**URB/20655 : Demande de permis d'urbanisme pour Rénover l’espace public de façade à façade, comprenant des modifications de revêtements et de profils de voiries, et modification de sens de circulation; Rue du Marché / Avenue Georges Petre / Rue Eeckelaers ;
introduite par la Commune de Saint-Josse-ten-Noode Avenue de l'Astronomie 13 à 1210 Saint-Josse-ten-Noode.**

**AVIS**

**CONTEXTE URBAIN**

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, partiellement en zone d’Habitat (avenue G. Pètre) et en Zone d’Interêt Culturel Historique Esthétique et d’Embelissement (ZICHEE) (avenue G. Pètre et rue du Marché), au Plan Régional d’Affectation du Sol (PRAS), arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant qu’à la carte 1 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative « Armature spatiale et vision pour Bruxelles», le périmètre projeté se situe :

* en « espace socio-économiquement faible » : rue du Marché, rue Eeckelaers et avenue G. Pètre ;

Considérant qu’à la carte 3 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative *« maillage vert et bleu»,* le périmètre projeté se situe :

* *« Zone prioritaire de verdoiement »* : rue du Marché, rue Eeckelaers et avenue G. Pètre ;

Considérant qu’à la carte 5 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), relative au «*Développement économique*», le périmètre projeté se situe :

* en « *Axe de développement économique »* : rue du Marché ;

Considérant que les rues Eeckelaers et G. Pètre sont bordées par de nombreux bâtiments repis à l’inventaire du patrimoine immobilier ;

Considérant que le projet du plan régional « Good Moove », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale le 05/03/2020 précise pour le projet la “spécialisation multimodale des voiries” suivante (où Quartier < Plus < Confort) :

- piéton :

* rue du Marché :en réseau “Confort” :
* rue Eeckelaers ” : en réseau “Quartier”,
* avenue G. Pètre :en réseau “Quartier”,
* vélo : rue du Marché, rue Eeckelaers et avenue G. Pètre : “en réseau “Quartier”,
* transport public : rue du Marché, rue Eeckelaers et rue G. Pètre : “en réseau “Quartier”,
* auto : rue du Marché, rue Eeckelaers et avenue G. Pètre : “en réseau “Quartier”,
* : rue du Marché, rue Eeckelaers et avenue G. Pètre : “en réseau “Quartier”;

Considérant que l’ensemble des voiries comprises dans le périmètre du projet sont des voiries communales ; que l’aboutissement de la rue Eeckelaers sur la chaussée de Louvain et l’aboutissement de l’avenue Georges Pètre sur la chaussée de Louvain sont des portions de voiries régionales ;

Considérant que la rue Eeckelaers est un itinéraire de déviation temporaire pour la ligne de bus 61 de la STIB ;

**OBJET**

Considérant que la demande porte sur le réaménagement de trois voiries communales, de façade à façade;

**INSTRUCTION DE LA DEMANDE**

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour le motif suivant :

* en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun,
* en application de l’article 175/20 §1er du CoBAT, mesures particulières de publicité (30 jours) requises en ce que la demande est soumise à rapport d’incidence ;

Considérant que la demande est soumise à rapport d’incidence pour le motif suivant :

* en application en application de l’article 175/15§1 du CoBAT, et du point 19 de son annexe B : « travaux d’infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant » ;

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

* Le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Saint-Josse-Ten-Noode,
* Le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Schaerbeek,
* Bruxelles Mobilité,
* La STIB,
* Le SIAMU,
* Le Conseil des Gestionnaires du Réseau Bruxellois (CGRB)- C/o Vivaqua ;

Vu l’avis favorable conditionnel de Bruxelles Mobilité du 16/10/2021 ;

Vu l’avis favorable conditionnel de la STIB du 19/10/2021 ;

Vu l’avis du Conseil des Gestionaires du Réseau Bruxellois (CGRB) - C/o Vivaqua du 27/09/2021 ;

Vu l’avis favorable conditionnel de la Commune de Schaerbeek du 23/11/2021 ;

Considérant que le SIAMU n’as pas encore donné son avis conforme dans le cadre la présente instruction de demande de permis d’urbanisme ; qu’en application du CoBAT, la décision du Fonctionnaire Délégué (Région) sur la demande précitée ne peut être rendue sans la réception de cet avis ;

**ENQUETE PUBLIQUE**

Considérant que l’enquête publique, d’une durée de 30 jours, s’est déroulée sur le territoire de la commune de Schaerbeek entre me 04/10/2021 et le 02/11/2021 ; que les 4 réclamations qui ont été formulées portent sur les aspects suivants :

Principe et objectifs d’aménagement

demande de planter d’avantage d’arbres dans les rues concernées par la demande de permis ;

demande de réduire le stationnement et en particulier dans la rue du Marché en raison de la présence de nombreux garages souterrains ;

déclare être globalement favorable au projet en ce qu’il permet d’améliorer les déplacements à pied et à vélo en ce qu’il vise à améliorer les déplacement des piétons et des cyclistes ;

Environnement

*Biodiversité et végétation*

élargir systématiquement les fosses de plantations des arbres prévues ;

viser à remplacer les potelets anti-stationnement par des fosses plantées au niveau des oreilles de trottoirs ;

demande de planter plus d’arbres et de type fruitiers si possible ;

Mobilité

demande de mieux assurer la traversée des personnes malvoyantes au niveau des traversées piétonnes en prolongeant les dalles podotactiles et de guidage pour personnes malvoyantes jusqu’au pied des façades ;

Inscrire au niveau des 3 chaussées carrossables réaménagées les marquages au sol des pistes cyclables en plan (logos simples chevrons ou piste cyclables marquées) ;

dans le débouché de la chaussée de Louvain sur l’avenue G. Pètre, améliorer l’indication du S.U.L. (sens unique limité) pour les cyclistes afin de sécuriser leur accessibilité, avec la combinaison des éléments suivants :

* + le placement de marquages au sol, éventuellement marquer le début du S.U.L. en ocre) ;
	+ l’installation du panneau de signalisation (type B22 et/ou F14) adéquat,
	+ la suppression du stationnement situé à moins de 5m de toute traversée piétonne ;
	+ étudier l’opportunité d’y placer un feu de signalisation piéton/cyclistes, en coordination avec Bruxelles Mobilité (voirie régionale) ;

demande de respecter le titre VII du RRU en supprimant les zones de stationnement situées en deçà des 5m de traversées piétonnes, dans le sens de la circulation et au profit d’extensions localisées des trottoirs ;

 Mobilier et décorations urbaines

* demande d’installer plus d’arceaux et de box vélos en voirie ;
* prévoir le modèle d’arceaux vélo proposé par le vadémécum « stationnement vélo, publié par Bruxelles Mobilité, tel que le respect des aspects suivants :
* *la présence de deux barres latérales supérieures distantes d’une vingtaine de centimètres,*
* *l’utilisation d’une* ***section carrée/rectangulaire et pleine****, plutôt que des tubes qui sont très facilement, et régulièrement, coupés à l’aide de simples outils de plombier,*
* *l’ajout d’une barre latérale à 30 cm de hauteur pour les arceaux situés aux extrémités d’une série, afin d’en garantir la détection à la canne pour les personnes malvoyantes (dans le projet actuel, cela s’avère nécessaire devant la maison des arts) ;*

**SITUATION EXISTANTE**

Considérant que le projet s’inscrit dans trois voiries différentes ; que la rue du Marché s’inscrit dans un quartier de bureau à caractère fonctionnaliste, et bordée par des bâtiments de grands gabarits ;

Considérant que la rue Eeckelaers et l’avenue G. Pètre sont inscrites dans un quartier du 19e siècle densément construit et habité ; qu’elles comprennent des bâtisses établie en R+2 à R+5, dont certaines sont reprises à l’inventaire du patrimoine architectural bruxellois ;

Considérant que la rue du Marché comprend des accès à des garages souterrains de grandes capacités ; que la rue Eeckelaers comprend de multiples accès de parkings riverains ; que l’avenue G. Pètre est bordée par des habitations avec des zones de recul - la plupart- verdoyantes et dépourvues de garages privatifs ;

Considérant que les rues actuelles sont régies de la manière suivantes :

* la rue du Marché est en sens unique, au Sud elle aboutit sur une impasse,
* l’avenue G. Pètre est établie en sens unique,
* la rue Eeckelaers est régie en trois parties, un à double sens (entre la chaussée de Louvain et la rue de la Cible et deux à sens unique ;

Considérant que la Commune de Saint-Josse-ten-Noode propose de réaménager ces trois voiries à la suite de l’élaboration d’une étude de mobilité communale ; que cette étude conclu a revoir certains sens et régime de circulations du trafic ;

Considérant que la configuration actuelle des voiries est la suivante :

les trottoirs

* *rue du Marché :* la largeur varie entre 2 et 4m, ils sont réalisés en dalles de béton gris 30x30 ;
* *rue Eeckelaers :* la largeur varie entre 2 ,85m et 3m, ils sont réalisés en en dalles de béton gris 30x30 ;
* *avenue G. Pètre :* la largeur moyenne est de 1,85m, ils sont réalisés en dalles de béton gris 30x30 ;

les zones de stationnement

* *rue du Marché :* se situent de part et d’autre de la chaussée, la rue compte 41 places (de fait) de stationnement, dont 6 réservées pour une organisation internationale, la zone de stationnement située du Ouest est réalisé en pavés de clinkers gris, celle située à l’Est est en asphalte ;
* *rue Eeckelaers :* se situent de part et d’autre de la chaussée, sauf dans le tronçon régi en double sens de circulation, la rue compte 35 places de stationnement,
* *avenue G. Pètre :* se situent de part et d’autre de la chaussée, la rue compte 39 places de stationnement, dont 3 dédiées aux PMR ;

la chaussée carrossable

* + *rue du Marché :* est asphaltée, sa largeur varie entre 4,40m et 6,50m,
	+ *rue Eeckelaers :* est asphaltée, sa largeur varie entre 7,80m et 8,00m,
	+ *avenue G. Pètre :* est asphaltée et large de 7,80m (double alignements de stationnements compris);

Les alignements d’arbres de hautes tiges

* *rue du Marché :* comprend un alignement de 10 arbres de type Pyrus et un autre alignement de 5 Gleditsia (en bacs de plantations) ;
* *rue Eeckelaers :* sont situés du côté pair du trottoir et sont composé d’Acer (Erables) et de Gleditsia ;
* *avenue G. Pètre :* ne comprend pas d’alignements d’arbres ;

Considérant que dans la rue du Marché, les Gleditsia (arbres) présentent un état phytosanitaire déplorable ; qu’ils sont implantés dans des bacs de plantation en mauvais état (briques et tête de mur abimées et désolidarisées) ;

Considérant que l’espace public est fortement sollicité par les piétons et les véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la forte densité de la population locale et à un trafic de transit important ;

Considérant que la largeur globale des trottoirs est nettement insuffisante au regard de la forte fréquentation de l’espace public par les piétons et les PMR ; qu’outre leur largeur leurs revêtement fortement dégradés ne permettent pas de garantir l’accès sécurisé et confortable des modes actifs (piétons et PMR) ;

Considérant que certaines traversées piétonnes ne sont pas toutes conformes à l’article 5 du titre VII du RRU en ce qu’elles ne comportent pas de dalles podotactiles ;

Considérant que la présence cyclistes sur cet axe est relativement faible mais en légère augmentation ; que le nombre de cycliste dans ces voiries n’évolue pas aussi vite que la moyenne bruxelloise ; que cette faible évolution est expliquée par un trafic motorisé et de transit trop important et en saturation durant les heures de pointes ;

Considérant que la demande locale en emplacements de stationnements à usage privé est importante (vélos et véhicules motorisés) ;

Considérant que les bordures saillantes des trottoirs sont en béton ; que les filets d’eau sont réalisés en béton gris ;

Considérant qu’il y a dès lors lieu de revoir l’aménagement de l’espace public et de prévoir sa mise aux normes urbanistiques ;

Considérant qu’en raison de l’ensemble des éléments précités (vétusté, insécurité, inesthétique,...) il y a lieu de rénover prioritairement ces voiries) ;

**OBJECTIFS DU PROJET**

Considérant que le projet vise à résoudre la situation in-sécuritaire et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ; qu’à cet effet, il doit prioriser :

* + l’amélioration de la convivialité de l’espace public par :
* la qualité esthétique et fonctionnelle de l’aménagement et de son raccord harmonieux avec les voiries limitrophes ;
* l’apaisement (vitesse et bruit) du trafic motorisé ;
* améliorer le verdoiement de la voirie ;
	+ l’accessibilité et la sécurité des modes actifs et plus particulièrement des piétons, des PMR et des cyclistes ;

**SITUATION PROJETEE**

Considérant que le réaménagement projeté comprend les éléments suivants :

les trottoirs sont rénovés en pavés de béton grenaillés gris à joints ouverts et de dimension 14x14x8, plus spécifiquement :

* + *rue du Marché* : les trottoirs sont de largeurs variables, le trottoir le plus étroit est large de 2,1m,
	+ *rue Eeckelaers* : sont rétrécis et passent de 3m de large à 2 m (pour les tronçons régis en double sens de circulation) ;
	+ *avenue G. Pètre* : ils sont globalement élargis, à 2m, dans la rue G. Pètre

Les chaussées carrossables sont toutes asphaltées, plus spécifiquement :

* + *rue du Marché : un tronçon en double sens est porté à 6m et un autre à 6,4m, le tronçon prévu en sens unique est large de 4m, enfin la chaussée carrossable situé en amont du cul-de-sac est large de 3m ;*
	+ *rue Eeckelaers : les tronçons régis en double sens sont portée à une largeur de 5,8 (entre la rue de la Cible et la chaussée de Louvain) et à 6m (entre la rue Verbist et la rue Rouen-Bouvie), le sens unique est large de 4m,*
	+ *avenue G. Pètre : elle est portée à une largeur de 4m (sens unique),*

les places de stationnement sont toutes réalisées en pavés de pierre naturelle de récupération à joints renforcés, et plus spécifiquement :

* + *rue du Marché : sont larges de 2m, filets d’eau compris. Le nombre de stationnement passe de 41 à 47 places (+6 places) ;*
	+ *rue Eeckelaers : sont larges de 2m, filets d’eau compris. Le nombre de stationnement passe de 35 à 33 places (-2 places) ;*
	+ *avenue G. Pètre : sont larges de 2m, filets d’eau compris. Le nombre de stationnement passe de 39 à 33 places, dont 2 PMR (-6 places) ;*

les arbres de haute tige,

* + *rue du Marché : le nombre d’arbre passe de 15 à 24 sujets (dont sont 3 abattus) ;*
	+ *rue Eeckelaers : le nombre d’arbre passe de 23 à 27 sujets (dont 16 sont abattus) ;*

les fosses de plantations sont globalement élargies (la largeur équivaut 1,6m et la longueur plus allongée est variable) ;

Considérant que les trottoirs comprennent des pentes transversales moyenne de +- 2% et dirigent les eaux pluviales prioritairement vers les bandes plantées ;

Considérant que le milieu de la rue G.Pètre comprend une nouvelle traversées piétonne surélevées ; du côté de la chaussée de Louvain, le projet prévoit d’augmenter significativement les oreilles de trottoirs et permet de marquer la porte d’entrée de la rue ;

Considérant que dans la rue Eeckelaers, seul le tronçon entre les rues Rouen-Bouvie/ Gustave Fuss et la rue Verbist passe en double sens et vise à fluidifier les boucles (en sens unique) et apaiser le quartier;

Considérant que l’impasse située dans la rue du marché est aménagée de plain-pied et comprend un arbre de haute tige en fond de perspective (du côté du Jardin Botanique) ; que la zone de retournement pour les véhicules est cintrée par des alignements de potelets anti-stationnement ;

Considérant que l’éclairage public existant est maintenu à l’identique ;

Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé et adapté aux usages actuels de la voirie (bancs, poubelles, arceaux vélos en acier corten bois, barrière de sécurité...) ;

Considérant que le demandeur ne prévoit apparemment pas d’implanter des potelets anti-stationnement le long des bordures de trottoirs et en dehors des accès aux garages riverains ; qu’il y a lieu de s’en assurer en précisant la démarche par le biais du dossier et des plans modifiés ;

Considérant que les bordures enterrées et les filets d’eau sont prévus en béton ;

Considérant qu’en sous-sol, des panneaux spécifiques empêchent le développement racinaire autour du réseau d’impétrants limitrophe ;

**MOTIVATION**

Cadre réglementaire et stratégique

Considérant que le projet ne s’inscrit pas suffisamment dans le cadre de l’axe 4 du PRDD « Mobiliser le territoire pour favoriser le déplacement multimodal – l’organisation de la mobilité et de la ville polycentrique » en ce qu’il ne prévoit pas la réduction pertinente du nombre de voitures sur le réseau viaire bruxellois, de manière à favoriser le report modal et embellir les espaces publics ;

Considérant toutefois que le projet présenté par le demandeur offre un déplacements plus confortable et sécurisé pour les piétons et les PMR ; qu’il doit inclure tout les modes actifs en visant également l’amélioration des déplacements cyclistes ;

Considérant en outre, qu’en application du PRDD, le projet vise:

* + au verdoiement de l’espace public par la mise en place d’arbres de haute tige supplémentaire (application du maillage vert et bleu) ;
	+ à la perméabilité généralisée des revêtements de l’espace public, permettant de contribuer à la stratégie de maillage bleu promue par Bruxelles Environnement ;

Principe d’aménagement

Considérant que le projet est conforme au principe d’aménagement adopté pour les zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant toutefois qu’afin d’assurer le respect de ce principe d’aménagement, le projet doit toutefois figurer en plan, et à l’aide d’une légende adaptée, les différents types de bordures prévues, la mise à niveau à la hauteur des traversées, ... ;

*Matériaux*

Considérant que les revêtement proposés entrent en corrélation urbaine avec l’aménagement des voiries existantes limitrophes ; que ce choix permet d’atteindre un meilleur niveau de cohérence au sein de la commune de Saint-Josse-ten-Noode ;

*Equipement et mobilier urbains*

Considérant que le mauvais état du mobilier urbain actuel et l’évolution des besoins des usagers de l’espace public justifie qu’il soit remplacé et adapté par le projet au premier bénéfice des usagers (riverains, voyageurs de la STIB, modes actifs,..) ;

Considérant toutefois que le projet pourrait davantage réduire le nombre de potelets anti-stationnement en voirie en le mutualisant avec d’autres mobiliers urbains, plus fonctionnels, tel que des bancs, arceaux vélos ou poubelles,... ou des zones plantées et protégées ;

Considérant que le projet doit en particulier viser à mutualiser les potelets encadrants la zone de retournement située dans l’impasse de la rue du Marché ;

Environnement

*Plantations*

Considérant que l’implantation des arbres et des fosses plantées tient compte des éléments suivants :

* + l’implantation du réseau d’impétrant en sous-sol,
	+ les accès aux garages riverains ;

Considérant que le projet peut toutefois mieux tenir compte de l’implantation des baies vitrées des habitations riveraines (particulièrement dans le rue Eeckelaers) afin d’assurer une meilleure habitabilité par l’optimalisation du niveau d’ensoleillement des habitations bruxelloise ;

Considérant que le projet doit dès lors viser à implanter les arbres de haute tige à la hauteur des mitoyennetés riveraines en zone résidentielle ;

Considérant que les choix des essences plantées projetées est compatible avec la grande sollicitation de l’espace public ;

Considérant que les plus larges fosses plantées pourraient figurer la plantation complémentaire –et symbiotique- d’essences buissonnantes ou tapissantes robustes, permettant d’empêcher le stationnement sauvage de s’y établir et de renvoyer à un espace public plus verdoyant et qualitatif ;

Considérant qu’au regard de l’échelle du projet, et sous réserve du respect de l’élément précité, il apparait que le verdoiement de la voirie est globalement positif ;

Considérant toutefois que l’avenue G. Pètre ne comprend aucune plantation en voirie ; que les avants-jardins (zones de recul) permettent de renvoyer à un espace public verdoyant ; toutefois qu’il apparait que certaines de ces zones se minéralisent, notamment afin d’y accueillir du stationnement, dérogatoire au titre I du RRU ;

Considérant qu’en marge de cette mauvaise pratique, il y a lieu d’assurer sur le long terme, le niveau de verdoiement des voiries en zone 30 en RBC, en application du Plan Régional de Développement Durable reprenant les voiries projetées en “*zone prioritaire de verdoiement*” ;

Considérant qu’à cet effet, il y a lieu de prévoir des nouvelles fosses plantées (dont certaines avec des arbres de haute tige) dans les rues projetées et en particulier, à chaque extrémité des zones de stationnement, en bordure des traversées piétonnes ou en effet “porte d’entrée” des rues (séparation visuelle entre deux hiérarchie de voirie) ;

Considérant que le projet de plantation doit assurer que le soulèvement des revêtement de trottoirs ainsi que le non enchevêtrement des racines avec le réseau d’impétrant ;

Considérant dès lors que le projet doit le justifier et proposer, par exemple, de placer un dispositif anti-racine au niveau des fosses plantées ;

Considérant que le projet prévoit de compenser la perte de ces arbres par la plantation d’essences arborescentes plus adaptées en voirie ;

 *Gestion des eaux*

Considérant que la perméabilité des revêtements de l’espace public est amélioré par l’aménagement des fosses de plantations et la qualité plus perméable du revêtement de trottoir prévus en joints -semi-poreux;

Considérant en effet, qu’au niveau des revêtements imperméables, l’eau pluviale est soit infiltrée par le revêtement de trottoir prévu à joints ouverts, soit récupérée via de faibles pentes, qui la redirige vers des gouttières discrètes ou des filets d’eau ; qu’au possible, ces pentes redirigent cette eau vers les fosses plantées proposées ;

Considérant toutefois qu’il y lieu de généraliser la pente transversale maximale des trottoirs à 2%, permettant de mieux contenir les risques d’inondation des caves riveraines ainsi que de rendre les circulations piétonnes plus sèche lorsque les pluies cessent ;

Considérant qu’à cet effet le demandeur doit figurer en plan la pente générale et maximale des 2% dirigé prioritairement vers les fosses plantées et puis les filets d’eau de la chaussée ;

*Bruit et pollution*

Considérant que la suppression des places de stationnement en espace public participe à réduire le bruit et le niveau de pollution dans les voiries relativement étroites (niveau de réverbération du son plus important) ;

Considérant que le projet présente un statuquo en matière de nombre de place de stationnement pour véhicules motorisés ; que ce choix ne permet pas d’améliorer la qualité de l’environnement et le niveau de vie des habitants ; que le projet ne répond pas suffisamment aux objectifs environnementaux fixés pour la Région de Bruxelles-Capitale ;

Mobilité

*Généralité – plan sur la mobilité communale*

Considérant que le demandeur doit inclure et expliciter -dans le cadre du dossier de la présente demande de permis- le plan de mobilité communal ayant conduit aux modifications de sens de circulation dans les voiries concernées par le projet ;

Considérant que ce plan communal doit démontrer la réduction sensible du trafic de transit au sein des voiries réaménagées ;

Considérant que ces modifications doivent faire l’objet d’une coordination avec la STIB, la commune de Schaerbeek et Bruxelles Mobilité (lorsque l’on se situe en frontière communale, proche de la ligne 61 de la STIB ou bordant une voirie régionale) ;

*Piétons et PMR*

Considérant que le projet vise à mettre aux normes les circulations piétonnes et plus particulièrement les traversées piétonnes conformément aux articles 4 et 5 du Titre VII du RRU ;

Considérant toutefois que le positionnement des dalles de guidages pour les personnes malvoyantes ne sont pas prolongées jusqu’aux façades riveraines ; qu’il y a lieu de le prévoir afin d’assurer le déplacement de tous les PMR en voirie ;

Considérant qu’afin de garantir la circulation plus confortable des piétons, il y a lieu de généraliser la mise en place de bordure chanfreinées à la hauteur de chaque accès de garage riverain, de telle manière à préserver la pente transversale des trottoirs, sans constituer d’abaissements (effets de vagues en trottoir) ; que le plan projeté (et sa légende) doit dès lors figurer les types de bordures employées ;

Considérant que l’aménagement de nouvelles traversées piétonnes permettent la meilleure sécurisation et accessibilité des piétons et des PMR vis à vis du trafic ;

Considérant toutefois que le projet doit élargir, au possible, les marquages des traversées piétonnes en chaussée afin d’augmenter le visibilité et la sécurité piétonne et PMR en voirie, essentiellement par la réduction plus intuitive des prises de vitesses du trafic ;

Considérant que les largeurs des trottoirs prévues sont acceptables au regard du PRM et des largeurs totale des assiettes de voiries ; que la suppression de d’avantage de stationnement peut toutefois sensiblement améliorer la circulation des modes actifs en espace public ;

Considérant que le projet doit en outre démontrer que la chaussée carrossable et les traversées piétonnes sont nivelées (plain-pied) afin de faciliter la traversée des piétons et des PMR ;

Considérant qu’afin d’assurer la qualité du revêtement au niveau des accès de garages de grande capacité, situés dans la rue du Marché, il y a lieu de prévoir, au droit seul de ces accès, un revêtement en béton coulé et à fondation renforcée (le figurer en plan et légende adaptée) ;

*Transport public*

Considérant que dans son avis reçu par le Fonctionnaire Délégué régional le 19/10/2021, la STIB demande à ce que le passage des bus de la ligne 61 soit assuré dans la rue Eeckelaers ; qu’en effet, le projet présente pour cette même rue, des portions de sens unique et à double sens de circulation ;

Considérant en effet que les largeurs de chaussée prévues pour ces tronçons n’assurent pas le passage simultané d’un poids lourd et d’un véhicule motorisé classique ;

Considérant dès lors que le projet doit généraliser – pour les trois voiries concernées et en particulier dans le rue Eeckelaers) le choix suivant :

* + soit de placer l’ensemble de la voirie en sens unique et prévoir une largeur de chaussée carrossable de minimum 3,5 m,
	+ soit de concevoir les tronçons à double sens de la circulation avec une largeur de chaussée de 6,20m minimum ;

Considérant que le déplacements des biens et des personnes en espace public est prioritaire au stationnement des différents véhicules ; dès lors qu’il y a lieu de prioriser la bonne largeur de chaussée à l’existence de tels stationnements en voirie ;

*Cyclistes*

Considérant que le projet doit mieux tenir compte, de l’accès des cyclistes en prévoyant les éléments suivants :

* + inscrire un marquage vélos adapté et visibles en chaussée carrossable (piste cyclable suggérée avec marquages réguliers tout le long des voiries concernées) ;
	+ assurer le contre sens cyclable (S.U.L.) dans la rue Eeckelaers ;
	+ davantage installer d’arceaux et de boxes vélos (au sein des zones de stationnement) ;
	+ vise à réduire la pression et les manœuvres des véhicules motorisés en chaussée par la suppression de places de stationnement ;

*Circulation motorisée et son stationnement*

Considérant que les options prises par le présent projet ne permettent pas d’atteindre entièrement les objectifs stratégiques régionaux en matière de stationnement ;

Considérant en effet que le Sens Unique Limité (S.U.L.) situé dans la rue Eeckelaers ne soit pas pris en compte par le réaménagement de la rue ;

Considérant que le projet doit en tenir compte en adaptant l’aménagement débouché de la chaussée de Louvain sur le rue Eeckelaers ; que cette adaptation doit comprendre des marquages au sol et positionnement de panneaux de signalisation adéquats ;

Considérant qu’en application des principes de Good Move (PRM), la circulation sécurisée et plus confortable des nombreux modes actifs en trottoir (piétons et PMR) est prioritaire au stationnement de véhicules privatifs ;

Considérant qu’il est bon de rappeler que le titre 7 du RRU exige en effet des trottoirs de minimum 1,5m de large ; que cette largeur constitue toutefois un strict minimum réglementaire (nécessaire et sécuritaire) pour la circulation des modes actifs en trottoir ; que le respect de cette norme ne signifie pas que le projet soit automatiquement optimal et suffisamment adapté ;

Considérant qu’outre le respect de cette règlementation, doit en effet tenir compte du contexte urbain, de du principe de réaménagement souhaité (zone 30) et viser à appliquer la hiérarchisation définie dans le Plan Régional de Mobilité dénommé « Good Move) ;

Considérant que ce plan « Good move » vise à la suppression plus raisonnée de 20% de places de stationnement pour les véhicules motorisés en voirie ;

Considérant que cet objectif vise prioritairement à améliorer la qualité de vie des bruxellois (sécurité, accessibilité, santé et convivialité) ;

Considérant que le projet n’y répond aucunement en ne supprimant que seulement 2 places sur les 115 existantes, soit de supprimer 1,8% des places, ce qui est loin d’atteindre l’objectif précité ;

Considérant en outre que le maintien des places de stationnement induit différentes manœuvres pouvant ralentir (parfois considérablement) la fluidification du trafic routier et cycliste ;

Considérant que la pression sur les places de stationnements dans le quartier est très importante ;

Considérant toutefois que dans le cadre du dossier de la présente demande de permis, qu’il y a lieu, de compléter le dossier en reprenant, si tel est le cas, l’existence de potentielles alternatives de parkings hors voirie et à destination des riverains ;

Considérant que cette suppression de stationnements en surface va pousser une série d’automobilistes à davantage stationner dans des parkings hors-voirie ; que cette disposition permet de rencontrer le principe de transfert du stationnement de voirie vers les parkings en intérieur d’îlot formulé par le PRM précité ;

Considérant que ce principe permet de limiter plus significativement la congestion routière, les nuisances sonores, l’insécurité, l’encombrement spatial de l’espace public au sein du quartier au profit d’aménagement plus adéquats pour les usagers ;

Considérant que des accès de parkings souterrains (hors-voirie) de grande capacité existent dans la rue du Marché ; que ces larges parkings constituent dès lors une opportunité en matière de suppression de stationnement en voirie ; que le projet ne peut dès lors justifier l’augmentation ou le maintien du nombre de place en particulier dans cette rue ;

Considérant que la perte de stationnement prévue est compensée par un gain prioritaire de sécurité et d’accessibilité d’un plus grand nombre d’usagers ;

Considérant que la largeur de la voirie -fixée entre alignements- n’est pas extensible ; qu’augmenter ou maintenir l’offre actuelle en stationnement ne contribue pas à terme à résoudre durablement la congestion routière urbaine ;

Considérant que la suppression prévue du stationnement permet en outre d’augmenter significativement l’aménité et la convivialité de l’espace public ; que ces objectifs précités sont inscrits dans le Plan Régional de Mobilité (PRM) le « Plan Good Move » (approuvé le 02/03/2020 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale) ;

Considérant en effet que la Politique Régionale de Mobilité applique prioritairement le principe “STOP” visant à assurer des conditions de déplacements des usagers dans l’ordre de priorité suivant : la marche, puis le vélo, le transport public et ensuite le déplacement motorisé ;

Considérant que la perte de stationnement permet un meilleur niveau d’embellissement, d’apaisement et de qualité de circulation en voirie pour les modes actifs et les riverains ; que cette mesure participe également à l’attractivité tant des commerces que des habitations riveraines ;

Considérant par ailleurs que les potelets anti-stationnement sont implantés lorsque d’autre type de mobilier ne peut les remplacer ; en effet, que tout projet d’aménagement doit de viser à renvoyer à une espace plus épuré, lisible et désencombré ; que la mutualisation du mobilier urbain (bancs, poubelles, potelets,…) contribue à la réalisation de cet objectif ;

Considérant que plan de la situation projetée doit figurer les places PMR avec le code couleur adéquat et complet ;

Considérant que le plan projeté doit figurer le rayons de giration (retournement) permettant aux véhicules de pouvoir se retourner dans l’impasse de la rue du marché ;

Chantier

Considérant que le demandeur s’engage à exécuter les travaux de manière à impacter le moins possible l’activité locale (riverains, commerces, établissements publics, quiétude riveraine…) ;

Considérant que durant la phase de chantier, le demandeur est tenu d’informer régulièrement les commerces, riverains et usagers de l’espace public de l’organisation et du déroulement du chantier (accessibilités, modifications provisoire de la circulation, délais d’exécutions, état d’avancement,…) ;

**CONCLUSION**

Considérant que le projet propose globalement une structuration plus lisible dans l’espace urbain ; qu’elle vise au possible à éviter les conflits, l’insécurité et la segmentation structurelle d’un espace public exigu et commercial ;

Considérant que sous réserve de quelques modifications ci-mentionnées, le projet tend à encourage l’utilisation plus raisonnée de la voiture au profit des modes actifs, des PMR et du transport public bruxellois ; qu’il est proposé en accord avec les prescriptions du PRDD et du Plan Régional de Mobilité (PRM) ;

Considérant qu’en vertu de l’ensemble des éléments précités et à raison de quelques modifications, le projet permet de rééquilibrer l’usage de la voirie entre les différents modes de déplacements au bénéfice de la convivialité de l’espace public ; dès lors que le projet améliore sensiblement la qualité de vie des habitants ;

**AVIS Favorable sous conditions à la majorité**

Clauses de conditions :

1.se coordonner-informer officiellement Bruxelles Mobilité, la STIB et la commune de Schaerbeek des changements de sens de circulation dans le quartier ;
2.réduire de près de 20% le nombre de stationnement global en application du Plan Régional de Mobilité, en particulier dans la rue du Marché, au profit de l’élargissement des trottoirs latéraux, des fosses de plantations et de l’augmentation du nombre d’arbres de haute tige ou de fosses plantées ;
3.les fosses de plantations supplémentaires doivent être positionnées au niveau des limites mitoyennes des habitations situées dans la rue Eeckelaers et l’avenue G. Pètre ;
4.se conformer au titre VII du RRU en supprimant les zones de stationnement situées en deçà des 5m de traversées piétonnes, dans le sens de la circulation et au profit d’extensions localisées des trottoirs ;
5.élargir systématiquement et sensiblement les fosses de plantations prévues pour les arbres ;
6.encadrer chaque zone de stationnement avec une fosse de plantation d’arbre de haute tige ;
7.indiquer en plan et légende adaptée les éléments suivants :
oles types de bordures utilisées (au niveau des traversées piétonnes (emploi de bordures enterrées), des accès de garages (emploi de bordure chanfreinée), etc. ;
oles marquages au sol des pistes cyclables en plan (logos simples chevrons ou piste cyclables marquées) ;
ole sens et le pourcentage des pentes de trottoir (maximum 2%) ;
ola mise à niveau 0 de chaque traversée piétonne (entre la bordure des oreilles de trottoirs et des chaussées carrossables contiguës- bordures enterrées) ;
ofigurer par cotations la largeur des zones de stationnement à 2m minimum (filets d’eau inclus) ;
8.prolonger chaque ligne de guidage pour personnes malvoyantes jusqu’au façades contiguës ;
9.marquer les places PMR prévue avec le code couleur adéquat (peinture bleue,…) et les situer au possible, le plus près des traversées piétonnes mises à niveau ;
10.fournir ou préciser le plan communal de mobilité (et démontrant la logique des sens unique ou doubles sens prévus, visant à décourager le trafic de transit) ;
Rue du Marché
11.inscrire en plan les rayons de girations démontrant le retournement des véhicules ;
12.au droit des accès de garage (de capacité importante en stationnement), prévoir le revêtement du trottoir en béton coulé et préciser le renforcement de la fondation adaptée au trafic routier ;
13.préciser l’emploi de potelets anti-stationnement en trottoir et viser à les remplacer par d’autres mobilier urbain (bancs,…) ;
14.figurer en plan (avec un trait léger) le positionnement des garages souterrains débordant en voirie ;
Rue Eeckelaers
15.au débouché de la chaussée de Louvain sur la rue, améliorer l’indication du S.U.L. (sens unique limité) pour les cyclistes afin de sécuriser leur accessibilité, avec la combinaison des éléments suivants :
ole placement de marquages au sol, (éventuellement marquer le début du S.U.L. en ocre),
ol’installation du panneau de signalisation (type B22 et/ou F14) adéquat,
ola suppression du stationnement situé à moins de 5m de toute traversée piétonne ;
oétudier l’opportunité d’y placer un feu de signalisation piéton/cyclistes, en coordination avec Bruxelles Mobilité (voirie régionale) ;
16.en ce qui concerne les chaussées carrossables, soit :
opour les tronçons régis en double sens : porter la chaussée à 6,20 minimum, permettant le croisement sécurisé de deux véhicules (dont un poids-lourd) ;
opour les tronçons régis en sens unique : porter la largeur de chaussée carrossable à 3,5m minimum ;
Avenue Georges Pètre
17.encadrer la traversée piétonnes surélevées située au milieu de la voirie par des fosses de plantation et élargir le marquage de cette traversée ;
18.au débouché de la chaussée de Louvain sur la rue et du débouché de la rue Verbist sur la rue : positionner la rampe du plateau au tout début de la rue, avant la traversée (traversée piétonne surélevée) et marquer la porte d’entrée de la rue avec des fosses plantées d’arbres de haute tige ;

Avis minoritaire :

La commune demanderesse s'abstient