaire délégué a confirmé les dispenses de permis d'urbanisme aux demandeurs sur base d'un avis de Bruxelles Mobilité :

- confirmation de dispense de permis d'urbanisme de la part du Fonctionnaire délégué sur base d'un avis de Bruxelles Mobilité (ref. : 04/DFM/31), notifiée à la STIB le 25/03/2015 ;
- confirmations de dispenses de permis d'urbanisme de la part du Fonctionnaire délégué sur base d'avis de Bruxelles Mobilité en application de l'article 98, §2 alinéa 2 du CoBAT (ref. BDU : 4/DFM/32, 35, 36, 37, 38, 40 et 48), notifiées à la Ville entre le 19/06/2015 et le 13/07/2015 ;

Considérant que les mesures de circulations mises à l'essai par la STIB et la Ville étaient compatibles avec le projet de BELIRIS relatif aux boulevard du centre ;

Considérant que les confirmations de dispense de permis d'urbanisme ont été données notamment aux motifs suivants :

« Considérant que la mise à l'essai permet d'objectiver les avancées pour les différents modes de déplacements dans le Pentagone ;

Considérant qu'à cet effet, des évaluations doivent être réalisées dans un souci de bonne utilisation de la phase test, établissant tout d'abord une situation de référence et une série d'indicateurs qui permettront de comparer les évolutions ce qui permettra de guider les dispositions définitives du plan de circulation ;

Considérant qu'il serait alors opportun d'avoir un comité d'accompagnement comprenant la ville de Bruxelles, la

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

STIB, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Développement Urbain afin de suivre la phase test et les évaluations l'accompagnant ; {…}

« Considérant que les travaux projetés sont provisoires, et que l'on entend par provisoire une installation temporaire et réversible, évolutive et souple, la situation initiale pouvant être remise en état ou adaptée rapidement pendant la durée du test, en fonction des évaluations ; qu'ils sont bien dispensés de permis d'urbanisme en application de l'article 6 point 5 précité ; »

Considérant que les confirmations de dispenses de permis d'urbanisme pour la phase test ne portaient pas sur la création de parkings publics au centre-ville ;

Considérant que le Collège de la Ville de Bruxelles a approuvé le 16/04/2015 les Ordonnances de Police réglant la circulation dans le Pentagone ainsi que la mise en œuvre de la phase test y relatif ; que cette phase test, coordonnée entre les différents acteurs, a été effective dans le Pentagone à partir du 29/06/2015 ; que pendant la phase de test plusieurs modifications ont été apportées ;

Considérant que conformément aux dispenses de permis octroyées par le Fonctionnaire délégué susmentionnées, les demandeurs de déclarations préalables ont mis sur pied un comité de suivi et d'évaluation composé de diverses administrations communales, la Police, le SIAMU, la STIB, Bruxelles Propreté, Bruxelles Mobilité, etc…;

Considérant que ce comité, organisé par la Ville, s'est réuni toutes les semaines entre juin et septembre ; ensuite à la demande d'une des parties pour aborder des problématiques précises ;

Considérant que des comptages ont été réalisés en juin et fin octobre 2015 ;

Considérant que le SIAMU a été associé à la mise en œuvre du plan de circulation (réunions de coordination préparatoires et suivi après mise en place) ; qu'il a aussi été invité à émettre ses remarques sur les plans de signalisation et de marquage ; que ses itinéraires principaux ont été pris en compte ;

Considérant que le SIAMU a mis à profit cette phase test pour faire le point dans tout le Pentagone et détecter les lieux problématiques, même dans des voiries non concernés par la mise en test ; que les problèmes signalés par le SIAMU sont pris en compte ;

Considérant que la phase test a fait l'objet de plusieurs évaluations au niveau de son fonctionnement et de ses effets sur la mobilité dans et en dehors du périmètre ; que les observations suivantes ont été constatées (pour chacun des modes de déplacements sur base des observations sur le terrain, des comptages réalisés par des bureaux d'études, des échanges avec les habitants, commerçants et autres partenaires et sur base de réunions du comité d'accompagnement pour la coordination des mesures de circulation) ; que le bilan réalisé par la Ville tient compte des modifications décidées pendant cette phase de test ;

Considérant que la demande intègre une piétonisation des boulevards du centre et l'extension de la zone piétonne préexistante autour de la Grand-Place ;

Considérant que les modalités d'accès périmètre ainsi piétonnisé sont les suivantes :

- Les horaires de chargement-déchargement sont prévus le matin de 4h à 11h ;
- Les taxis ont accès à l'ensemble de la zone (à l'exception de la Grand-Place et de l'ilot sacré) à condition de rouler à l'allure du pas ;
- Les cyclistes ont accès partout dans la zone piétonne, à condition de rouler aux conditions prévues par le Code de la Route ;

Considérant que l'ensemble des informations relatives à l'accessibilité de la zone piétonne a été communiqué aux habitants, commerçants par courriers et des toutes-boîtes, ainsi qu'au grand public via un site web spécifiquement mis sur pied pour les mesures de circulation ;

Considérant que la Ville a organisé plusieurs réunions d'information pour des publics cibles ;

Considérant que depuis mars 2016, et c'est le département Démographie de la Ville– cellule circulation qui

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

délivre tous les accès à la zone piétonne (laissez-passer, badges, code pin) ; que la Ville de Bruxelles a mis sur pied un guichet unique qui est accessible aux citoyens, avec également une adresse mail spécifique en fonction du type de demande ; que la majorité des demandes peut se faire via un guichet électronique (Irisbox) ;

Considérant que le site internet de la Ville de Bruxelles informe les citoyens du périmètre de la zone piétonne concernée et des modalités d'accès : https://www.bruxelles.be/artdet.cfm/6742;

Considérant que des brochures sont également distribuées et mises en ligne sur le site de la Ville de Bruxelles : https://www.bruxelles.be/artdet.cfm?id=4852&highlight=zone%2Cpietonne ;

Considérant qu'en ce qui concerne les exceptions-accord du Collège de la Ville de Bruxelles pour l'accès permanent à la zone piétonne, il s'agit essentiellement des catégories suivantes:

- Services de la Ville pour l'usage récurrent de véhicules réalisant des travaux, services,… (enlèvement graffitis, interventions de Régie Foncière- Urbanisme) ;
- Les Service/asbl d'aide social, SOS vétérinaire, Croix Rouge,… ;
- Les Sociétés de protection d'institutions financières ;
- Sociétés de surveillance des systèmes de sécurité
- Transports de personnes âgées ou personnes à mobilité réduite
- Etablissements dans la zone piétonne effectuant des livraisons à domicile ;
- L'Ancienne Belgique, BPost, Transcom, COCOF,….

Considérant que la gestion des accès à la zone piétonne fonctionne bien, malgré que les mesures de circulation ne sont pas encore accompagnées des aménagements qui sont de nature à renforcer le nouveau statut des espaces publics concernés ;

Considérant que, comme le prévoit le Code de la Route, l'accès au périmètre pour la police, ambulances ou de façon générale pour les véhicules prioritaires, est autorisé à tout moment ;

Considérant que le rapport d'incidences contient les conclusions relatives à la phase test mise en place par la Ville ; que ces conclusions démontrent que les modifications ont été bénéfique pour la mobilité dans le Pentagone ; que les comptages et observations réalisées in situ démontrent que la situation est bien meilleure depuis les modifications des sens de circulation (les tendances rencontrent les objectifs inscrits au PRD et au plan IRIS II), et bien meilleure que ce que les modèles ne laissaient présager ; que les conclusions sont les suivantes :

CIRCULATION PIÉTONNE

Considérant qu'en ce qui concerne les flux de piétons, le baromètre d'Atrium de 2014 montre une fréquentation de piétons sur les boulevards du centre avant la phase test de la Ville et la piétonnisation d'environ 10 000 à 14000 piétons par jour (en fonction du tronçon concerné) ; que les comptages d'Atrium réalisées en août et septembre 2015 montrent que, sur le boulevard Anspach, les flux quotidiens de piétons sont entre ±27 000 et ±38 000 piétons par jour ; soit un doublement du flux depuis la piétonnisation des boulevards ;

CIRCULATION DES CYCLISTES

Considérant qu'afin d'évaluer les conditions offertes aux cyclistes dans le cadre des nouvelles mesures de circulation, 2 aspects ont été analysés :

- des critères quantitatifs (sur base de comptages) ;
- des critères qualitatifs (qualité de l'infrastructure et des cheminements)

Considérant que du point de vue quantitatif, Pro Vélo a réalisé des comptages à différents endroits du Pentagone (hors zone piétonne), en septembre 2014 et septembre 2015 ; que les résultats de cette analyse permettent très clairement d'établir un lien entre la qualité de l'infrastructure -ou du flux de véhicules

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

automobiles- avec le nombre de cyclistes ;qu'à titre d'exemple, la présence de pistes cyclables sur la rue Antoine Dansaert, où aucune infrastructure spécifique pour les cyclistes n'existait, a conduit à une augmentation de 26% de cyclistes en un an (là où la moyenne générale est de 5% en RBC) ; que Bruxelles-Mobilité a réalisé au même moment des comptages des cyclistes au niveau du carrefour de la Bourse, au cœur de la zone piétonne, où des augmentations moyennes de l'ordre de 110% ont été observées par rapport à 2013 ;

Considérant que sur le plan qualitatif, un grand nombre de lieux ont fait l'objet d'interventions et d'évaluations ; que le bilan est donc plutôt positif ;

Considérant que plusieurs lieux -dont l'aménagement n'a pas varié par rapport à la situation d'avant test- ont reçu une évaluation négative ;

Considérant que plusieurs lieux ayant connu des adaptations temporaires ont également reçu une évaluation qualitative négative ; que ces lieux peuvent facilement devenir plus favorables avec des aménagements définitifs ; qu'afin de renforcer le confort et la sécurité des cyclistes, la Ville a conclu avec la Région une convention permettant d'investir un budget important (plus de 3000000 Euros) pour le réaménagement de certains axes en y prévoyant des aménagements cyclables ;

Considérant que depuis l'introduction de la demande plusieurs projets importants visant à rendre la Petite Ceinture cyclable ont bénéficié de permis d'urbanisme délivrés par le fonctionnaire délégué, et que certains projets sont actuellement en chantier ; que la Région (Bruxelles Mobilité) emboite le pas pour favoriser un transfert modal en faveur des cyclistes ;

Considérant que comme cela est prévu dans le cadre du projet, une attention particulière est apportée à la question de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes dans la zone piétonne pendant la phase test: d'un point de vue règlementaire, en zone piétonne, la priorité du piéton est absolue, même si les cyclistes y sont autorisés à circuler ;

Considérant que le statut de piétonnier est incompatible avec un marquage cycliste ; que ce statut suscite des avis partagés : certains cyclistes se sentent exclus car ils estiment que la circulation est difficile en zone piétonne, alors que d'autres sont plus satisfaits de la situation actuelle sur le boulevard Anspach que de celle qu'ils avaient connue avant la piétonnisation, évoquant un environnement moins dangereux et plus convivial qui transforme le trajet en balade ;

Considérant que d'après les observations réalisées par la Police de la zone de Police, la cohabitation se passe globalement bien à l'exception des vitesses trop élevées pratiquées par certains cyclistes uniquement (une minorité) ;

Considérant que la cohabitation piéton-cycliste n'est ni dangereuse ni ingérable tant pour les cyclistes que pour les piétons ; que la ville n'as pas connaissance d'un accident ou de situations où la sécurité des usagers aurait été mise en péril (constatations de la Police au printemps 2016) ; il est apparu qu'après une période de transition, tant les cyclistes que les piétons se sont habitués à la cohabitation dans la zone piétonne, et ceci malgré la constante augmentation du nombre de cyclistes (belle saison, plaisirs d'hiver, situation particulière avec perturbations sur le réseau des transports publics) ; qu'il n'y a pas eu d'accidents à déplorer ;

Considérant que la mise en zone 30 de l'entièreté du Pentagone, puis les mesures de circulation prises par la Ville parallèlement au projet d'aménagement, on induit un apaisement global de la circulation motorisée dans l'ensemble du Pentagone ; que cet apaisement est le principal facteur qualitatif favorable à l'usage du vélo ;

Considérant qu'il apparaît clairement que la situation pour les cyclistes s'est fortement améliorée du fait des mesures de circulation testées et adoptées par la Ville de Bruxelles, et dans lesquelles le projet s'inscrit ; que l'on constate une augmentation du nombre de cyclistes beaucoup plus forte dans le périmètre de la demande et dans le Pentagone que dans le reste de la Région, et que cette cohabitation se passe bien ;

CIRCULATION TRANSPORTS EN COMMUN

Considérant que les lignes de bus de deux sociétés de transports publics desservent l'intérieur du Pentagone :

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

principalement la 'STIB' ; que ces lignes sont concernées par les mesures de circulation et elles ont fait l'objet d'une évaluation ;

Considérant que les réseaux ferrés (tram, pré-métro, métro, train) n'ont subi aucune modification dans le Pentagone ;

Considérant qu'en ce qui concerne les bus de 'De Lijn', l'offre a été centralisée vers la gare du Nord, les lignes de bus venant de Ninove continuent à desservir la gare du Nord, mais l'itinéraire a été adapté: les bus empruntent la Petite Ceinture Ouest et ne traversent que partiellement le Pentagone ;

Considérant que le réseau bus de la STIB a été repensé suite à la mise en place de la phase test des mesures de circulation ; que la phase test a permis à la Ville et à la STIB de tirer certaine conclusions en ce qui concerne les fréquentations et les charges des diverses lignes, il y a des transferts et changements pour l'ensemble des lignes, parmi lesquels on trouve :

- Transfert de charge du bus 63 et 38 surtout vers les lignes 29 et 66 et autres lignes (71) dans les deux sens (vers le centre et vers les faubourgs) ;
- Les bus desservant la zone autour de la Grand Place connaissent une légère augmentation dans le sens vers le centre et une légère diminution dans l'autre sens;
- Les bus circulant sur la boucle desservant la zone de De Brouckère sont plus chargés (rationalisation des lignes sur ce tronçon);
- Les bus circulant sur l'axe Laeken-Van Artevelde-Laeken connaissent une diminution de fréquentation vu que la desserte est moins proche des zones centrales/commerciales;
- Les bus 'Noctis' connaissent une augmentation de charge dans leur globalité ;

Considérant que l'analyse des données fait apparaitre que globalement la desserte du centre par le réseau bus et la fréquentation se maintien ; qu'en ce qui concerne les vitesses commerciales des véhicules, les bus circulent relativement bien ; que les modèles ont surestimé les temps de parcours, modèles qui ont été démentis lors de la mise en place de la phase test pour la circulation dans le Pentagone ;

Considérant que les lignes connaissent par contre certaines « irrégularités « car elles sont davantage soumises aux aléas de la circulation motorisée du fait que les bus circulent souvent avec la circulation motorisée, qui – bien que fluide - est trop souvent ralentie par des évènements de tout genre (livraisons, travaux,…) ; que ces irrégularités affectent la gestion des terminus ; que ce problème est notamment présent sur les axes desservant la zone de De Brouckère (Fossé aux Loups et Ecuyer) à cause des nombreuses livraisons (problème déjà préexistant) et la configuration des lieux ;

Considérant que la phase test a permis de mettre en évidence que la vitesse commerciale le réseau bus se porte bien depuis juin 2015 ; que certaines améliorations sont possibles et sont actuellement débattues entre la Ville, la Région et la STIB sans que cela n'impacte le projet ;

Considérant que la STIB étudie actuellement une desserte avec des bus électriques afin d'améliorer l'accessibilité pour des PMR ou séniors à l'intérieur de la zone piétonne ; que le projet n'en est qu'à l'état de discussion, aucune décision n'a été prise ; que dans le même ordre d'idée il est envisagé d'allonger les itinéraires des lignes 48 et 95, afin de mieux desservir la zone Fontainas et Alexiens, et de rétablir la desserte du 46 pour la zone de De Brouckère ;

CAMBIO

Considérant que la mise en œuvre des mesures de circulation et l'extension de la zone piétonne ont conduit à certaines modifications des lieux d'implantation des stations 'Cambio' tout en maintenant le même nombre d'emplacements ; que l'opérateur 'Cambio' indique que les nouveaux emplacements présentent une meilleure visibilité et une meilleure accessibilité (plus de problème de cohabitation avec les autocars touristiques à la station 'Gare Centrale' par exemple) ; que la Ville de Bruxelles n'a pas reçu de plaintes ou remarques particulières de la part de 'Cambio' ou de la part des clients de 'Cambio', si ce n'est quatre questions préalables

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

qui portaient sur les nouvelles localisations des stations ;

SIAMU

Considérant que le SIAMU a été associé à la préparation et à la mise en œuvre des mesures de circulation en les conviant aux réunions de coordination préparatoires et en assurant un suivi après la mise en place de la phase test ; que le SIAMU a aussi été invité à émettre ses remarques sur les plans de signalisations et de marquages ; et que leurs itinéraires principaux ont été pris en compte ;

Considérant qu'après la mise en œuvre, le SIAMU a fait parvenir à la Ville une note reprenant les principaux problèmes rencontrés dans le Pentagone ; que les essais ont été l'occasion pour faire un exercice dans tout le Pentagone et un certain nombre de cas problématiques ont été constatés (dans les lieux sans liens avec les modifications) ;

CIRCULATION MOTORISÉE

Considérant que des comptages ont eu lieu en octobre 2013, juin 2015, octobre 2015, février 2016 et décembre 2016 par la Ville de Bruxelles ; qu'entre octobre 2015 et décembre 2016 diverses petites adaptations ont été adoptées par la Ville en matière de circulation dans le Pentagone en vue de remédier à des anomalies observées pendant la phase de test ;

Considérant que ces mesures visaient principalement à réduire le trafic de transit des automobiles dans le Pentagone ;

Considérant que les deux principaux changements à proximité immédiate se situent dans la rue du Midi et dans le boulevard Lemonnier :

- La rue de Midi a été réouverte à la circulation dans le tronçon entre la rue des Bogards et la rue Lombard. La circulation y est autorisée dans les deux sens entre Rouppe et Bogards (contrairement à un sens unique au début de la phase test) ;
- Le boulevard Lemonnier a été mis en double sens sur toute la longueur (contrairement à un double sens très partiel au début de la phase test) ;

Considérant que des comptages ont été réalisés en décembre 2016 par la Ville de Bruxelles pour évaluer l'impact de ces changements par rapport au constat d'octobre 2015 ; que suite à l'ouverture de la rue de Midi et la mise en double sens du Boulevard Lemonnier les flux vers la rue du Lombard ont augmenté dans des proportions relativement limitées (ils oscillent entre 170 et 300 EVP en heures de pointe) :

- Pendant l'heure de pointe du matin, ces flux supplémentaires se retrouvent ensuite dans la rue du Lombard dans le sens vers la Place St Jean et la rue Duquesnoy ;
- L'heure de pointe du soir est plus diffuse en terme de distribution, une partie des flux se retrouve également dans l'autre sens (rue des Teinturiers) ;

Considérant que malgré l'augmentation du flux dans la rue du Lombard en heure de pointe du soir, le flux total y reste stable grâce à une diminution des flux dans l'autre sens ; que l'heure de pointe du matin reste stable dans l'autre sens et génère donc un supplément de circulation qui reste limité ;

Considérant qu'il a également été constaté par la Ville que le flux sur la boucle de desserte à hauteur de la rue des Six Jetons (à hauteur de la place Fontainas) diminue légèrement, d'environ 70 EVP en heure de pointe et une augmentation d'environ 20 EVP en soirée ;

Considérant que la circulation sur la rue des Bogards a connu la même évolution que le boulevard Lemonnier avec des augmentations du même ordre de grandeur le soir et le matin ;

Considérant que ces derniers comptages ont été affectés (défavorable pour la fluidité de la circulation) par la présence du Marché de Noël/Plaisirs d'Hiver, le fait que les feux aux carrefours étaient gérés en 'orange clignotant' au moment du comptage (=> piétons toujours prioritaires aux traversées), et un chantier de

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

concessionnaires place Fontainas ;

Considérant que les comptages de décembre 2016, malgré la présence du Marché de Noël/Plaisirs d'Hiver et les travaux Porte de Ninove, indiquent que la situation reste assez stable par rapport à la situation d'octobre 2015 pour la boucle de desserte ouest ; et que la circulation venant du sud utilise d'avantage la rue du Lombard pour rejoindre le haut de la ville sans que cette circulation devienne problématique ;

Considérant que tous les comptages repris dans le rapport d'incidences mettent en évidence les constats suivants :

- Axe Laeken – Vierge Noire – Poissonnier - Van Artevelde – Anderlecht : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 la charge de trafic sur cet axe est globalement en diminution par rapport à la situation observée avant la mise en zone piétonne des boulevards, tant le matin que le soir . La charge de trafic oscille selon les tronçons entre une diminution de -278 équivalent voiture particulière (EVP) en heure de pointe (sur 654) et une augmentation de + 54 EVP en heure de pointe (sur 423) sur la partie de la rue de Laeken (entre la rue des Augustins et la rue de l'Evêque). La tendance est moins importante le soir que le matin. Il y a également une fluidification du trafic automobile à destination due aux carrefours simplifiés. Il n'y a pas de report sur cet axe suite à la fermeture des boulevards, mais - au contraire - une diminution par rapport à la situation en double sens ;
- Axe Empereur – Cantersteen – Colonies (axe où il n'y a presque pas de riverains/habitants) : il a été constaté que la charge de trafic sur cet axe est globalement en augmentation tant le matin que le soir. Il s'agit néanmoins d'augmentations limitées qui ne provoquent pas de congestions : en fonction du moment de la journée une augmentation d'une moyenne de 178 EVP en heure de pointe. Il apparait que cet axe reprend partiellement des flux du boulevard (estimation 12 % du trafic qui circulait sur les boulevards du centre) ;
- Axe Six-Jetons – Alexiens : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 il a été constaté que la charge de trafic sur cet axe est en augmentation considérable tant le matin que le soir. L'augmentation est en moyenne de 300 EVP en heure de pointe. Il apparait donc que cet axe reprend partiellement des flux du boulevard (environ 20 % du trafic qui circulait sur les boulevards du centre) mais cela reste tout à fait acceptable vu la configuration de l'espace public (voirie en sens unique) ;
- Fossé-aux-Loups : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 il a été constaté que la charge de trafic sur cet axe est légèrement en augmentation tant le matin que le soir, respectivement de 160 EVP en heure de pointe. Cet axe reprend partiellement des flux du boulevard (estimation 20 % du trafic qui circulait sur les boulevards du centre). Cependant la circulation est fluidifié de manière considérable grâce à au sens unique ;
- Axe Ecuyer : La situation est restée stable aussi bien aux heures de pointe du matin (HPM) qu' aux heures de pointe du soir (HPS). Ce phénomène résulte de fait que le volume global de circulation a nettement diminué ;
- Quartier Laeken / Jacqmain / Max / De Brouckère : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 l'ensemble de ces axes voit son trafic fortement diminué, en moyenne de 510 EVP en heure de pointe ;
- Quartier Sablon : La situation est restée stable aussi bien aux heures de pointe du matin (HPM) qu' aux heures de pointe du soir (HPS) ;
- Gare centrale (absence de Riverains) : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015, la charge de trafic dans le quartier de la gare Centrale est en augmentation sans que celle-ci de soit problématique pour les axes concernés ;
- Lemonnier : sur base de la comparaison entre les comptages de juin 2015 et octobre 2015 une

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

diminution de trafic d'environ 400 EVP en heure de pointe est constatée par rapport à la situation antérieure. Les comptages complémentaires de décembre 2016 confirment une forte diminution du nombre de véhicules/heure en heure de pointe, malgré le double sens instauré entre-temps ;

- Dansaert : toujours sur base des comptages, il a été constaté une diminution de la circulation motorisée d'environ 170 EVP en heure de pointe entre juin 2015 et octobre 2015 ;

Considérant que depuis octobre 2015, moment des comptages, plusieurs adaptations ont été décidées par la Ville dans tout le Pentagone (pas nécessairement en lien avec le projet) afin de répondre aux plaintes, demandes et suggestions ; qu'il s'agit principalement des adaptations suivantes :

- Rue Haute : le tronçon de la rue Haute entre le boulevard de l'Empereur et la place de la Chapelle était initialement en zone piétonne. Le tronçon a été mis hors zone piétonne. L'impact sur la mobilité est relativement peu important. Le changement a été réalisé pour pallier à un manque de lisibilité de l'espace public, ce qui pose alors problème par rapport au respect des règles de circulation ;
- Rue des Alexiens-place de Dinant : le tout dernier tronçon de la rue des Alexiens (à hauteur de la place de Dinant) a été remis en double sens (initialement en sens unique) pour améliorer l'accès au quartier. Ce changement a été réalisé à la demande des riverains et n'a pas d'impact sur la mobilité globale.
- Rue Duquesnoy : la rue a été remise en double sens pour faciliter la connexion du quartier Lombard et la zone autour de la Grand Place et améliore notamment l'accès au parking public 'Grand Place'. Le changement a un impact positif sur la mobilité globale ;
- Rue du Midi : le tronçon entre Lombard et Alexiens a été adapté une première fois au moment où les sens de circulation dans la zone piétonne dans ce tronçon ont été simplifiés (un sens unique sur l'ensemble du tronçon). Ensuite, le tronçon entre la place Rouppe et la rue des Alexiens a été modifié; le sens de la circulation a été inversé (d'Alexiens vers Rouppe). Après constats sur le terrain, une dernière modification a été mise en place : le tronçon entre Rouppe et Alexiens a été remis en double sens et le tronçon entre Alexiens et Lombard a été mis provisoirement hors zone piétonne ;
- Rue de Tournai – Van der Weyden : ces deux rues ont été modifiées pour éviter une circulation de transit dans le quartier tout en maintenant un accès au Palais du Midi et en préservant une bonne connexion avec le boulevard Lemonnier ;
- Boulevard Lemonnier : le boulevard Lemonnier a été remis en double sens pour faciliter l'entrée vers le centre du Pentagone. Initialement le boulevard Lemonnier était mis en sens unique pour simplifier et fluidifier les carrefours sur la Petite Ceinture. Sur base des constats sur le terrain, la remise en double sens n'impacte pas la fluidité et permet de soulager d'autres petites voiries du réseau environnant (comme expliqué plus haut) ;
- Quartier St Géry : les rues dans ce quartier ont fait l'objet d'une modification de sens de circulation pour répondre d'un côté aux souhaits et demandes des services du SIAMU, et de l'autre pour pallier à la circulation de transit ;
- Quartier Jardins aux Fleurs: afin de faciliter le lien entre le quartier Jardin aux Fleurs et les quartiers voisins, quelques adaptations de sens de circulation ont eu lieu dans ce quartier notamment sur la place du Jardin aux Fleurs et dans la rue des Riches Claires et la rue Saint Christophe ;
- Quartier De Brouckère: initialement la configuration de la place prévoyait la connexion entre le boulevard Jacqmain et la rue de l'Evêque. Des modifications ont été apportées pour rendre la place plus conviviale et afin d'assurer un lien entre la rue Fossé aux Loups et le boulevard A. Max. Dans ce cadre, plusieurs rues locales ont été adaptées également pour faciliter l'accès aux parkings publics et afin d'éviter un transit par ces rues. Après évaluation de cette nouvelle situation, une optimalisation de la configuration a été décidée par la Ville: le lien avec le boulevard Jacqmain a été restauré tout en maintenant une connexion locale de la place avec le boulevard A. Max ;

Considérant que la phase test a démontré le caractère malléable des aspects liés à la circulation ; que la Ville a

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

fait un usage intelligent de la faculté de pouvoir expérimenter échelle réelle des mesures ; que sans ces essais il est impossible de mesurer les conséquences ;

Considérant que les quartiers situés directement à proximité de la boucle de desserte ne souffrent pas des effets de la mise en zone piétonne ; qu'il a été constaté une diminution globale de la circulation sauf dans le quartier de la gare Centrale ;

Considérant que les observations et les comptages réalisés pendant la phase test ont mis en évidence une réalité bien plus positives que les modèles ne le laissaient penser, et qui prévoyaient un report pur et simple de la totalité de la circulation des boulevards vers ces voiries , alors qu'il y a également une modification des comportements et une *évaporation* de la circulation automobile (phénomène déjà observé dans de nombreuses grandes villes) ;

Considérant que les volumes de trafic sur les boulevards du centre avant la mise en zone piétonne atteignaient les 1440 EVP en heure de pointe de soir ; que suite aux modifications apportées par la Ville en matière de circulation, l'augmentation sur la boucle de desserte est au maximum de 300 v/h, sur base de la comparaison des comptages de juin 2015 et d'octobre 2015, il apparait que le centre est nettement moins 'transité' par la circulation motorisée ;

Considérant que la phase test a été clôturée par la Ville ; que les Ordonnances de Police ont disparu de l'ordre juridique ; que les mesures de circulation dans le Pentagone ont été approuvé par le Conseil Communal de la Ville de Bruxelles du 19/09/2016, et que la circulation dans le Pentagone est régis par un règlement complémentaire de circulation : « Règlement, complémentaire de police relatif aux voiries communales situées dans le Pentagone» ;

Considérant que la phase test démontre également que les scénarios « mobilité » sont innombrables ; que la Ville a fait une proposition pour soustraire certains espaces publics de la circulation automobile, et les dédier aux habitants comme le projet le propose ; que pour ce faire de nombreuses approches sont possibles ; que le gestionnaire des voiries du Pentagone estime que les mesures qu'il a adopté sont les plus optimales compte tenu de ses exigences d'accessibilité à l'hyper centre et des plans stratégiques régionaux en matière de mobilité ;

Considérant que certaines augmentations de la circulations ont été récemment observées sur Dansaert, Van Artevelde, Anderlecht, Poissonniers ; que ces augmentations semblent stabilisées et restent en deçà des comptages réalisés avant la phase test ; que ce constat n'est pas vrai pour Six Jetons ;

Considérant qu'en ce qui concerne la problématique Jardin aux Fleurs, elle est lié à la traversée autorisée ou non pour la circulation qui vient de Lombard et qui peut emprunter Riches Clairs, Six Jetons, Jardin aux Fleurs pour déboucher à Dansaert, et vers Lepage et Quai de commerce, où les flux ont déjà augmenté ; que des mesures simples en matière de mobilité peuvent être adoptées par la Ville en vue de dissuader le transit par ces rues ;

Considérant que la Ville étudie un projet de réaménagement de la rue de Ph de Champagne, qui fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme, et qui devrait résoudre les problèmes observés en matière de circulation automobile ;

CIRCULATION TAXI

Considérant que la question de l'accessibilité des taxis dans le Pentagone -et particulièrement dans la zone piétonne- a fait l'objet de plusieurs réunions entre la Ville et la Direction régionale des Taxis (compétente en la matière) ; que deux mesures principales ont été prises par ces administrations vis-à-vis des taxis dans le cadre de la phase test :

- une réorganisation des emplacements de stationnement taxis puisqu'une partie de ceux-ci se situaient dans le périmètre du projet globalement piétonnisé. Ces emplacements ont été déplacés car le Code de la Route interdit tout stationnement dans la zone piétonne. Des pôles taxis ont ainsi été créés aux abords de la zone piétonne et quelques emplacements ont globalement été ajoutés par rapport à la

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

situation antérieure ;

- L'attribution de code pin permettant physiquement aux taximen d'accéder à l'entièreté de la zone piétonne (tous les jours et 24h/24) ;

Considérant que les sens de circulation ont été prévus dans la zone piétonne de façon à empêcher toute circulation de transit, notamment aux heures de livraisons, mais également à l'attention des taximen ;

Considérant que le Code de la Route prévoit l'accès des taxis dans une zone piétonne (si la signalisation le prévoit), mais cela n'inclut pas les limousines ou autres véhicules avec chauffeur ;

Considérant que le nombre d'emplacements de taxi a également été revu à la hausse ; au total 127 emplacements se ont été relocalisés dans et autour (augmentation de 18 places) du périmètre du projet ;

Considérant que l'accès des taxis dans la zone piétonne se fait majoritairement pour desservir les hôtels ;

Considérant qu'il ressort des constats réalisé –côté taximen- par la Ville et la Direction des Taxis, fin août 2015, que :

- les taximen se plaignent de la durée des trajets depuis la mise en œuvre des mesures de circulation
- les taximen se plaignent de l'imposition de rouler à l'allure du pas dans la zone piétonne, et de laisser la priorité aux piétons qui occupent l'entièreté de la largeur de voirie et ne doivent pas se déporter pour les laisser circuler ;

Considérant qu'il ressort du bilan dressé –par rapport aux taxis- par la Police, la Ville de Bruxelles et la Direction des taxis de Bruxelles Mobilité, que certaines infractions ont été constatées de la part des taximen (ce problème était déjà conséquent dans le périmètre piéton autour de la Grand Place avant la phase test) :

- Certaines vitesses sont inappropriées ou en infraction (c'est le cas des autres automobilistes aussi) ;
- Les taxis se placent à des endroits non acceptables, par exemple devant les accès de la zone piétonne et non sur les emplacements qui leur sont réservés ;
- Des concurrences de taxi attendant leur clientèle dans la zone piétonne ont également été constatées ;
- Il n'est pas rare que les taximen laissent tourner leur moteur quand ils sont en stationnement ;

Considérant que l'accès des taxis est pourtant plus aisé en zone piétonne puisqu'ils y ont accès 24h/24 ; que le bon accès à ce service supplémentaire pour se déplacer, pour les habitants, les visiteurs, les clients des commerces et les clients des hôtels est intégré dans les mesures adoptées par la Ville ;

Considérant que les axes et la boucle de circulation, ainsi que la circulation lente dans la zone piétonne, allongent en effet le temps de leurs courses, mais que s'agissant d'un centre-ville piétonnier et habité, il y a lieu d'y permettre une circulation plus adaptés à un environnement urbain dense, à caractère local et à faible vitesse, y compris pour les chauffeurs de taxis ;

STATIONNEMENT

Considérant qu'il y a lieu de faire la distinction entre le stationnement en voirie et hors voirie (en ouvrage) ; que l'ensemble des parkings en ouvrages du Pentagone restent accessibles suite à la mise en place des mesures de circulation ; que la boucle de desserte mise en place par la Ville permet de les desservir tous ; que certaines modifications pendant la phase test ont encore amélioré l'accès aux parkings ;

Considérant que pour la bonne desserte des parkings; que Bruxelles Mobilité a introduit une demande de permis d'urbanisme pour le placement de panneaux à messages variables afin de réaliser un téléjalonnement en temps réel des emplacements disponibles (fléchages dynamiques, avec indications du nombre de places) dans les parkings publics de plus de 100 places dans le Pentagone (50 s'ils sont à côté d'un autre parking) , et ainsi orienter les automobilistes directement vers les parkings publics par les chemins les plus courts en évitant le trafic de transit ;

Considérant que le nombre d'interpellations reçues par la Ville au sujet de l'accessibilité des parkings a

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

sensiblement diminué ces derniers mois (de 13% à 2% des interpellations) ;

Considérant que le stationnement en ouvrage est fort présent dans le centre de Bruxelles: partout dans la zone piétonne un parking se trouve à moins de 400m au maximum, une distance qui correspond à 5 minutes de marche ;
Considérant que les mesures adoptées par la Ville en matière de circulation dans le Pentagone visent à encourager les automobilistes à utiliser ces parkings pour leur visite au centre-ville et à orienter les livraisons, les taxis et les PMR vers les places disponibles en voirie (à proximité immédiate des immeubles riverains), et les riverains en les mettant en régime payant ; qu'il y a lieu de souligner que le projet est indépendant de la politique menée par la Ville en matière de stationnement ;

Considérant que dans la zone piétonne, il n'est pas autorisé de stationner en vertu du Code de la Route ;

Considérant que les aménagements qui ont été réalisés pour la mise en œuvre des mesures de circulation (boucle de desserte, sens uniques,…) ont eu comme résultat de réduire le nombre de stationnements à certains endroits ainsi que la mise en place de la zone piétonne même ; qu'il s'agit d'une réduction de 370 places au total dans le Pentagone ; que ce chiffre – si on le rapporte aux 13.700 places disponibles dans le Pentagone en voirie- est limité et que par rapport au stationnement public total disponible, ce qui signifie donc une baisse de 1.4% ;

Considérant que les adaptations dans le boulevard A. Max (réorganisation du stationnement) ont permis d'augmenter le nombre de places de stationnement dans cette zone de 28 unités ; que le résultat actuel est donc une perte globale de 342 places de parking dans le Pentagone ;

Considérant que parmi ces 342 places, la part la plus significative se situe dans le périmètre du projet (160 emplacements sur les boulevards et 65 emplacements dans les rues adjacentes) ;

Considérant que le nombre d'emplacements pour PMR dans la zone concernée par les mesures de circulation est augmenté de 9 places pour totaliser 42 places ;

Considérant que l'entièreté du Pentagone a été mis en zone payante par la Ville au printemps 2015, avec des cartes et modalités pour les riverains, permettant ainsi aux habitants de profiter au maximum des places disponibles en voirie ; que le stationnement illicite constitue la principale infraction constatée par la Police sur le terrain ; que ce stationnement illicite, quand il se situe aux entrées/sorties de la zone piétonne, génère des problèmes d'accessibilité pour l'ensemble des usagers mais particulièrement pour les services d'urgence ; que le phénomène tend à se réduire ;

Considérant que le stationnement illicite sur la boucle de desserte et axes pénétrants se situe principalement dans la rue de l'Ecuyer où des livraisons bloquent trop souvent la circulation (voitures privées et bus ; que cet endroit était déjà sensible avant la mise en œuvre des changements opérés par la Ville en matière de mobilité dans le Pentagone ;

LIVRAISONS

Considérant que problématique des livraisons est étroitement liée à la gestion du stationnement ;
Considérant que la Ville a étendu le dispositif qui existait autour de la Grand Place aux boulevards et places inscrites dans le périmètre du projet ; que c'est ainsi que les livraisons en zones piétonnes sont autorisées entre 4h et 11h le matin (dans l'ancienne zone piétonne, l'horaire était de 6 à 11h) ; qu'en termes de capacité ou de quantité des zones de livraison, il est à noter que la zone piétonne en elle-même permet de livrer librement sur l'ensemble de la zone jusque 11h, ce qui donne beaucoup de possibilités de livraison ; que le nombre des réclamations relatives à cet aspect s'est fortement réduit depuis l'adoption des mesures prises par la Ville ; que la mise en œuvre du projet permet une gestion plus souple des aspects liés aux livraisons avec la gestion des accès par des codes ;

Considérant que les livraisons hors zones piétonnes restent possibles en dehors des plages prévues ; qu'autour du périmètre de la demande, le nombre de zones de livraison a été augmenté sensiblement, principalement sur la boucle de desserte (à proximité immédiate de la zone piétonne) ; que les zones de livraison qui ont été supprimées dans la zone-même sont donc largement compensées avec la création 11

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

nouvelles zones de livraisons de grande capacité aux abord immédiats du projet , même si celles-ci sont très souvent occupées par des véhicules en stationnement (problématique qui existait déjà avant la mise en place des mesures de circulation) ;

7.4.2 Aspects « mobilité » du projet :

Considérant que le périmètre du projet est inscrit dans celui relatif au projet de réaménagement des boulevards, qui lui-même est compris dans le périmètre ayant fait l'objet de modifications en matière de mobilité de la part de la Ville (gestionnaire des voiries à l'intérieur de la Petite Ceinture) ; qu'une phase test a permis de vérifier le bon fonctionnement de certaines dispositions prévues par le projet, sans devoir les remettre en question, ou très ponctuellement, et ce aussi bien pour les modes actifs que pour les circulations motorisées ;

Considérant que l'aménagement d'un espace public -pour être durable- doit être souple et réversible; que les régimes de circulations doivent pouvoir être modifiés sans que cela n'induise la réalisation de nouveaux travaux ; que le projet présente ces qualités de souplesse et de réversibilité ; que le projet permet de faire circuler des véhicules dans tous les sens, que les seuls obstacles sont les suivants :

- sur la rue de la Bourse du fait de la présence du site archéologique et des émergences prévues en accord avec le projet de réaffectation de la Bourse (qui intègre un circuit du site archéologique) ;
- sur la place de la Bourse du fait de la présence des bouches de métro et des kiosques ;
- les tilleuls plantés en pleine terre ;

Considérant que l'espace public est libéré tout autour du Palais, améliorant ainsi les liaisons visuelles et piétonnes entre l'avant et l'arrière de la place de la Bourse ;

Considérant la présence d'infrastructures de transport public souterraines au niveau de la place de la Bourse ; qu'il n'est pas dans l'intention de la STIB de dédoubler le réseau ferré souterrain en plaçant un tram en surface ; que même dans cette éventualité, l'unique élément qui pourrait poser problème serait les alignements d'arbres à hautes tiges, dont la position est contrainte par le sous-sol à bonne distance de l'axe de la voirie ;

Considérant que lors de la phase test, les modifications des régimes de circulations ont été opérées au moyen d'Ordonnances de Police, qui à terme disparaissent de l'ordre juridique ; que l'aménagement projeté est destiné à perdurer ; que même si les ordonnances ont été remplacées par des règlements complémentaires de circulation, il reste important de vérifier que les infrastructures n'induisent pas de contraintes problématiques du point de vue de la mobilité ; que le rapport d'incidences complété contient cette analyse ;

Considérant que faisant suite à la notification à BELIRIS du caractère incomplet du rapport d'incidences contenu dans le dossier de demande de permis d'urbanisme, Bruxelles Mobilité a réalisé une étude afin de vérifier la compatibilité des infrastructures avec tous les scénarios en termes de mobilité ; que pour ce faire Bruxelles Mobilité (modélisation des flux de véhicules issus du « Modèle Multimodal Stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale ») a retenu plusieurs hypothèses :

1) Le scénario 0 qui reprend *la situation avec mise en place complète du piétonnier et de ses aménagements (situation qui servira de référence de comparaison des trois autres scénarios) ;*
2) *En guise de scénario 1, il a été demandé de repartir de la configuration des voiries avant la mise en place du piétonnier, c'est-à-dire une situation antérieure au 29 juin 2015 ;*
3) *En guise de scénario 2, il a été demandé d'étudier une éventuelle réouverture à la circulation, en conservant les aménagements du piétonnier, ce scénario consiste en un accès complet des voitures au Boulevard Anspach. Cet accès est limité à une vitesse de 30 km/h. Les feux de signalisation, ont par-ailleurs, été supprimés ;*
4) *Enfin, le dernier scénario modélisé –le 3- reprend les mêmes caractéristiques que le scénario 2 mais avec ouverture du Boulevard Anspach dans la direction de la Bourse uniquement. Cela signifie que, venant du Nord, le trafic est limité à la section De Brouckère-Bourse et, venant du Sud, il est limité à la*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

section Fontainas-Bourse. Au niveau de la Bourse, les flux sont déviés vers la rue des Poissonniers et la rue Van Artevelde via la rue Paul Devaux (pour les véhicules venant du Nord) et via les rues Jules Van Praet et Pletinckx (pour les véhicules venant du Sud) ;

Considérant que Bruxelles Mobilité conclut que l'aménagement projeté permet un rétablissement de la circulation motorisée à double sens moyennant des adaptations minimes (pas de travaux) ; que c'est ainsi les modélisations réalisées démontrent ce qui suit :

« *L'objectif de cet exercice est de fournir une idée du flux de véhicules empruntant le Boulevard Anspach, en prenant en compte les aménagements liés au piétonnier. Il semble évident que ces flux ne suffisent pas à créer de réels problèmes de congestion dans le centre-ville ou, en tout cas, pas plus qu'avant la mise en place du piétonnier. Les flux correspondent cependant au trafic observé sur une voirie inter-quartier et les aménagements prévus doivent donc être considérés comme des aménagements de type zone 30. Le projet tel qu'avancé devrait notamment être adapté de manière à marquer les passages pour piétons. La fermeture reste bien entendu la meilleure option pour répondre à l'objectif initial du projet. » ;*

Considérant que la place de la Bourse, qui est adaptée aux charrois de convois exceptionnels, permet une mise à double sens et un rétablissement de la circulation de transit ;

Considérant que l'aménagement définitif permettra de mettre en place l'ensemble des dispositifs et signalétiques qui rendront le fonctionnement de la voirie beaucoup plus efficace qu'elle ne l'est actuellement, avec une place piétonne sur une mer d'asphalte dégradé et des aménagements fondamentalement routiers ;

Considérant que les aspects liés aux livraisons, des commerces et des habitants, sont intégrés dans la gestion de ces espaces publics (et déjà actuellement testés), comme cela est le cas dans toutes les zones piétonnes déjà existantes dans le centre-ville ; que ces aspects seront tout simplement encadrés ;

Considérant que le rapport d'incidences indique que les véhicules de livraisons pourront stationner temporairement sur tout autour de la Bourse, pour achalander les commerces, et ce durant les heures préconisées par la Ville, soit en matinée de 4 à 11h ;

Considérant que les expériences menées à travers l'Europe, et certaines villes emblématiques à travers le monde, démontrent que la suppression de la circulation ne signifie pas la mort de la ville, la désertion de ses habitants ; qu'au contraire l'espace laissé libre au cœur du centre-ville est naturellement occupé par les habitants, d'autant que les espaces dégagés et verts y sont plus rares et prisés ;

Considérant que le SIAMU, Bruxelles Propreté, … les partenaires concernés par ces espaces publics ont été associés aux études pilotées par le demandeur : BELIRIS ; que les espaces publics sont accessibles par tous les véhicules, même les plus exigeants ; que les aménagements projeté permettent le bon fonctionnement des infrastructures ;

Considérant qu'outre les services de police et de secours, certains véhicules conservent la faculté d'accéder en permanence dans les espaces dévolus aux piétons, comme par exemple :

- Services de la Ville pour l'usage récurrent de véhicules réalisant des travaux, services,…
- Service/asbl d'aide social, SOS vétérinaire, Croix Rouge ;
- Transports de personnes âgées ou de personnes à mobilité réduite ;
- Etablissement dans la zone piétonne effectuant de la livraison à domicile ;
- Les taxis ;…

Considérant qu'une procédure est prévue en cas de déménagement dans la zone piétonne via le site internet moyennant l'obtention d'un code pin et d'un laissez-passer délivrés par la police (service technique de la circulation du commissariat local de la zone de Police Bruxelles -Ixelles) ;

Considérant que les personnes qui nécessitent un accès urgent peuvent l'obtenir via une permanence installée à la police ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que toute la procédure pour obtenir des laissez-passer est expliquée sur le site de la Ville depuis la mise en place de la phase test ; que par ailleurs les habitants et les commerçants ont été informés à ce sujet ;

Considérant que le projet, avec sa dimension mobilité, aura un effet positif sur la circulation dans le Pentagone (qui est dense), en ce qu'il induit une réduction sensible du trafic de transit ;

Considérant que cette libération de l'espace public par rapport à l'automobile, a un effet positif sur le transfert modal tel que voulu par les plans stratégiques et règlementaires de la Région bruxelloise ; que les modes actifs sont les premiers bénéficiaires du projet ;

Considérant qu'en ce qui concerne la signalisation des parkings publics, la Région met actuellement en place une signalisation des différents parkings ; que des demandes des permis d'urbanisme pour des panneaux dynamiques (avec fléchages et nombre d'emplacements disponibles) sont actuellement à l'instruction ;

Considérant que cette signalétique -système de télé jalonnement- est de nature à faciliter la recherche d'un emplacement, et ainsi limiter la circulation dans le centre ;

Considérant que la Ville a prévu des emplacements spécifiques PMR aux abords immédiats de la zone piétonne ;

Considérant que de nombreuses places de taxi sont prévues en bordure de la zone piétonne, dont 10 sur la rue Orts, entre le Beursschouwburg et la rue Dansaert ;

Considérant que le centre-ville a vocation à être un point de destination, plus qu'un lieu de transit ; que pour ce faire il est nécessaire de contraindre la circulation automobile avec des boucles et des sens uniques ; que pour être efficace, la traversée de la ville par son centre doit être désavantageuse par rapport à la Petite Ceinture ; que la simple gestion des sens de circulation de voiries sans travaux n'est pas soumise à permis d'urbanisme par le CoBAT ;

Considérant que ce qui était une voie rapide pour les automobiles devient, du fait du projet, une place centrale dédiée aux piétons ;

Considérant que, comme relevé plus haut, les comptages réalisés par ATRIUM BRUSSELS mettent en évidence une augmentation très sensible du nombre de piétons dans le périmètre de la demande (même si valeurs très volatiles) et autour de celui-ci ;

Considérant que les revêtements prévus pour les espaces dévolus aux piétons sont qualitatifs (en pierre naturelle), plats, avec des surfaces traitées en vue de les rendre non-glissantes, et/ou avec des modulations assurant l'adhérence ;

Considérant que les assiettes des voiries concernées par le projet sont réaménagées de plain-pied ; ce qui est la situation la plus favorable pour les piétons et surtout pour les personnes à mobilité réduite, ceci permettant une appropriation de l'espace sur toute sa largeur ;

Considérant qu'autour de la place de la Bourse, le lieu de prédilection pour l'installation des terrasses se situe sous les tentes solaires ; que s'agissant d'un site classé, chaque exploitant d'établissement HORECA est tenu de demander un permis d'urbanisme pour l'installation d'une terrasse sur la place de la Bourse ;

Considérant que cette place, qui constitue actuellement une barrière difficilement franchissable pour les piétons, devient le lieu privilégié pour la promenade, un lieu de convergence ; que la barrière s'efface totalement permettant aux habitants des deux parties du Pentagone de mieux se retrouver, de mieux fonctionner ensemble ;

Considérant que le projet comprend la pose de bancs publics autour de la Bourse ; que les marches du palais constituent des gradins naturels pour les piétons, qui offrent des assises en grand nombre ;

Considérant que dans le périmètre du projet, et tout particulièrement dans le périmètre concerné par la zone piétonne, les cyclistes doivent composer avec les piétons ;

Considérant qu'outre les aménagements cyclistes qui peuvent être projetés dans le Pentagone, et ainsi

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

améliorer les conditions de sécurité et de confort des cyclistes, l'apaisement global du Pentagone par rapport à la circulation automobile sans piétonnier, constitue la principale mesure en faveur des modes actifs et tout particulièrement des cyclistes ; que les comptages réalisés pendant la phase test, et tout particulièrement autour de la place de la Bourse, démontrent l'attractivité accrue des espaces libérés des voitures, même s'il faut circuler à l'allure du piéton ; que ces aménagements se prêtent également aux cyclistes « tortues », et plus seulement « lièvres » ;

Considérant que le centre-ville est avant tout un point de destination, également pour les cyclistes ;

Considérant qu'en matière d'accès aux cyclistes, la prescription 26.5 du PRAS prévoit que *le réseau d'itinéraires cyclables régionaux figure à titre réglementaire sur la " carte des voiries "* ; que « *Les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins*. » ;

Considérant que les aménagements projetés et le régime de circulation induit par le projet sont conformes au prescrit règlementaire en ce qu'ils sont *« sécurisant, confortable et lisible » pour les vélos* ; que si le cycliste doit adapter sa vitesse de circulation, il gagne sensiblement en termes de sécurité ; que le gain en sécurité compense la perte de vélocité ;

Considérant que les comptages réalisés dans le cadre de la phase test démontrent que la contrainte de devoir rouler à vélo à vitesse modérée n'est pas un inconvénient majeur ; qu'on observe une très nette progression du nombre de vélos dans le périmètre du projet ;

Considérant qu'un important parking pour vélos, sécurisé, est prévu par Bruxelles Mobilité dans les espaces souterrains de la station de prémétro ;

Considérant qu'il n'y a pas d'arceaux vélos prévus dans le périmètre de la place ; que 200 arceaux sont prévus dans le périmètre du projet relatif au réaménagement des boulevards ; qu'il s'agit d'arceaux en « U » inversés avec une barre horizontale intermédiaire, comme recommandé par la Région afin de lutter contre le vol ;

Considérant qu'en ce qui concerne le risque de conflits entre piéton et cycliste dans la zone piétonne, la priorité du piéton est absolue, même si les cyclistes y sont autorisés à circuler ;

Considérant que le périmètre prévu en zone piétonne, l'est conformément à l'article 22sexies de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 relatif au « *règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique* » ; qu'on ne peut marquer des pistes cyclables sur le piétonnier ;

Considérant que les constats réalisés depuis le 29 juin 2015 ont permis de démontrer que la cohabitation piéton-cycliste n'est ni dangereuse, ni ingérable, tant pour les cyclistes que pour les piétons ; que comme le révèle le rapport d'incidences, le périmètre du projet n'a connu à ce jour aucun accident ou situation ayant mis en péril la sécurité des usagers ;

Considérant qu'en dehors du piétonnier, dans les rues adjacentes et sur la petite ceinture, de nombreux projets voient le jour ; que la « cyclabilité » globale du Pentagone -et de toute la Région- s'améliore, et plus uniquement sur des itinéraires cyclables régionaux ;

Considérant que l'offre en matière de trams et de métro dans le Pentagone est inchangée ; qu'il y a une réorganisation des lignes et des arrêts dans le Pentagone uniquement pour les lignes de bus, notamment depuis la phase test de la STIB, mais sans réduction de l'offre et avec une évaluation des performances en termes de fréquentation des lignes et de la vitesse commerciale ;

Considérant que les évaluations réalisées dans le cadre de la phase test démontrent par ailleurs que -globalement- la fréquentation est restée stable ;

Considérant que si des adaptations doivent être apportées pour améliorer la régularité de l'une ou l'autre ligne, cela concernera probablement des voiries situées en dehors du périmètre de la demande ;

Considérant que les arrêts de bus prévus dans le cadre du projet sont conformes aux normes d'accessibilité de

la STIB et sont équipés du mobilier nécessaire au confort des usagers ;

Considérant que des projets concomitants vont dans le sens d'une augmentation sensible de l'offre en transports publics du Pentagone, avec le projet de métro Nord-Sud, pour lequel une première demande de permis d'urbanisme est à l'instruction auprès du Fonctionnaire délégué par la STIB (dossier réf 04/PFD/582158, accusé de réception complet du 05/11/2015) ;

Considérant que les craintes d'une diminution de l'offre en transports publics dans le Pentagone ne sont pas justifiées ; qu'en ce qui concerne les bus, l'offre est réorganisée ; qu'il y a des changements ; que les projets régionaux en matière d'infrastructure de transports publics (et les investissements en matériel) vont, au contraire, dans le sens d'une augmentation de cette offre, notamment en vue de prévenir l'augmentation de la demande résultant d'une mise en œuvre effective de la politique régionale en matière de mobilité (transfert modal) ;

Considérant que Le SIAMU sera impliqué dans la mise en œuvre du projet pour notamment ajuster in situ les aspects liés aux rayons de girations ;

Considérant qu'en ce qui concerne le stationnement dans le périmètre de la demande, le projet n'induit suppression d'aucune place de parking ;

Considérant que le code de la route interdit tout stationnement dans la zone piétonne telle que réaménagée ;

Considérant que 10 places pour taxis sont prévus sur la rue Orts, entre le Beursschouwburg et la rue Dansaert ; dans une partie non piétonnisée du périmètre relatif aux boulevards ;

Considérant qu'en ce qui concerne les livraisons, le mode de gestion du piétonnier permet de dégager –pendant la plage horaire prévue- des espaces de livraisons sensiblement plus importantes qu'il n'en existait avant le 29/06/2015 ; que l'aménagement projeté facilitera les connections entre la voirie et les commerces (pas de trottoirs rehaussés ni de bacs en béton) et la compréhension du mode de fonctionnement par rapport à la situation actuelle ;

Considérant qu'un véhicule peut toujours utiliser une zone de livraison pour prendre en charge ou débarquer une personne, pour charger ou décharger un bien, la notion de (dé)chargement est à l'appréciation de la police ;

7.5. Revêtements :

Considérant que la problématique de l'utilisation de la pierre bleue en espace public, et plus particulièrement comme revêtement carrossable, a été soulevée par certains réclamants ;

Considérant de plus, que dans son avis Bruxelles mobilité a également soulevé la problématique de l'utilisation de la pierre bleue ;

Considérant que le choix de la pierre bleue répond à la volonté de faire usage d'un matériau noble, de qualité et de provenance locale, avec un lien historique ; que peu de matériaux répondent à ces données de départ ;

7.5.1. Pierre bleue:

Considérant que la pierre bleue est un des matériaux traditionnellement utilisés dans les aménagements d'espaces publics, comme en témoigne de très nombreuses réalisations récentes à Bruxelles : la place de la Monnaie, la place Flagey, la rue Antoine Dansaert, le parvis Saint-Nicolas, l'avenue de Stalingrad, la place Rouppe,… ;

Considérant que la glissance d'une surface est fonction non seulement des caractéristiques initiales de la surface des matériaux (rugosité, par exemple), mais aussi de la façon dont le matériau évolue (usure, patine,…) et est entretenu ;

Considérant que les dimensions des modules -et donc l'espacement entre les joints- peuvent également jouer

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

un rôle ;

Considérant que selon les prescriptions techniques PTV841 et la norme NBN EN 1341, la résistance à l'usure (déterminée conformément à la méthode d'essais NBN EN 1341) ne peut être individuellement supérieure à 24 mm et la résistance au glissement (déterminée conformément à la méthode d'essais NBN EN 1341 - Annexe D) ne peut être individuellement inférieure à 35 (valeur USRV -Unpolished Skid Resistance Value) ;

Considérant que pour le marquage CE, la Fédération de la Pierre bleue de Belgique déclare la valeur de glissance de 35 (déclaration de conformité pour les produits de voirie sur matière première (brut de sciage)) ; qu'afin de garantir cette valeur pour les produits finis, la finition « lisse » doit être la plus brute possible (soit au minimum un meulé gris) ;

Considérant que la résistance à l'usure est déclarée quant à elle à 18,8 et est également conforme aux documents et normes précités ;

Considérant que le Cahier des Charges Type relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale CCT 2011, version 2012, impose également ces valeurs normatives ; que le projet est conforme à ces normes ;

Considérant que le format des pavés et le type de finition ont également été adaptés en fonction de l'usage du revêtement ; que la finition prévue pour les surfaces carrossables (rugueuse) et des pavés de petites dimensions permettent d'améliorer les valeurs déclarées et de garantir ainsi le respect de la valeur sécuritaire de 35 en toute circonstance ;

Considérant que la pierre bleue est le matériau de prédilection pour les espaces publics bruxellois de prestige ; que c'est ainsi qu'on le retrouve autour du Palais Royal, sur l'avenue Louise, la rue Dansaert, la rue Royale, l'avenue Franklin Roosevelt, l'avenue de Stalingrad, … ;

Considérant qu'en ce qui concerne la résistance et la tenue de la pierre bleue, la dégradation des chaussées urbaines revêtues de pavés ou de dalles peut être la conséquence de plusieurs phénomènes :

- un dimensionnement inadéquat des éléments modulaires;
- les caractéristiques mécaniques en fonction de la nature de la roche ;

Considérant que dans le cas du projet, compte tenu de dimensions allongées du module (L>150mm et L> 2 x l'épaisseur), les éléments modulaires sont considérés comme des dalles et doivent donc répondre à la norme NBN EN 1341 et aux prescriptions techniques PTV 841 ; que la résistance en flexion des éléments a été calculée selon ces normes ;

Considérant que les joints ont un rôle crucial dans la bonne tenue d'un revêtement en pavés et en particulier dans les virages ; que, pour cette raison, le projet prévoit des joints avec une adhérence et des performances améliorées via l'ajout de polymères dans les zones circulées ;

Considérant que le coffre des revêtements circulés est composé d'une sous-fondation de 30 cm d'épaisseur et d'une fondation en béton maigre de 25 cm d'épaisseur avec ouvertures de drainage ; que ce coffre respecte les codes de bonne pratique et notamment les recommandations du Centre de Recherche Routière et du Certu pour une circulation lourde ;

Considérant que ce matériau présente de nombreuses qualités : esthétique, planéité, solidité, entretien, autonettoyant,… ;

Considérant que la typologie de plain-pied facilite un entretien quotidien ;

Considérant qu'il n'y a aucune contre-indication à l'usage de ce revêtement traditionnel bruxellois sur l'ensemble du périmètre du projet ;

Considérant qu'excepté la matérialisation de l'emprise de la Bourse (espace directement contigu), les modules prévus pour la place de la Bourse sont dans la continuité de ce qui est prévu sur les boulevards ; qu'en ce qui concerne cette matérialisation de l'emprise du Palais, elle se fait au moyen de dalles de pierre bleue de format carré (0m80x0m80) avec finition bouchardée et bord ciselé (à la demande de la CRMS), prolongeant la bordure

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

au pied du bâtiment ; cet aménagement se limite à l'alignement du boulevard ;

7.6. Environnement :

Considérant que nous respirons tous chaque jour entre 15.000 et 20.000 litres d'air ; que si on en croit la procédure d'infraction relancée à l'encontre de la Belgique par la Commission Européenne fin juin 2015 (liée aux particules fines à Bruxelles), sa qualité est de plus en plus préoccupante et les progrès réalisés insuffisants ;

Considérant qu'environ neuf habitants sur dix des villes européennes respirent un air chargé de polluants considérés comme responsables de 400.000 morts prématurées chaque année, a indiqué mercredi l'Agence européenne de l'environnement ;

Considérant qu'à Bruxelles les émissions atmosphériques proviennent essentiellement de l'usage des véhicules et du chauffage ;

Considérant qu'afin de protéger la santé et l'environnement, il est crucial que la qualité de l'air ambiant soit la meilleure possible ; qu'il est donc nécessaire de prendre des mesures actives afin de surveiller la pureté de l'air ambiant et tendre à éliminer tous les polluants ;

Considérant que, dans ce but, le Parlement Européen a adopté la Directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Considérant que les valeurs indicatives de la qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la santé OMS sont plus strictes que les valeurs limites ou les valeurs cibles imposés par l'Union européenne ;

Considérant que l'OMS recommande aux autorités la mise en place de politiques dont on sait qu'elles améliorent la qualité de l'air, politiques consistant, par exemple, et en premier lieu, à promouvoir les modes durables : les transports publics, la marche et le vélo, plutôt que des transports reposant en grande partie sur les véhicules à moteur privés ;

Considérant que dans le périmètre du projet la baisse sensible du niveau d'exposition aux particules fines est évidente ;

Considérant que cette affirmation est corroborée par une étude réalisée par Bruxelles Environnement sur base de mesurages d'avant juin 2015 et après la mise en place de la phase test ;

Considérant que le Black Carbon (NOx) est considéré comme un bon indicateur des polluants émis par le trafic, – tels que le dioxyde d'azote (NO2), le monoxyde de carbone (CO), le benzène, … –l'étude de BE nous, permets de conclure que la contribution locale aux concentrations de ces polluants a diminué de façon équivalente ;

Considérant que sur la boucle de desserte mise en place dans le cadre de la phase test (lieu théoriquement le plus défavorable), les mesurages réalisés par Bruxelles Environnement, sur base des concentrations de NOx relevées à la station Sainte-Catherine, démontrent qu'il n'y a « *pas un effet significatif sur la qualité de l'air qui pourrait être lié à une augmentation du trafic au niveau du Quai aux Briques ou dans les rues environnantes* » ;

Considérant que l'étude de Bruxelles Environnement reprise dans le rapport d'incidence conclue « *que la mise en œuvre du piétonnier au Boulevard Anspach a permis de réduire la contribution locale aux concentrations de Black Carbon de 56 à 79%, et les concentrations totales de Black Carbon de 35 à 55%* ; que le projet dans sa globalité (avec le volet mobilité qu'il contient) induit une amélioration sensible de la qualité de l'air ;

Considérant que Bruxelles Environnement met en exergue le fait que subir des niveaux de bruit permanents ou temporaires, de jour ou de nuit, a des conséquences sur la santé et la qualité de vie en général ; que des études épidémiologiques démontrent que les risques d'attaque cardiaque augmentent de 40% lors d'exposition à des niveaux sonores de 50 dB(A) sur de longues périodes (20 ans et +) ; que la Région a adopté le 2 avril 2009 un nouveau plan de lutte contre le bruit en milieu urbain qui vise à maîtriser l'environnement sonore de la région afin de garantir une qualité de vie pour tous ; que le projet a un effet direct sur le périmètre de la

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

demande du fait de la suppression de la circulation sur certaines parties de voiries, et sur un périmètre plus large du fait de l'apaisement de la circulation dans le Pentagone (réduction sensible de la circulation de transit) ;

Considérant que le rapport d'incidences contient une étude intitulée «*EVALUATION DE L'IMPACT SONORE RELATIF À LA MISE EN PLACE DURANT UNE PÉRIODE TEST D'UNE ZONE PIÉTONNE DANS LE CENTRE DE BRUXELLES: Comparaison des résultats des Phases I (avant piétonnier) et II (test du piétonnier)*», réalisée par Bruxelles environnement ; que Bruxelles environnement conclut que « *la mise en piétonnier de ce tronçon d'axe routier a un impact favorable sur l'ambiance sonore en journée et ce plus particulièrement au centre de la zones concernée » ;*

Considérant que l'impossibilité de transiter facilement à travers le Pentagone est de nature à favoriser un transfert modal, de la voiture vers les modes plus durables ;

Considérant que de nombreuses grandes villes prennent des mesures en vue d'opérer ce transfert modal, devenu nécessaire :

- à Paris :
  - la Ville de Paris est parvenue, par des aménagements et par une réduction du stationnement (-70.000 emplacements sur les 150.000 existants en voiries, sur 25 ans), à réduire de 25% la circulation automobile entre 2000 et 2010, en opérant un transfert modal ver le vélo (+85%) et les transports publics (+12% métro) ;
  - la Maire de la Ville a un projet de piétonisation de la voie Georges-Pompidou (13 km) sur un tronçon de « *3,3 km qui va du tunnel des Tuileries (Ier arrondissement) au bassin de l'Arsenal (4e)* », «*Ce choix peut paraître radical, mais c'est une question de santé publique* » ; pour combattre la pollution urbaine, la Ville restreint le week-end l'entrée de la ville exclusivement aux voitures des habitants ;
  - se dote d'une stratégie globale pour les piétons en vue d' « *inverser la logique des années 1970 qui voulait adapter la ville à la voiture et répondre à une demande forte des Parisiens, telle est l'ambition de la municipalité. Pour ce faire, des actions de grande envergure sont lancées sur tout le territoire de la capitale* ». Paris part du constat que :
    - plus de 50% des espaces publics sont consacrés à la voiture alors que ce mode ne représente que 13% des déplacements, et que d'un point commercial) ;
    - la vitalité commerciale des quartiers est également très liée à la possibilité offerte à tout un chacun d'accéder à pied aux lieux où l'on fait ses courses (voiture : 4%) ;
- la ville d'Oslo annonce actuellement la mise en route d'un projet qui éliminera complètement les véhicules privés de ses rues centrales d'ici 2019, ce qui signifie l'exclusion de la ville de 350.000 véhicules, la construction, de 60 km de pistes cyclables et une expansion massive des transports publics ;
- à Madrid, les voitures ont été exclues de certaines rues du centre (près de 2 km² du centre-ville) ; l'espace réservé exclusivement aux piétons a été significativement étendu, dans la perspective de rendre la ville complètement sans voitures dans les 5 prochaines années, et dans ce cadre, 24 des rues avec la circulation la plus importante vont être réaménagées dans un avenir proche ;
- la ville de Chengdu en Chine a été conçue spécialement afin d'être piétonne ; que seule la moitié des rues sont autorisées aux véhicules motorisés ;
- Hambourg conçoit actuellement un « réseau vert » qui va connecter en vélo et à pied les parcs de la ville sur 40% de son territoire ; ce projet sera entièrement finalisé d'ici 15-20 ans avec une exclusion implicite de la voiture (les projets urbains réduisent l'espace dédié à la circulation automobile) ;
- Helsinki opère actuellement une réduction du parc automobile autorisé en fonction de l'augmentation de sa population; la ville espère que d'ici 10 ans, il ne sera plus nécessaire de posséder une voiture;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- L'objectif de Copenhague pour la fin de l'année de 2015 est ambitieux : atteindre 50 % de personnes transportées à vélo dans les trajets domicile-travail. Par ailleurs la Ville a décidé de rendre la rue Stroget piétonne permanente après une période d'essai de deux années, ce qui en fait la première et la plus longue rue piétonne de l'Europe. Seuls les piétons et les cyclistes peuvent y circuler; les camions de livraisons y sont autorisés uniquement en matinée ;

Considérant qu'il existe d'autres exemples : Dublin, Milan, New York,… ; que la Région bruxelloise ne peut demeurer inactive ; que le projet porté par le SPF-MT va dans la bonne direction ;

Considérant qu'en ce qui concerne les plantations, les arbres actuels sont inadaptés aux lieux ; que leurs systèmes racinaires se sont développés dans des bacs en béton surélevés ; mais que certains sujets intéressants peuvent trouver place sur l'axe haussmannien (les figuiers) ;

Considérant que le projet constitue une opportunité pour planter des arbres adaptés aux caractéristiques des lieux, des arbres qui peuvent se développer naturellement sans coupe sur la couronne (ou alors limitée) ;

Considérant que la présence de la toiture de la station Bourse et les nombreux impétrants ne permettent pas de planter un grand nombre d'arbres ; que cette contrainte a été compensée par la plantation de deux arbres monumentaux en pleine terre ; qu'ils ont été prévus à des endroits permettant d'assurer leur perception, notamment afin de lui assurer un maximum de visibilité à la fois depuis la rue Maus et la rue du Midi ;

7.7. Economie :

Considérant que ATRIUM BRUSSELS s'est penché sur les effets de la piétonisation sur le tissu commercial situé dans le périmètre du projet et à proximité ;

Considérant qu'une opération de revitalisation comme celle qui est prévue -où la fréquentation automobile est réduite ou supprimée- est de nature à avoir un impact sur le prix de l'immobilier et les loyers commerciaux, à induire des changement de clientèle et à modifier les comportements d'achats ;

Considérant que le tissus commercial situé dans le périmètre du projet est composé à 36% d'HORECA et à 26% de services/loisirs/divers ;

Considérant que les commerces du centre-ville, et plus encore les commerces de proximité, contribuent fortement à l'animation de la ville et des quartiers, non seulement à l'occasion d'animations commerciales, mais aussi toute l'année, d'une part en participant au décor urbain par les enseignes, les vitrines, les éclairages, et d'autre part, en générant d'importants flux de clients ;

Considérant que la nouvelle situation projetée constitue une opportunité pour certains types de commerce: plus de visibilité, de possibilité d'installer des terrasses ou étals, de tirer l'offre vers le haut de gamme et une nouvelle clientèle ;

Considérant qu'il est possible que cette évolution de l'espace public accélère également un processus de modification de l'offre commerciale qui existe déjà dans la majorité des centres villes, et qui va dans le sens d'une augmentation du nombre des grandes enseignes, des commerces de produits relevant d'achats qui ne sont pas quotidiens (vêtements, mobilier, biens d'équipement de la maison) et une multiplication des boutiques franchisées ;

Considérant qu'un phénomène de rotation des surfaces commerciales, lié à la valorisation immobilière, est généralement visible dans les premières années qui suivent la piétonisation ; que c'est la modification du statut de la zone qui est l'unique raison de cette valorisation foncière ; que le simple fait d'annoncer l'aménagement a déjà une incidence sur la valeur des surfaces commerciales et immobilières (à la hausse) ;

Considérant que l'enquête réalisée par ATRIUM BRUSSELS entre la mi-septembre 2015 et la mi-octobre 2015 met en évidence qu'il y a une divergence importante entre les clients et les commerçants en ce qui concerne l'adhésion au principe du projet ; que si 49% des commerçants y sont opposés (27% pour), 55% des clients y sont favorables (30% contre) ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que les clients non motorisés achètent généralement moins par visite, mais réalisent des achats avec une plus grande fréquence ; qu'ils sont des clients fidèles ;

Considérant qu'il ne faut pas empêcher les clients de venir en voiture, mais qu'il y a lieu de trouver un meilleur équilibre entre tous les modes, et de reconnaître le rôle clef des autres usagers et notamment des piétons dans le dynamisme des commerces (tout client étant avant tout un piéton) ;

Considérant que le profil du chaland dans le périmètre du projet est constitué à 42% d'usagers des transports publics et à 38% de piétons ; que les automobilistes représentent 18% des chalands;

Considérant que les chalands proviennent pour l'essentiel (82%) de la Région bruxelloise, de Flandres (9%) de Wallonie (5%), et 4% de l'International ; que la part de ce dernier segment est croissant ;

Considérant que l'insatisfaction de tous porte sur les aménagements actuels et le mobilier (ainsi que sur la sécurité et la propreté) en place depuis le début de la phase test (pas le principe du projet) ; que le projet actuel est la concrétisation du principe auquel une majorité des clients adhère ;

Considérant que des études, notamment menées en France et reprises par le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, « COMMERCES ET ZONES A PRIORITE PIETONNE », février 2011), permettent de comprendre que les achats dans des secteurs piétonnisés ou semi - piétonnisés sont considérés par de nombreux usagers comme une situation de loisir ; que l'ambiance détendue, l'animation, la qualité urbaine, le confort de la marche, incitent la clientèle à flâner et à consommer, et attirent des visiteurs ; que l'attractivité de la zone est d'autant plus marquée que l'offre en commerces et services est diversifiée et accompagnée par la présence d'équipements culturels ou administratifs ; ce qui est le cas dans le cadre de ce projet ;

Considérant que les commerces s'adaptent à une nouvelle clientèle ; que les études nous informent que ce type d'environnement suscite plus d'achats impulsifs, qui impliquent une modification de l'offre et entraînent des activités commerciales spécialisées ;

Considérant que cette clientèle attend plus de confort d'un aménagement, favorable à la marche ou au vélo ; qu'elle doit trouver du plaisir à faire des achats dans un environnement emblématique et agréable ; qu'elle reviendra d'autant plus volontiers vers le commerce de proximité, qu'on lui permet de transformer une contrainte (achats) en plaisir (promenade, culture et loisir) ;

Considérant que des quartiers contigus au périmètre de la demande vont faire l'objet de requalifications, de réaménagements ; que cela va avoir pour effet d'accroitre la zone de chalandise du centre-ville ; que, par exemple des permis d'urbanisme ont été délivrés pour le réaménagements de la rue des Riches-Claires, de la rue du Midi, de la rue Neuve, …

Considérant que les terrasses HORECA ne sont pas définies par le permis d'urbanisme ; qu'elles devront faire l'objet d'autorisations pour l'occupation du domaine public, et le cas échéant – notamment quand elles concernent un bien protégé- d'une demande de permis d'urbanisme spécifique (généralement introduite par l'exploitant) ;

Considérant que les événements dramatiques se sont multipliés depuis juin 2015, et ont eu un impact sur l'activité commerciale en entraînant une baisse du nombre de clients dans les magasins, cafés, restaurants et hôtels : les attentats à Paris (le 13 novembre 2015), le lock down de Bruxelles (dès la fin novembre), et les attentats à Bruxelles et à Zaventem (avec les alertes au centre ville, la fermeture du métro et des gares, et l'atmosphère de crainte qui a régné pendant le niveau d'alerte 4) ; qu'il semble qu'un an après les attentats les conséquences sont toujours lourdes pour les secteurs du commerce et de l'HORECA ;

Considérant qu'une étude effectuée par le SNI (Syndicat National des Indépendants) sur base des chiffres du bureau d'informations commerciales, Roularta Business Information, révèle que le nombre de faillites et de cessations d'activités pour l'HORECA en Région bruxelloise a augmenté :

- *Entre avril 2016 et février 2017, il y a eu 13% de faillites en plus dans l'Horeca bruxellois par rapport à*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

la période avril 2015-février 2016. Le nombre de faillites a augmenté de 320 (avril 2015-février 2016) vers 362 faillites (avril 2016-février 2017). Le nombre de cessations dans l'Horeca bruxellois a également augmenté lors de cette même période, mais dans une moindre mesure, à savoir 1,2 pourcent. Il y a eu 540 cessations entre avril 2015 et février 2016 par rapport à 547 cessations entre avril 2016 et février 2017 ;

- *Le nombre de cessations dans le commerce de détail bruxellois (-1,2 pourcent) et le nombre de faillites (-1,5 pourcent) a baissé légèrement, mais c'est surtout le nombre de starters qui s'est écroulé de 11 pourcent dans ce secteur entre avril 2016 et février 2017 par rapport à la même période de l'année précédente. 838 commerces ont été créés entre avril 2015 et février 2016 et 'seul' 745 commerces entre avril 2016 et février 2017. Moins de gens ressentent le besoin de créer un commerce dans la Région de Bruxelles-Capitale depuis les attentats ;*

Considérant qu'en avril 2016 la Région bruxelloise a mobilisé 66 millions d'euros, et adopté une série de mesures d'urgence ; que plus de la moitié du montant mobilisé a été attribué à l'économie et à la relance des entreprises : "*il faut de la sécurité, il faut doper les entreprises, redorer l'image de Bruxelles, faire revenir les touristes, dire aux Bruxellois qu'il faut réinvestir le centre-ville, les terrasses et consommer bruxellois. Il faut faire vivre l'économie, sortir de cette espèce de psychose, de peur des attentats. Il faut dépasser tout cela.*" (Ministre bruxellois en charge de l'Economie et de l'Emploi, Didier Gosuin);

Considérant de plus que des problèmes structurels dans les tunnels, dont notamment le tunnel Stéphanie (de janvier 2016 à aout 2016), ont nécessité la réalisation de travaux et leur fermeture provisoire, ce qui a généré des problèmes de mobilité et des congestions qui ont gênés les riverains et les résidents de la périphérie pour se rendre dans le centre de Bruxelles ;

Considérant qu'en ce qui concerne le secteur HORECA, depuis 2016 les exploitants dont au moins 10 % du chiffre d'affaires découlent des services de restaurant et de restauration ont du passer au « service de caisse enregistreuse » (SCE, alias la « boîte noire »), telle que prescrite par le service fédéral Finances ; que la boîte noire est jugée « indigeste » par le secteur ; que selon le vice-président de la Fédération Horeca-Bruxelles (Mr Philippe Trine) : « Plusieurs études universitaires menées en Belgique concluent que l'on risque de perdre de 25.000 à 68.000 emplois et de voir disparaître près de 30 % des entreprises » ; que de toute évidence cette contrainte affecte sévèrement le secteur HORECA ;

Considérant que dans le cadre du présent projet, des contacts ont eu lieu avec le Comité Economique et Social de la Région pour que le projet soit un succès sur le plan des activités économiques également ; que la Ville a fait réaliser une étude par Geoconsulting, dénommée « Piétonnisation_Blvd_Anspach» qui comprend une série de recommandations concernant le développement commercial des boulevards du centre ;

Considérant que diverses initiatives en vue d'accompagner la revitalisation économique de l'hyper centre sont en cours, ou programmées à court ou moyen terme :

- développement du projet du Musée de la Bière à la Bourse et introduction de la demande de permis d'urbanisme ;

- rénovation dans le socle du Centre Monnaie et qui vise à rénover et à diversifier l'offre commerciale en dessous du centre administratif, avec des commerces orientés vers la rue, ce qui permettra d'activer la vie dans les rues adjacentes et d'améliorer la continuité de la zone commerciale et des flux entre la rue Neuve, et la place de la Monnaie, rue de l'Evêque, rue des Fripiers, place De Brouckère, boulevard Anspach ;

- La demande de permis d'urbanisme pour le projet « Grétry », qui vise à la transformation du bâtiment appartenant à la Régie Foncière de la Ville de Bruxelles, est à l'instruction. Il prévoit la réalisation de plusieurs espaces commerciaux au niveau du rez-de-chaussée qui permettront également d'augmenter et de diversifier l'offre qualitative dans le périmètre ;

- la rénovation et d'amélioration qualitative de la station de Métro De Brouckère, avec une meilleure intégration des bouches d'entrée et de sortie dans le tissu urbain, est prévue, ce qui renforcera l'image de la desserte en transport en commun et renforcera l'activité commerciale. Les stations de pré-métro de la Bourse et De

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Brouckère vont également être complètement rénovées, et elles vont accueillir des équipements qui constitueront un support aux activités en surface, tels que des sanitaires publics et du stationnement vélo ;

Considérant que le périmètre du projet n'est pas défini par des motifs socio-économiques, mais qu' il se fonde sur une logique urbanistique liée au caractère radio-concentrique de Bruxelles ; que le projet part du centre situé à proximité du lieu le plus emblématique de la Ville -la Grand-Place- pour s'étendre et englober 2 places qui font office d'articulations entre les parties réaménagées et celles maintenues ;

Considérant que le nombre de kiosques prévus dans le projet est au nombre de 2 ; que 3 autres kiosques sont prévus sur le projet relatif aux boulevards (5 au total, destinés à la vente de journaux, la promotion de produits belges de qualité et originaux,…) ;

Considérant que la Ville de Bruxelles possède de nombreux biens dans le périmètre de la demande (qui va bien au-delà du bâtiment Continental ou de la Bourse de Bruxelles) ;

Considérant que les autorités compétentes en matière d'urbanisme sont vigilantes en ce qui concerne les remembrements des surfaces commerciales ; que la Ville est également en mesure de peser sur les évolutions ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'évolution des loyers des logements, la Ville n'a pas pour politique de suivre l'évolution du marché immobilier, s'il y a des augmentations de loyers, celles-ci résultent éventuellement des travaux réalisés sur le bien en location ;

7.8. Chantier :

Considérant que le rapport d'incidences contient les informations relatives planning prévisionnel et les différentes phases prévues pour la mise en œuvre du projet ;

Considérant que depuis l'adoption et l'entrée en vigueur de l'Ordonnance « Chantier » du 3 juillet 2008 et divers arrêtés d'application (notamment l'AGRBC du 30/01/2014 portant sur la « *Coordination des chantiers en voirie* »), les travaux en voiries sont bien mieux coordonnés que par le passé ;

Considérant que le réaménagement projeté est l'occasion de procéder au renouvellement des réseaux de distribution vétustes, et de procéder aux travaux d'entretien des volumes souterrains dédiés aux transports publics ;

Considérant que les travaux, dans ses différentes phases, devront faire l'objet d'une information préalable et d'une concertation avec les riverains et les commerçants, afin que tous puissent anticiper les contraintes et prendre des dispositions pour en limiter les conséquences ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accès aux commerces, bureaux et habitations, pendant le chantier, et limiter le bruit et les poussières ;

Considérant qu'une permanence d'information avec un ombudsman sera mise en place en conséquence, par les différents pouvoirs publics concernés par des projets dans le périmètre ou à proximité immédiate (ceci comprenant également les projets de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de la Ville…) ;

Considérant que le rapport d'incidences précise le phasage prévu pour la réalisation du projet (point 5, pages 133 à 136 du RI), dans le but de limiter les perturbations ; qu'il y a lieu d'également se coordonner avec la STIB, la Ville de Bruxelles, la Service Public Régional de Bruxelles – Bruxelles Mobilité, qui tous ont des chantiers qui peuvent avoir également une incidence sur la mise en œuvre de ce projet ci et susceptibles d'impacter également la vie des habitants et commerçants ;

Considérant que le demandeur prévoit d'imposer à l'adjudicataire du marché de travaux les contraintes suivantes en vue de limiter les désagréments du chantier pour les commerces et habitants concernés :

« *L'entrepreneur est tenu d'assurer le passage des piétons, des cyclistes, des transports en commun, des riverains, des livraisons, des services de secours conformément à la règlementation en vigueur, au plan de*

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

mobilité de la Ville de Bruxelles et à la fréquentation des lieux. L'entrepreneur est tenu d'assurer le passage sur les voies publiques. » {…}

« L'entrepreneur est tenu d'avertir, s'il y a lieu, par écrit et 8 jours à l'avance les sociétés de transports en commun éventuellement concernées, des travaux faisant l'objet du présent cahier des charges, en précisant la nature et la durée présumée de ces travaux, ainsi que les diverses phases de circulation prévues en mentionnant clairement les diverses déviations éventuelles envisagées après accord de la police et du fonctionnaire dirigeant. » {…}

« En ce qui concerne les éventuelles mesures spéciales à prendre au droit et à proximité des voies de tramways et/ou des itinéraires de bus, l'adjudicataire se conforme aux directives des sociétés de transports concernées, préalablement approuvées par le fonctionnaire dirigeant. » {…}

« La circulation des piétons doit être assurée en toutes circonstances sur des trottoirs, passerelles ou bandes de circulation pour piétons d'une largeur utile suffisante et conformes aux plans de circulations approuvés. » {…}

« Des accès à chacun des arrêts de transport en commun ou des entrées aux stations souterrains de (pré-)métro, à partir des trottoirs, doivent être maintenus. Trottoirs, passerelles ou bandes de circulation pour piétons seront antidérapants et maintenus dans un état de propreté suffisant pendant toute la durée des travaux. »{…}

« L'accès des piétons et des véhicules aux immeubles riverains, garages, parkings, etc... doit pouvoir se faire, sans aucune interruption et dans les meilleures conditions, pendant toute la durée des travaux. Si l'entrepreneur souhaite interrompre l'accès aux immeubles riverains, garages, parkings, etc, il doit obtenir un accord écrit du fonctionnaire dirigeant et prévenir le riverain concerné. {…}

L'entrepreneur est obligé d'informer les riverains des travaux qui seront réalisés, ainsi que des différentes phases de circulation. »

« {…} même dans une zone temporairement interdite, l'accès des véhicules utilitaires aux immeubles riverains, commerces, artisans, parkings, etc... doit être maintenu sans interruption dans la mesure du possible, de manière à ne pas entraver l'activité professionnelle des occupants. »
Considérant que le cadre règlementaire en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale -notamment l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 juillet 2013 relatif à l'exécution des chantiers en voirie-, les dispositions prévues par le demandeur dans son cahier spécial des charges, et les dispositions prévues à l'annexe I du présent permis, sont de nature à permettre le maintien des activités dans les zones concernées ;

Considérant que les travaux de réaménagement des espaces publics constituent un désagrément inhérent à la vie en ville, d'autant que, pratiquement, rien de significatif n'a été fait depuis les années 70 ; qu'il y a cependant lieu d'en limiter les nuisances ; que ceci pourra également se faire au travers de conditions particulières qui seraient imposées à l'occasion du traitement des déclarations « chantier » de classe 3 ;

7.9. Sécurité – salubrité

Considérant que la production de déchets due à la fonction séjour de l'espace public, aux terrasses des cafés et restaurants, à la présence d'un banc, est proportionnelle à l'agrément que les usagers trouvent à la pratique d'un espace apaisé ; que l'entretien, les équipements de propreté sont à prendre en compte ; que cette dimension requiert une attention particulière (équipements en suffisance et plus de ressources en matière d'entretien) ;

Considérant que le projet comprend le placement de poubelles ;

Considérant qu'une meilleure lisibilité des espaces publics facilitera leur gestion et améliorera le contrôle social ; que l'action des forces de l'ordre sera également facilitée ;

Considérant que le bruit occasionné par les véhicules motorisés est la principale source de nuisance sonore en

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

milieu urbain, bien supérieure à celle occasionnée par les personnes ; que l'apaisement de la circulation automobile dans le périmètre du projet induit une réduction globale du bruit, comme le confirme Bruxelles Environnement dans ses études dont les conclusions sont reprises dans le rapport d'incidences ;

Considérant que le projet prévoit un éclairage uniforme, sans trous noirs, sur tout le périmètre ; que les mâts d'éclairage prévus sur les boulevards dans la zone de séjour entre les arbres sont pourvus de double projecteurs, offrant un bon et large éclairage tant sur la partie centrale du boulevard que sur les parties latérales, afin d'assurer un sentiment de sécurité et un meilleur contrôle social ;

Considérant que le sentiment de sécurité et de salubrité sera amélioré par le projet :

- la suppression des bacs de béton , de la cheminée d'évacuation de béton, du module sanitaire,…induira une meilleure lisibilité des espaces publics et la suppression de coins d'insalubrité ;
- la refonte de l'éclairage public, en lieu et place de l'éclairage public fonctionnel des années '70, permet d'avoir une meilleure répartition de la lumière, plus homogène, ce qui va améliorer le sentiment de sécurité ;
- le projet s'accompagne d'un déploiement de mobilier urbain tel que poubelles, bancs publics…

Considérant que Bruxelles Mobilité a prévu dans le cadre de la rénovation de sa station Bourse des sanitaires publics qui seront accessibles en permanence ;

7.10. Urbanisme et paysage urbain :

Considérant que le projet se situe en ZICHEE, en espace structurant du PRAS, et ceinturé par un liseré de noyau commercial ;

Considérant que la place de la Bourse est un des principaux points névralgiques de la ville, le lieu central où tout converge, où les grandes manifestations se déroulent ;

Considérant que la place de la Bourse, telle que projetée, constitue une « respiration » visuelle dans le tissu dense du Pentagone, et par rapport aux bandes végétalisées qui sont prévues de part et d'autre sur les boulevards ;

Considérant que ce qui est aujourd'hui un lieu chaotique et deviendra le point d'orgue de la future promenade verdoyante ; que le projet permet de supprimer un nombre important d' « objets » obstruant et encombrants, comme le sont les bacs en béton, la cheminée saillante du prémétro (en béton), la toilette publique et l'urinoir, des publicités,… ; que les deux bouches de prémétro situées sur la place de la Bourse seront également rénovées, pour une meilleure intégration urbaine ;

Considérant que l'imposant bâtiment de la Bourse, édifice éclectique réalisé d'après les plans de l'architecte Léon-Pierre Suys, est implanté selon un axe de symétrie de la place perpendiculaire à l'axe des boulevards du centre ; qu'il constitue « le monument » de la place à laquelle il donne son nom ;

Considérant que le revêtement de la place - la pierre bleue - est le même que celui du soubassement du bâtiment de la Bourse ;

Considérant que les aménagements projetés prévoient la plantation de deux arbres de première grandeur isolés, adaptés à l'échelle de l'espace disponible ;

Considérant que l'aménagement projeté avec le revêtement en pierre bleue et la surface de plain-pied permet :

- de réaliser un raccord cohérent avec les voiries qui aboutissent sur la place de la Bourse ;
- d'apporter une unité à la place, qui va apparaitre dans ses dimensions réelles, c'est-à dire jusqu'aux fronts de bâtisse ;
- de rehausser les qualités des ensembles architecturaux qui forment la place;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- de magnifier le bâtiment de la Bourse, ce monument mêlant emprunts aux styles néo-Renaissance et Second Empire (avec certaines sculptures de Rodin) ;

Considérant que la cohérence entre le projet de réaménagement de la place de la Bourse et le projet relatif aux boulevards du centre est assurée ;

Considérant que le projet s'accorde également avec des projets récemment réalisés à proximité immédiate (rue des Fripiers, le tronçon de la rue du Midi situé entre la rue de Pierres et la rue Henri Maus, rues autour de la Grand'Place), et d'autres projets dont celui de la rénovation de la station Bourse ;

Considérant qu'avec le projet de réaménagement de la Bourse, un pas significatif est franchi en vue de la requalification et de la revitalisation du centre-ville ;

8 **Avis de la Commission Royale des Monuments et des Sites du 17/03/2017**

Considérant que dans son premier avis conforme du 23/09/2015, sur le projet initial, la CRMS souscrivait au parti d'une remise en valeur de la place de la Bourse par un aménagement plus homogène et plus cohérent ; que sur le réaménagement du pourtour immédiat de la Bourse, la CRMS émettait un avis conforme favorable sous réserves, en demandant toutefois de renouer davantage avec le plan originel de Suys ;

Considérant que les plans modifiés soumis à nouveau à l'instruction répondent aux remarques formulées par la CRMS dans son premier avis conforme du 23.09.2015 ;

Considérant cependant que sur le point relatif à la couverture du site archéologique, cet aspect du projet ayant évolué en lien avec le projet de réaffectation de la Bourse en Palais de la Bière, il y a lieu d'intégrer certaines adaptations techniques ;

Considérant que dans son avis conforme émis en séance du 17/03/2017, pour l'aspect relatif à une éventuelle restitution historique de l'espace public, la CRMS « *se réjouit du parti d'intervention qui contribue à redonner un sens au monument de la Bourse en remédiant aux disparités tels que revêtements de sol, mobilier urbain (y compris les installations hors sol du musée archéologique) (…) de l'intégration d'arbres à haute tige ».* La CRMS *« apprécie les modifications apportées au projet de 2015 qui répondent, pour partie, à ses remarques et qui renvoient davantage à un état historique et concourent à la valorisation de la Bourse* » ;

Considérant qu'en ce qui concerne la matérialisation du pourtour de la Bourse, la CRMS estime que - conformément aux documents d'archives - il y a lieu de renouer davantage encore avec les principes d'aménagement d'origine en prévoyant le retour aux arrondis de l'ancien trottoir à l'avant et à l'arrière du monument, ceci afin que le trottoir et monument constituent une unité ;

Considérant que pour cette matérialisation, il y a lieu en outre de :

- réaliser le caniveau périphérique en pierre bleue et non fonte ;
- conserver le détail incurvé du soubassement au pied du bâtiment, le compléter là où nécessaire ;
- prévoir des dalles de format 60x80 (et non 80x80), posées en quinconce (1/2) ; les prévoir d'un bord ciselé et les traiter de manière à trouver un raccord harmonieux avec le socle du bâtiment ; (boucharder puis patiner légèrement de façon à ré-harmoniser le socle en pierre bleue de la Bourse avec son assiette) ; prévoir un joint teinté gris de max. 8mm entre les dalles ;

Considérant que la CRMS plaide pour que les aménagements, entre autres pour en matière de mobilier urbain et d'éclairage, soient concertés avec le projet du Belgian Beer Palace (importance donnée au traitement du laiton par ex) afin de redonner sens et unité au pourtour de la Bourse et que l'ensemble ne soit pas déforcé par des projets distincts sans concertation et cohérence d'ensemble ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

- pour les luminaires au pourtour de la Bourse, prévoir une implantation plus régulière en s'inspirant des documents anciens ; déterminer l'implantation et la hauteur des réverbères en concertation avec le bureau d'étude en charge du projet de réaffectation de la Bourse ;
- pour assurer la mise en valeur du socle et du bâtiment de la Bourse, éviter l'implantation de bancs et de poubelles sur le pourtour immédiat ;
- afin d'assurer la cohérence avec les éléments métalliques intégrés au projet de réaffectation de la Bourse et visibles depuis l'espace public, soumettre à l'avis de la DMS la finition des kiosques prévus place de la Bourse ;
- pour les aménagements de surface du site archéologique, y compris les corbeilles, fournir les compléments d'exécution - notamment de pose de nouvelle dalle, en accord avec le bureau d'étude en charge du projet de réaffectation de la Bourse ;
- pour les aménagements au niveau du site archéologique, matérialiser le pourtour de l'ancienne église des Récollets avec une finition identique à celle du marquage de la Senne ;

Considérant que la CRMS demande que les plans adaptés compte tenu des remarques formulées ci-dessus soient soumis à l'accord préalable de la DMS, de même que le métré descriptif relatif aux travaux ; que la DMS soit associée au chantier particulièrement lors des travaux de démontage sur le pourtour de la Bourse

Considérant que la CRMS suggère une variante en vue d'articuler la place néoclassique avec le tissu ancien limité par la rue Tabora, la rue du Midi et le parvis de l'église Saint Nicolas :

« *la CRMS suggère de prévoir des pavés sciés semblables à ceux posés dans la zone Unesco et de poursuivre les aménagements déjà réalisés, en ce compris la réalisation des trottoirs en grès. La transition entre les revêtements types de cette zone Unesco (y compris les trottoirs) et les nouveaux revêtements contemporains (pierre bleue bouchardée) pourrait s'organiser au début des rues de la Bourse et Henri Maus à hauteur respectives des premières mitoyennetés (n°45-47 Maus et 40-42 Bourse), par exemple. Plus précisément, il est demandé de prolonger le 'trottoir' en grès de la rue Tabora et de la petite rue au Beurre devant l'église Saint-Nicolas. Le tracé de ce trottoir sera courbe et sa largeur n'excédera pas celle des trottoirs des deux rues. Il n'est pas nécessaire de prévoir un trottoir pour l'angle de la rue Tabora et la rue de la Bourse, ni pour l'angle de la rue du Midi et de la rue H. Maus. Le dessin final devra être soumis pour approbation à la DMS. Là ou ils disparaissent (nouveaux aménagements), la CRMS recommande de marquer les lignes des anciens trottoirs, dans les revêtements de sol ou par des filets d'eau par exemple* » ;

Considérant que cette suggestion induirait ce qui suit :

- la place de la Bourse se retrouverait coupée en deux, alors qu'un des objectifs du projet est de rendre l'unité au site classé dans son entièreté, au milieu duquel la Bourse semble déposée ;
- la coupure se ferait sur la rue Maus et la rue de la Bourse en des endroits incongrus, difficilement compréhensibles ;
- la rupture se poursuivrait sur les trottoirs ouest des rues de Tabora et du Midi, où les trottoirs en grès seraient interrompus par des pavés associés visuellement à la chaussée carrossable ;
- les pavés porphyre oblongs, traditionnellement utilisés pour les chaussées carrossables, car il s'agit d'une pierre particulièrement dure, rejoindrait des fronts de bâtisses, alors que dans la rue traditionnelle bruxelloise - comme dans les aménagements réalisés autour de la Grand-Place - ce sont les pavés platine en grès qui rencontrent les alignements et fronts de bâtisses ;
- la combinaison des matériaux apparaitrait comme un découpage complexe de matériaux différents ;
- l'église Saint Nicolas serait visuellement ceinturée par un trottoir trop étroit, non adapté aux dimensions de l'espace public, et de facture XIXe alors que l'église est bien antérieure à l'avènement du trottoir ;

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

Considérant que le projet soumis à l'instruction, qui répond à un premier avis rendu par la CRMS, présente bien plus de qualités que la suggestion nouvelle ;

Considérant qu'il y a lieu de maintenir le plan initial pour les aménagements à l'arrière de la Bourse ; que la simplicité de l'aménagement assure la meilleure des articulations entre les typologies urbaines différentes ; que l'aménagement projeté est plus proche de l'aménagement historique (au Moyen âge la voirie est de plein pied, avec un caniveau central) que du trottoir XIXe ; que l'unité autour de la Bourse s'en retrouve renforcée améliorant ainsi la connexion visuelle entre les boulevards du centre et la Grand-Place ;

Considérant que la CRMS demande enfin de supprimer l'éclairage événementiel ; que s'agissant de dispositifs légers placés sur des bâtiments non protégés, l'éclairage évènementiel pourrait être autorisé à condition de le limiter strictement à la place de la Bourse et non au bâtiment classé ;

9 <u>Conclusion</u>

Considérant que l'espace public est le bien commun par excellence, qui alimente la ville en air, en lumière et en eau, le lieu d'échanges, de la vie en ville, et pas uniquement de circulation, et pas uniquement de circulation automobile ; qu'un soin particulier doit être apporté à cet espace, tout particulièrement là où le tissu urbain est le plus dense ;

Considérant que l'aménagement actuel du périmètre concerné par le projet est hétéroclite, très dégradé, et qu'il date d'une période qui faisait la part belle à l'automobile ; qu'en outre, l'espace public dont il est question de reprendre l'aménagement en main n'a plus évolué depuis les années 70 ;

Considérant que les boulevards du centre ainsi que la place de la Bourse sont une fracture urbaine pour les personnes qui vivent et se promènent dans le centre-ville ;

Considérant que sans évolution du centre-ville, celui-ci sera très rapidement confronté à une perte d'attractivité (habitants et commerces) au détriment de la périphérie, et de l'offre commerciale qu'y s'y développe de façon très soutenue ; que le centre-ville doit se positionner avec une image forte, attractive ;

Considérant que le projet d'aménagement de la place crée un nouveau paysage, sobre et épuré, en accord avec la dimension métropolitaine de Bruxelles, cohérent avec son environnement immédiat et intégré dans le tissu urbain ; que ce nouvel aménagement a le mérite d'ouvrir l'espace - en grande partie libéré du trafic automobile - aux déplacements doux pour les piétons et les cyclistes ;

Considérant que le projet induit une approche radicalement différente et positive de l'espace public, ce qui était un carrefour routier devient le lieu commun, accueillant, une respiration dans la partie la plus densément construite de la Région bruxelloise ;

Considérant que le projet est en phase avec la politique régionale en ce qu'il améliore la qualité de vie des habitants du centre-ville, en réservant une place plus grande aux piétons et à la vie urbaine, en ramenant la nature ; en valorisant le patrimoine architectural bruxellois ;

Considérant que « *concevoir un espace public adapté au piéton, c'est agir pour le plus grand nombre* » (plan IRIS II) ;

Considérant par ailleurs que la phase test démontre que les aspects liés à la gestion de la circulation ont une relation souple avec les aspects plus structurels que sont les aménagements ; que contrairement à l'approche fonctionnaliste d'après-guerre, un aménagement ne doit pas inscrire dans le marbre des flux, sauf à oublier l'essentiel, à savoir la qualité de vie, la paysage, … ;

Considérant que le projet est concomitant à d'autres projets qui sont à l'instruction actuellement ou pour lesquels des permis d'urbanisme ont étés délivrés ; que la revitalisation du centre-ville concerne également les quartiers commerçants aux alentours afin de développer leur attractivité ;

Considérant que, de toute évidence, le Pentagone se transforme ; que le centre-ville gagne en attractivité ; que

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

les nombreux projets d'infrastructures - ainsi que les nombreux projets immobiliers - stimulent cette récupération ;

Considérant que ces espaces publics du centre-ville ne sont pas uniquement un lieu d'achat, mais ils sont également un lieu de vie, de travail, de promenade, de rencontre, de mémoire… ; que l'embellissement des rues et la mise en valeur du patrimoine sont d'une importance capitale pour l'attractivité de Bruxelles et un développement harmonieux de celle-ci ;

Considérant que le projet contraint à des modifications de comportement ; que ces modifications demandent du temps et beaucoup de communication, car les avantages de l'apaisement de la circulation ne sont pas toujours directement perçus par tous les habitants et commerçants ; que ces modifications de comportements sont devenues nécessaires ; que des projets comme celui qui nous concerne sont amenés à être répétés sur le territoire régional ;

Considérant que le projet est une réponse adéquate à des enjeux économiques, environnementaux et de cohésion sociale de la Ville de Bruxelles et de la Région de Bruxelles Capitale : « *L'espace public sous toutes ses formes est crucial pour l'intégration et la cohésion sociale. La démocratie trouve son expression (…) dans la qualité de vie de la rue* » (R. Rogers) ;

Considérant certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02/204.24.35, archéologie@mrbc.irisnet.be) ;

Avis FAVORABLE, à condition de :

1) **pour la matérialisation du pourtour de la Bourse :**
   a. **prévoir le retour aux arrondis de l'ancien trottoir à l'avant et à l'arrière du bâtiment, ceci afin que trottoir et monument constituent une unité ; réaliser le caniveau périphérique en pierre bleue et non fonte ;**
   b. **conserver le détail incurvé du soubassement au pied du bâtiment, le compléter là où nécessaire ;**
   c. **prévoir des dalles de format 60x80 (et non 80x80), posées en quinconce (1/2) ; les prévoir d'un bord ciselé et les traiter de manière à trouver un raccord harmonieux avec le socle du bâtiment ; (boucharder puis patiner légèrement de façon à ré-harmoniser le socle en pierre bleue de la Bourse avec son assiette) ; prévoir un joint teinté gris de max. 8mm entre les dalles ;**
2) **pour les luminaires au pourtour de la Bourse, prévoir une implantation plus régulière en s'inspirant des documents anciens ; déterminer l'implantation et la hauteur des réverbères en concertation avec le bureau d'étude en charge du projet de réaffectation de la Bourse ;**
3) **pour assurer la mise en valeur du socle et du bâtiment de la Bourse, éviter l'implantation de bancs et de poubelles sur le pourtour immédiat ;**
4) **afin d'assurer la cohérence avec les éléments métalliques intégrés au projet de réaffectation de la Bourse et visibles depuis l'espace public, soumettre à l'avis de la DMS la finition des kiosques prévus place de la Bourse ;**
5) **pour les aménagements de surface du site archéologique, y compris les corbeilles, fournir les compléments d'exécution - notamment de pose de nouvelle dalle, en accord avec le bureau d'étude en charge du projet de réaffectation de la Bourse ;**
6) **pour les aménagements au niveau du site archéologique, matérialiser le pourtour de l'ancienne église des Récollets avec une finition identique à celle du marquage de la Senne ;**

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/04/2017

7) **strictement limiter l'éclairage évènementiel à la place de la Bourse et non au bâtiment classé ;**
8) **soumettre à l'accord préalable de la DMS les plans adaptés, compte-tenu des remarques formulées, ainsi que le métré descriptif relatif aux travaux ;**

en ce qui concerne le chantier :

1) **associer la DMS au chantier ;**
2) **permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux, le planning et les modalités sont à fixer dès réception du présent permis.**

   Contact : Tel : 02/204.24.35 ; e-mail : archeologie@sprb.irisnet.be
3) **prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la propagation des poussières, du bruit, et les vibrations liés au chantier (réduire l'étendue, l'intensité et la durée des nuisances liées au chantier) ;**
4) **assurer la bonne accessibilité des commerces ;**
5) **informer régulièrement les riverains (entreprises, entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier sous forme de plateforme permanente d'information avec ombudsman et assurer en permanence la bonne accessibilité des entreprises riveraines du périmètre concerné par le projet ; afin qu'ils puissent anticiper des contraintes liées à certaines phases ;**
6) **se coordonner avec la STIB, la Ville de Bruxelles, la Service Public Régional de Bruxelles - Bruxelles Mobilité, qui tous ont des chantiers qui peuvent avoir également une incidence sur la mise en œuvre de ce projet ci et susceptibles d'impacter également la vie des habitants et commerçants.**

La commission de concertation recommande en outre :

- **en dehors du périmètre de la demande, de favoriser les aménagements pour les transports en communs de surface ;**
- **d'étudier la possibilité de prévoir des terminus bus en dehors de l'hyper-centre ;**
- **de veiller à une cohabitation harmonieuse entre les fonctions commerciales et évènementielles et l'habitat.**
-