



COMMISSION DE CONCERTATION / OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 26/07/2022 - Point / Punt : 12

Informations du dossier / Dossiergegevens

Réf. / Ref.: H259/2022

Introduit le / ingediend op: 04/01/2022

Complété le / vervuldigd op:

Par / door :

Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles - STIB

Relatif à une demande de / in verband met een aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Ayant pour objet / strekkende tot :

Créer une ligne de tramway (T10) et aménager l'espace public entre l'avenue des Croix de Feu et la rue Bruyn ; réaménager complètement, de façade à façade, les rues de Heembeek, la place du Zavelput, la rue François Vekemans, le chemin vert, le parvis du stade Mandela, la rue de Ransbeek (entre le stade et l'avenue de Tyras), l'avenue de Tyras et la rue Bruyn (de l'avenue de Tyras à la rue militaire sans nom).

Pour un bien sis / op een goed gelegen :

**Rue de Heembeek 1120 Bruxelles
Rue François Vekemans 1120 Bruxelles
Chemin Vert 1120 Bruxelles
Rue de Ransbeek 1120 Bruxelles
Avenue de Tyras 1120 Bruxelles
Rue Bruyn 1120 Bruxelles**

Parcelle cadastrale / kadastraal perceel:

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 20/04/2022 - 16/06/2022

Réactions / Reacties: 777 dont 2 pétitions, l'une de 23 signataires et l'autre de 55 signataires

Commission de concertation précédente / Voorafgaande Overlegcommissie: 28/16/2022 - 12/07/2022



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Secrétariat de la Commission de concertation • Secretariaat van de Overlegcommissie

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

T. 02 279 29 30

urb.commissionconcertation@brucity.be • urb.overlegcommissie@brucity.be

www.bruxelles.be • www.brussel.be

Présences / Aanwezigheid:

Membres avec voix délibérative / Stemgerechtigde leden:

- Voir plus bas – Zie onderaan

Autres participants (Ville de Bruxelles) / Andere aanwezigen (Stad Brussel):

- Agent – Expert:
De Luca Katia
- Secrétariat – Secretariaat:
Michaux Yannick – Bouserhir Yasmine
- Autre – Andere:

Invités – Convoqués / Genodigden:

- Auteur de projet / Ontwerper van het project:
- Demandeur - Conseil / Aanvrager - Raadgever:
- Riverain(s) – Autre(s) / Buurtbewoner(s) - Andere:

Avis de la Commission de concertation / Advies van de Overlegcommissie

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

Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites:

Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant, en zone d'intérêt régional, en zone de sports ou de loisirs de plein air du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant le P.P.A.S. nommé « PPA N° 51-11/12 QUARTIER DE L'AVENUE DES CROIX DE GUERRE » du 15/06/1964 ;

Objet :

Considérant que la demande vise à Créer une ligne de tramway (T10) et aménager l'espace public entre l'avenue des Croix de Feu et la rue Bruyn ; que ce projet implique de réaménager complètement, de façade à façade :

- les rues de Heembeek ;
- la place du Zavelput ;
- la rue François Vekemans ;
- le chemin vert ;
- le parvis du stade Mandela ;
- la rue de Ransbeek (entre le stade et l'avenue de Tyras) ;
- l'avenue de Tyras ;
- la rue Bruyn (de l'avenue de Tyras à la rue militaire sans nom) ;

Procédure :

Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- En application de la prescription 0.3. du P.R.A.S : *actes et travaux dans les zones d'espaces verts.*
- En application de la prescription 0.7. du P.R.A.S : *équipements d'intérêt collectif ou de service public ne relevant pas des activités autorisées par les prescriptions particulières ou dépassant la superficie de plancher autorisée par les prescriptions particulières de la zone ;*
- En application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la création de voiries et la modification de l'aménagement de voiries et itinéraires des transports en commun.*
- En application de la prescription 18 al. 3 du P.R.A.S, relative aux zones d'intérêt régional : *actes et travaux en l'absence de plan particulier d'affectation du sol.*

Considérant que durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 20/04/2022 au 16/06/2022, 777 réclamations ont été introduites ; que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

Générales :

- La réunion de la commission de concertation qui se tient en vidéoconférence est remise en question vu la levée des interdictions liées au COVID ;
- Le projet de tram aurait dû s'inscrire dans une vision plus large ; les citoyens regrettent qu'il n'y ait pas de vision urbanistique pour NOH ; la bétonisation de NOH ces dernières années entraîne une commune de moins en moins verte ; la création de cette ligne de tram aggravera cette situation ; Ce projet aurait dû solliciter une grande consultation citoyenne ; Les études ne reflètent pas les besoins réels en flux de mobilité actuels et futurs entre N.O.H. et le centre-ville. De plus, elles n'ont pas su intégrer l'augmentation du télétravail, consécutive à la crise sanitaire du Covid 19. Le prétendu « report modal » qui serait consécutif à l'implantation du tram n'a jamais été démontré nulle part ;
- La création d'un tram n'émane pas d'une demande citoyenne., les conclusions des études ne sont pas convaincantes en termes de besoins réels d'un tram ; Le tram est un moyen de transport obsolète, peu flexible et très impactant pour l'environnement. Sa consommation électrique est élevée, en comparaison aux moyens alternatifs tels que le bus électrique ; Pourquoi ne pas avoir choisi un bus articulé électrique ? d'autant qu'un bus nécessite moins d'entretien qu'un tram et peut-être remis en fonction plus rapidement après entretien. A l'heure actuelle nous parlons beaucoup d'énergies alternatives (telles que l'hydrogène qui équipe déjà certains bus) le choix du tram semble manquer d'audace sur le plan écologique ;
- La zone dans laquelle s'inscrit le tram est une zone marécageuse, avec une nappe phréatique proche de la surface (le bas de NOH (milieu de la rue de Heembeek/rue de l'Ancre). Une étude a démontré qu'au niveau de la station actuelle « Heembeek » et le Delhaize ainsi que des relevés de niveaux dans un puits situé un peu plus haut, au 166 rue de Heembeek., que la nappe phréatique est à certains moments de l'année à peine quelques dizaines de centimètres sous le niveau de la rue. Dans le rapport d'incidence, il est indiqué qu'une seule zone est problématique

à proximité de la rue de l'Ancre, or la zone située entre la rue du Pré Commun et le n°166 de la rue de Heembeek n'a pas été reprise dans cette étude « vu la nature du sol », cette zone concerne une quarantaine d'habitation dont il faudra également prendre des mesures pendant les travaux afin d'éviter tout risque pour la stabilité des bâtiments adjacents. Dans ce contexte, les vibrations engendrées par les passages incessants de lourds trams vont très certainement endommager les habitations (fissures) mais également risquer de déstabiliser le bon équilibre des maisons situées à peine à 4 m des rails. La Région, la Ville et la STIB veulent-elles se rendre responsables du risque d'effondrement d'habitations alors qu'ils sont au courant de la problématique de cette nappe phréatique affleurante ?

- Rapport d'incidence EI-03 : P.8 : « il est impossible de certifier à quel on assistera à une urbanisation de NOH d'ici 2035 » la STIB reconnaît que les prévisions d'accroissement démographiques et urbanistiques qui motivent ce projet sont incertaines ;
- Rapport d'incidence EI_05 : P.5 « il s'agissait d'une situation en période COVID (mars 2021) où les comportements de mobilité étaient, de fait, différents d'une période dite « classique ». L'Étude d'incidence trafics réalisée en période Covid et ne tenant pas compte du changement en matière de télétravail et de son impact durable au-delà de la crise sanitaire ;
- Le tracé choisi passe par des rues étroites, sinueuses et pentues alors qu'une avenue bien plus large et rectiligne aurait été mieux adaptée (avenue des Croix de Guerre, pas si éloignée du cœur de NOH). Ce choix permettrait de préserver les lignes de bus existantes et donc de desservir les commerces, les écoles etc ;
- Les trams occasionnent beaucoup plus de bruit et vibrations dans les tournants et dans des rues inférieures à 20m de large. Il passera à environ 3-4 mètres de façades de vieilles petites maisons aux faibles fondations qui ne résisteront pas à de telles vibrations alors qu'au niveau de l'avenue de la Croix de Guerre, il aurait été à une douzaine de mètres des façades des habitations (avenue de 24m de large + 4-5 m de jardinets devant les immeubles aux fondations bien plus imposantes). Il n'est pas pris en compte l'avis d'experts de l'IBGE qui déconseillent très fortement l'installation de lignes de tram dans des voiries inférieures à 20 m (voirie canyon). Les conclusions d'une note de synthèse de Bruxelles Environnement, datant de 2014 dans le cadre du recours à l'article 10 de l'ordonnance bruit par des riverains de l'avenue de l'Hippodrome, sont interpellantes. On y lit notamment ceci ; « *la configuration particulière de la voirie (étroite, fronts bâtis continus R+2 ou R+3) n'est pas favorable à une ambiance sonore modérée. Le bruit est d'une certaine manière pris au piège dans cette rue en forme de « U ».* Ce que l'on appelle l'effet canyon est en passe de se reproduire dans les rues étroites de Heembeek (16m), Veekemans (13m) et le Chemin Vert ;
- Les rues Veekemans et Heembeek possèdent une largeur de 14/16m, vu l'étroitesse de ces rues, le tram devra limiter sa vitesse. Cette limitation de vitesse entraînera des nuisances sonores considérables qui dépasseront les seuils acceptables en termes de bruits (frottement sur les rails), la quiétude des riverains et leur santé mentales sont en danger (voir la "Convention Environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB relative aux bruit et vibrations" (25/06/2004)) ;
- Les vibrations menacent l'intégrité du bâti existant, les maisons anciennes vont subir des tremblements sérieux avec le passage du tram et également en amont du tram, lors de ce chantier qui par ailleurs est très coûteux (75,000,000.00 €) ;
- La nouvelle ligne de tram engendre des modifications des sens de circulation des rues. Ces modifications entraîneront des embarras de circulation pour les habitants de rues, qui actuellement sont moins fréquentées. Ces changements de circulations vont probablement engendrer des embouteillages dans les rues perpendiculaires au tracé du tram, ce qui va inévitablement créer des tensions en termes de circulation et amener une pollution liée aux particules fines et aux émissions de CO2 générées par les véhicules. Des nuisances sonores dues à cette circulation importante est une atteinte au bien être mental des habitants ;
- Au niveau de la vitesse commerciale, à titre d'exemple, sur le trajet Heembeek-Veekemans, le tram fera face aux multiples petites camionnettes qui déposent les élèves présentant un handicap, dans deux écoles différentes (Pilifs Ado et Les Quatre Vents), aux nombreuses livraisons du Delhaize, aux multiples livraisons des différents commerces de la rue Veekemans, aux arrêts obligatoires des riverains pour décharger leurs courses par exemple. La Stib devra donc réduire fortement sa vitesse commerciale. Est-ce que la création d'un tram, qui, par ailleurs, est toujours prioritaire et dont la distance de freinage est considérable, ne constitue pas plus un danger pour la sortie des écoles, pour le passage des véhicules d'urgence, lors d'un déménagement ? Sur le trajet très étroit et sinueux, il sera très difficile de trouver de bons emplacements de quais répondant aux normes tant en taille et en pente d'accès pour l'accès au PMR. Un tram serait donc bien plus adapté à un trajet en site propre qu'au cœur de petites rues aux trottoirs étroits voir absents ;
- Au niveau du parking, de la mobilité et de l'accessibilité ce projet entraîne la suppression d'une quantité démesurée d'emplacements de parking. Aucune solution concrète de remplacement «

hors voirie » ne semble être proposée par la Ville de Bruxelles ou la Région au niveau de la rue de Heembeek par exemple. Les zones de livraison pour les commerçants sont bien insuffisantes par exemple. De plus, comment faire cohabiter le tram avec des métiers comme les prestataires de soins à domicile ? où vont-ils se garer ? Comment faire cohabiter un camion de déménagement avec le passage d'un tram ? ou encore des travaux lourds avec pose de container en voirie ? ou encore les camions poubelles ? Le tram va enclaver NOH et ses commerces/écoles/centres médicaux etc... et ceux-ci seront moins accessibles vu l'insuffisante de place de parking ;

- La durée des travaux couplée au manque de place de parking et d'aménagements adéquats vont tuer le commerce qui sort à peine de la crise COVID ;
- En cas d'incendie, les caténaires risquent de poser problème pour le déploiement des équipements d'intervention ;
- Les bus existants répondent aux besoins actuels en transport, pourquoi créer un tram ? Pourquoi ne pas travailler à optimiser les lignes de bus existantes ?
- Suppression de la connexion Vilvoorde – NOH ;
- Les désagréments en termes d'accès pendant la durée des travaux ; Quid du phasage des travaux ?
- Nombreuses craintes sur la baisse de la valeur des biens immobiliers ;
- Les plans d'aménagements ne prévoient aucune borne Villo, ni d'espace suffisant pour le parcage de vélo privé ; De plus dans la création de cette nouvelle ligne, ne faudrait-il pas étudier le placement de nouvelles stations Villo ? ou station Cambio ?
- Le GUTIB juge donc l'opportunité de construire une ligne de tram à cet endroit pleinement justifié, le GUTIB juge tout à fait inopportun la choix de la STIB de vouloir établir le tracé en voirie sur les rues François Vekemans et de Heembeek, qui sont excessivement étroites, et bordées de petites maisons anciennes, probablement sensibles aux vibrations que ne manqueront pas de créer les passages fréquents de lourds tramways. le virage serré et le dénivelé au droit du Zavelput nous semble source de nuisances sonores, de ralentissements et de dépenses faramineuses en termes d'entretien de voies. Nous pensons que la vitesse commerciale du tram souffrira considérablement du fait de se faufiler dans ces petites rues, et enlèvera tout l'intérêt de la vitesse d'une ligne de tram à cet endroit. C'est pourquoi le GUTIB préconise de faire passer le tram par la rue des Croix de Guerre, bien plus large, bordée d'immeubles plus modernes et plus densément peuplés, et qui offre une ligne droite entre le rond-point du chemin vert et l'avenue des Croix de Feu, point de raccordement avec les voies existantes ;
- DRP conteste formellement comme inapproprié le choix du tram (déjà affiché depuis des années) comme véhicule d'exploitation de cette nouvelle ligne, parce que la STIB refuse de tenir compte de deux évolutions :
 - o a) l'accroissement considérable du poids, des trams au cours des dernières décennies (jusqu'à 75 tonnes en charge pour le modèle 4000 qui roule pour la ligne 3 actuelle)
 - o b) le développement de bus 100 % électriques et de grande capacité, comme le modèle biarticulé VH de 150 places (contre 180 pour le tram du type 3000) ;
 - o 1) Contre le choix du tram comme véhicule, pris par STIB sur base de critères partiels et d'hypothèses non justifiées, en présentant les avantages du tram mais en omettant de citer ses graves inconvénients.
 - o 2) Contre la prétendue nécessité de transporter sur la nouvelle ligne 30 000 voyageurs par jour et 1500 à 1700 voyageurs par heure de pointe.
 - o 3) Contre le plaidoyer anti-bus bi-articulé présenté par la STIB, alors que la bonne performance de ces bus est visible dans une série de villes (parfois depuis 8 ans) et depuis 2021 entre Jette et Zaventem (ligne parfois sinueuse opérée par De Lijn)
 - o 4) Contre la présentation unilatérale de l'intérêt du véhicule tram, sur base de prétendus avantages, avec une réfutation point par point
 - o 5) Contre la suppression massive d'emplacements de parking le long du trajet, alors que les places existantes sont actuellement occupées quasi nuit et jour
 - o 6) POUR la réalisation de parkings de compensation
 - o 7) Contre le projet de nouveau Pôle de la STIB sur la voirie des Croix de feu , qui exigerait que soit préalablement cédé à la STIB l'espace occupé par l'axe de haute capacité (2 bandes) montant vers l'A12 (av des Croix de feu) ;
 - o 8) Pour la réclamation d'un test relatif à la faisabilité du doublement de la fréquence du tram 7
 - o 9) Contre la dissimulation du choix entre le véhicule 3000 et le 4000 pour exploiter la nouvelle ligne proposée avec un tram ;
- Irrégularité du rapport d'incidence pour absence d'analyse des alternatives et absence d'analyse des effets du projet sur l'avifaune et le non-respect de l'ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature (voir la réaction n°708) ;

Rue Francois Veekemans :

- La rue est trop étroite pour le passage d'un tram de grand gabarit comme il est prévu. C'est une rue commerçante, les places de parking sont déjà très limitées, elles le seront encore plus avec l'arrivée du tram ;

Place du Zavelput :

- La place du Zavelput va perdre sa fonction d'espace récréatif, le bac à sable pour les plus petits et l'espace jeu pour les plus grands ;
- Le réaménagement du Zavelput me semble très agréable et peut faire revivre cette place en enlevant les tendances négatives quotidiennes. Merci beaucoup pour cet investissement et ce courage. Ce serait mieux si le périmètre du projet était élargi jusqu'à la rue des Bons Enfants. Pour le moment il y a beaucoup d'espace qui pourrait faire partie de la place verte et récréative ;

Rue du Wimpelberg :

- A la lecture de la page 133 du rapport d'incidence partie 1 du 19/11/2021, il semble que le petit tronçon en sens unique au début de la rue du Wimpelberg (côté croix de guerre) sera inversé. Cela va malheureusement à l'encontre avec la solution trouvée il y a 35 ans pour désengorger la rue du trafic allant et venant entre le centre de la ville et l'autoroute, et ce problème va très probablement se reproduire à cause de cette nouvelle configuration.
- Quelques habitants de la rue et moi-même avons pensé à trois solutions possibles :
 - o solution A: inverser également le reste de la rue du Wimpelberg, afin de rendre le trafic uniquement local (aménagement routier probablement nécessaire en haut de la rue).
 - o solution B : inverser le sens de la boucle wimpelberg-petit chemin vert-ramsbeek que vous aviez prévue dans le projet.
 - o solution C : conserver le sens unique tel qu'avant le projet, mais le rendre accessible pour la circulation locale ("excepté circulation locale")
- En tant qu'habitant de la rue du Wimpelberg, papa de 2 enfants en bas age et utilisateur de mobilité douce, je souhaite attirer votre attention sur un point à la page 133 du rapport d'incidence partie 1 du 19/11/2021. En effet, il est prévu que le sens unique au début de la rue du Wimpelberg soit inversé. Dans les faits, cela en ferait le chemin le plus court pour que les véhicules rejoignent l'autoroute depuis le centre de la Ville. Aujourd'hui, les logiciels GPS comme WAZE et google maps, proposent systématiquement le chemin le plus rapide.
- Avec cette nouvelle configuration, il est fort à parier que les véhicules soient invités à prendre la rue du Wimpelberg, plutôt que la rue de Ransbeek et l'avenue de Tyras. Il me semble que cela irait à l'encontre de la volonté de la Ville et de la région d'avoir des quartiers apaisés, sans trafic de transit ;

Chemin Vert :

- Passage du tram dans ce petit chemin qui est dans une zone calme et qui risque d'être bruyant et dangereux pour les enfants ;
- Le tram dans ce quartier résidentiel va dénaturer totalement le projet initialement conçu pour favoriser le lien social ;
- Ce nouveau lotissement est en zone 20km, cette zone ne peut donc pas accueillir un tram alors que les enfants y jouent et s'y balade ;
- De plus, le tracé du tram prévoit de traverser la zone verte et y menacer les espèces présentes ;
- La conservation de la haie était une des conditions du permis octroyé pour le lotissement Chemin Vert ;
- Destruction du parking du stade Mandela ;
- Le côté idyllique, verdoyant de ce quartier disparaîtra ;

Zone Buissonnet-Araucaria-De Wand-Mutsaert :

- Problème de connexion : l'installation de cette ligne 10 à NOH va provoquer un problème de rupture de charge pour tous les riverains de la zone Buissonnet-Araucaria-De Wand-Mutsaert qui n'auront plus le tram 3 les menant jusqu'à Rogier directement. On nous parle d'une meilleure connexion avec le cœur de la Ville mais cette ligne 10 aura son terminus à Rogier alors qu'actuellement, nous allons directement jusqu'à la Gare du Midi et plus loin encore, sans rupture de charges ;

Place Peter Benoît :

- Niveau sécurité, on peut également s'en inquiéter au niveau des arrêts qui seront prévus près de la Place Peter Benoit vu le nœud étroit formé à ce niveau par les différentes rues et passages de différents transports en commun ;

Van Praet :

- La mise en double-sens de Van Praet doit être bien préparée et doit avoir lieu bien avant que le tram n'arrive. Ce thème est peu abordé (on renvoie la balle vers d'autres organismes) alors qu'il reste l'épine dorsale de la mise en œuvre du projet.
- Cette mise en double-sens fait craindre aux commerçants de De Wand que l'accès à leur quartier sera rendu plus difficile aux automobilistes, il faudrait expliquer le rôle que le nouveau rond-point Gros Tilleul, une fois réaménagé, jouera. La requalification de l'A12 + Croix du Feu doit, selon les recommandations, se réaliser simultanément au projet du tram, pourtant on a du mal à percevoir

la synergie entre les acteurs de ces deux projets (requalification A12/Croix du Feu et tram 10). Tout retard sur la requalification de l'A12 + Van Praet + Croix du Feu aura une incidence sur la poursuite des travaux du tram 10.

- Une ligne de tram dessert déjà NOH le tram 3, il oblige les usagers des hauts quartiers de NOH à descendre du tram pour emprunter un bus qui les emmène jusqu'à Vilvorde ou dans le haut de NOH ; le tram 10 serait la solution à ce problème mais celui-ci entraîne un autre point problématique qui impactera les riverains du quartier De Wand (Usagers de l'actuelle ligne 3 vouée à disparaître) qui ne pourront plus se rendre directement au centre-ville si la ligne 10 est adoptée ;

Ransbeek :

- Qu'avez-vous prévu pour prévenir, limiter, compenser les nuisances sonores et visuelles du passage du tram entre l'arrière des jardins de la rue de Ransbeek et les terrains de football ? Quels sont les précédents d'implantation d'une ligne de tram en fond de jardin à Bruxelles ? Qu'avez-vous prévu pour garantir la possibilité de sortir par l'arrière du jardin, comme c'est le cas depuis toujours ? Vu la taille de certains jardins, sera-t-il toujours possible d'occasionnellement acheminer ou évacuer des matériaux/déchets de jardin par l'arrière ? Sinon, quelles autres solutions suite à la modification des accès avez-vous prévu ?

Croix du Feu :

- Il ressort de différents rapports que les normes de bruit aux abords de l'avenue des Croix du Feu sont dépassées, il en va donc de la santé des riverains. Il en est de même au niveau de la pollution ;

Commentaires particuliers :

- Le Bourgmestre a affirmé lors du Conseil Communal du 28 Mars 2022 que la STIB financerait les expertises des façades ET de l'intérieur des immeubles. Quelles garanties avons-nous qu'il en soit ainsi ?
- Je propose de rester avec notre bus 47 comme solution de transport en commun et de déplacer le tram 10 vers l'avenue des croix de guerre, car ce quartier n'a pas de ligne de la STIB ;
- Nous avons acheté notre appartement il y a presque vingt ans dans une commune calme et verdoyante où il faisait bon vivre. Nous avons fait le choix de rester à Bruxelles alors que l'on voit nos amis et notre famille quitter Bruxelles pour des coins plus accueillants. Depuis dix ans, on construit à tout va dans la commune. Comment pouvons-nous rester sereins face à cela ?
- Le bus 47 sera supprimé ? Plus de liaisons directes avec Vilvorde, son marché et ses hôpitaux ;
- une étude du site avant les travaux, (de chaque maison ou bâtiment) aux frais du constructeur, est nécessaire pour rendre irréfutable la preuve des causes des dommages. Le tram, par sa construction dans des rues étroites, entraîne une réduction du revenu cadastral, étant donné la diminution de la qualité des logements ;
- j'ai participé à plusieurs rencontres organisées par nos élus et par la Stib. Lorsque je me renseignais si l'objectif second n'était pas d'installer un dépôt de trams en fin de parcours, on m'a toujours assuré que ce ne serait pas le cas. Or, je lis un peu estomaquée dans le rapport d'incidence nr 1 à la page 120 qu'il serait peut-être question d'installer un dépôt tram dans l'avenir vu le développement futur des différentes lignes de tram dans le nord de Bruxelles. Ceci serait donc synonyme pour les milliers d'habitants qui auraient cette ligne de tram à 3-4 mètres de leur fenêtre, d'avoir un charroi d'environ 80 trams rentrant au dépôt après minuit et en ressortant vers 5h du matin ;
- L'arrivée de ce tram aura pour conséquence l'augmentation de l'offre de logements et de zoning industriels et commerciaux qui se fera indéniablement au détriment des espaces verts ;
- je trouve dommage que le trajet du 3 soit modifié bien que ravi qu'il y ait une nouvelle ligne. Travaillant à Anderlecht et habitant les dessus de Neder, c'est mon trajet le plus simple avec un seul changement. Le nouveau trajet du 3 me ferait changer plusieurs fois de transport et donc perdre pas mal de temps dans les communications ;
- En tant que cycliste, je risque de rester coincé dans les voies ;
- Actuellement, Neder-Over-Heembeek est très bien desservi par les transports publics. Vous pouvez rejoindre le centre-ville en 20 minutes. Le Tram 10 mettra fin à cette accessibilité facile. Pour les voyageurs au-delà de l'arrêt Heembeek, il n'y aura plus de correspondance directe depuis le terminus Esplanade, puisque le tram 3 disparaît. A l'avenir, il faudra prendre le tram 7 pour changer au tram 10 à l'arrêt Heembeek et changer à nouveau à Rogier pour le métro. Cela nécessite un temps de trajet supplémentaire. Je suis hypersensible. Pouvez-vous me garantir que ces vibrations n'auront aucun impact sur mon état de santé ? Je pratique un certain type de relaxation. Comment se détendre quand le tram passe toutes les 10 minutes ? Le délai des travaux. Certains de mes patients viennent en chaise roulante. J'ai reçu un courrier stipulant que ma façade servira à installer des fixations pour les câbles du tram. Je n'ai aucune garantie quant à la conservation de l'état de mon bien à long terme suite aux vibrations. Ma maison risque de perdre de sa valeur. La modification de la voie de circulation qui transforme la rue en sens unique avec une diminution des places de parking. Mon cabinet se situant au 1er étage côté rue, il est

très peu probable que je puisse continuer mon activité avec autant de nuisances. Il en résultera de lourds tords au niveau financier ;

- La continuité et la lisibilité de l'infrastructure cyclable doivent être assurées. La piste cyclable à l'angle de la Heembeeksestraat et de la Vuurkruisenlaan est particulière : elle commence/se termine brusquement après un parking. Comment les cyclistes accèdent-ils à cette piste cyclable ? Une liaison cyclable en asphalte de couleur ocre devrait également être créée ici avec la piste cyclable existante sur la Vuurkruisenlaan ;
- C'est une bonne chose qu'il y ait une infrastructure cyclable sur la Groenweg et la Ransbeekstraat. Cependant, les deux pistes cyclables pourraient être mieux reliées (elles sont actuellement interrompues par une zone partagée avec les piétons). Il est recommandé d'assurer la continuité en poursuivant l'asphalte de couleur ocre ;
- Le lien avec le projet Werkvennootschap doit également être bien exécuté (figure 203). Les plans actuels ne permettent pas de savoir si cela a été fait ;
- Le début de la piste cyclable dans la Bruynstraat prête à confusion (figure 205). Pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons qui traversent, un plateau de circulation pourrait être placé ici au croisement, juste après le rond-point ;
- Il faut également veiller à ce qu'il n'y ait pas de places de stationnement autour des passages pour piétons, afin que les piétons qui traversent soient bien visibles. À certains endroits, les voitures risquent de se garer juste devant les passages à niveau, par exemple à la maison numéro 82 de la Heembeeksestraat (figure 180) où il y a un emplacement pour un garage. Il y a un risque que des voitures se garent à cet endroit. Il est préférable de mettre en place un trottoir plutôt qu'un parking ;
- il y a des parties du projet où la végétalisation pourrait être meilleure. Dans la Heembeeksestraat et la Frans Vekemansstraat, il faudrait planter davantage d'arbres à certains endroits (par exemple, un arbre toutes les trois places de stationnement) ;
- Grands risques de chutes pour les usagers de trottinettes et de vélos qui devront emprunter la même route que le tram ;
- Les fonds sur lesquels les immeubles sont construits sont fragiles, j'en ai moi-même fait les frais à la suite d'un sinistre causé par l'enfouissement de pieux sur un terrain proche de ma maison. Ce sinistre m'a valu de voir ma police d'assurance défense en justice résiliée, et m'a obligée à avancer pendant plus de 10 ans les frais de réparation à mon habitation (voir notamment jugement du tribunal de commerce A/09/01530 du 18/02/2013 confirmé en 2019 par la Cour d'appel. La maison a été réparée et sa structure est stable, mais vu la structure des constructions du lotissement sis du 3 au 25, rue Warandeveld, qui reposent sur des dalles de béton 2 par 2, les vibrations causées par le chantier puis le passage incessant des trams extrêmement lourds risquent de se propager de proche en proche dans tout le lotissement et même dans tout l'îlot, causant fissures et bruit qui affecteront tous les habitants du premier bloc de la rue. Les expériences dans d'autres quartiers de Bxl avec les trams gigantesques comme celui que la Stib projette d'exploiter entraînent des dégâts récurrents et des nuisances perpétuelles qu'il est encore temps d'épargner à ce quartier ;
- Le processus de « participation citoyenne » s'est apparenté à une farce, les lignes directrices ayant été suivies l'opportunité politique corsetées dans des décisions préétablies par la Stib (par exemple l'aménagement du Zavelput, où on devait choisir entre 3 épures prédéfinies en faisant fi du rôle clé de cette place comme point central de la mobilité de NOH) ou au contraire, laissées à la décision « de la majorité » sans prendre en compte les aspects techniques et nuisances de certaines options (par exemple le tracé qui sinue entre des rues étroites, bordées par des immeubles plutôt anciens avec des fondations fragiles imposées par la ville à l'époque et qui reposent sur des sols marécageux au lieu de le faire emprunter l'avenue des croix de guerre dont les immeubles plus récents ont des fondations plus résistantes et subiront moins les vibrations inhérentes aux travaux et au passage des trams ;
- Mes filles utilisent l'une le 3 et l'autre le 7 pour rejoindre leurs lieux d'études respectifs. L'une et l'autre signalent que les trams 3 et 7 arrivent bondés du Heysel le matin. Si le tram 3 est supprimé, mis à part les évidents inconvénients pour les gens qui vivent dans le quartier Mutsaert et les utilisateurs à venir du futur parking de dissuasion, le tram 7 sera complètement saturé et l'arrêt Heembeek sera le théâtre perpétuel d'une cohue entre usagers. Par ailleurs c'est une erreur évidente de couper la ligne de tram à Rogier. Pour aller, par exemple, de Rogier-Mutsaert à la maison communale, il ne faudra pas moins de 3 changements en site propre : Heembeek-Rogier-De Brouckère alors qu'il n'y en a aucun actuellement. Certes on parle de quelques minutes chaque fois, mais on ajoute vite 10 minutes de trajet au final ;
- Je trouve bien que la Rue Filip Vander Elst et la Rue des Bons Enfants deviendront des rues à sens unique dans le sens descendant – Ca va améliorer la qualité de l'air! J'espère que la Place Saint-Nicolas, ce qui est dans le prolongement de la Rue Filip Vander Elst, deviendra aussi à sens unique. C'est une zone résidentielle où les gens roulent dans les 2 sens et où il y a aussi beaucoup de stationnement. Pour clarifier, ce n'est pas une place, c'est une rue étroite. Donc

agrandir le périmètre et adapter toutes ces rues en zones résidentielles à la hauteur de la Place Saint Nicolas pour que seulement les riverains puissent y conduire. Afin que ça devienne un endroit sécurisé vu que beaucoup des parents amènent leur enfant vers les 2 écoles. Si le passage (des voitures) n'est pas découragé, les 3 rues petites risquent de devenir victime du trafic de transit ;

- Moins de voiture dans la ville, moins d'emplacement de parking dans la rue, c'est le futur et c'est courageux de progresser dans cette direction, et de changer le règlement de parking du quartier. A part le tram nous avons besoin des autres solutions dans le cas où les gens sont obligés d'utiliser parfois une voiture. Des combinaisons sont souvent la solution :
 - o J'aimerais plus de stations Cambio dans Heembeek-Mutsaard pour faciliter l'accès aux voitures partagées. Pour le moment c'est vraiment difficile de réserver une Cambio dans le quartier NOH, ou alors il ne reste que des petites voitures.
 - o Construire vite un Park&Ride avec des connexions de bus ou tram au cœur de NOH. Les personnes qui prennent la voiture par nécessité peuvent le laisser aux P&R. Une visite ou journée de travail où je dois déplacer ma voiture chaque 2h n'est pas réalisable. Veuillez aussi garantir une connexion entre T10 et le Ringtrambus ou le RER pour que NOH soit complètement accessible par transport en commun ;
- Ma maison est déjà fragilisée et de nombreuses fissures sont déjà présentes suite à la construction d'une école. Les vibrations du tram vont aggraver cette situation ;
- Rue François Veekemans 26 : que va-t-il advenir du parking moto que j'ai payé devant chez moi ?
- Les aménagements proposés ne permettent pas l'accès aisés aux PMR ;
- Heembeek 63, vu les aménagements difficultés pour sortir de mon garage ;
- Heembeek 207 : problèmes qui nécessitent une place de parking devant chez lui ;
- Heembeek 212 : soins médicaux importants 3x par semaine, peur d'être bloqué par un tram ;
- Rue de la Balsamine : route fermée accès et déchargement à l'habitation ?
- Heembeek 130 : craintes de départ des locataires à cause du bruit et des tremblements + problèmes déjà actuels de livraison qui seront accentués par le tram ;
- Croix de Guerre 197 : je crains l'afflux d'une circulation importante dans une avenue réputée calme ;
- Chemin vert : ma sortie de garage donne sur le petit chemin vert où sera placé un quai pour le tram. Je ne pourrai plus sortir de mon garage ;
- 199 rue Ransbeek : procédure de régularisation de la situation actuelle de la maison qui n'a pas de plan cadastral mais les démarches sont en route pour faire les plans avec l'architecte afin de démontrer qu'il y a un garage qui existe à l'arrière du chemin vert près du stade Mandela. Le tram et la piste cyclable ne nous permettra plus de rentrer et sortir du garage ;
- Veekemans 211 : je ne veux pas que les câbles du tram soient attachés à ma maison ;
- Des gros travaux ont déjà amené une invasion de souris et de rats, les travaux du tram risquent de provoquer la même chose ;
- Heembeek 74 : ma maison subit déjà énormément de fissures ; mon fils est handicapé moteur, son bien-être sera affecté ;
- Lombardzyde 243 : le tram 3 ne passera plus par mon arrêt de tram « buissonnet », je ne pourrai plus me rendre sur mon lieu de travail à « Esplanade ». Pour aller en ville je devrais changer 2x de transport ;
- Rue Général Biebuyck : même remarque
- Avenue des Croix de Guerre 27 : suppression ligne 47 NOH – Vilvorde, mes enfants prennent le bus pour aller à l'école ;
- Heembeek 61 : quid accès au garage durant les travaux ;
- Veekemans 57 : quid accès aux garages en locations ?
- Heembeek 248 : je constate que sur le plan "MOVE NOhW_PLAN_4bis" il n'y a pas de zone de chargement et de déchargement, alors que cela avait été demandé lors des premières réunions. Nous avons des livraisons quotidiennes de marchandises volumineuses, telles que des palettes de machines à laver, de réfrigérateurs, etc. Vous ne pouvez pas simplement déplacer ces marchandises et ne pas les utiliser. Ces biens ne peuvent pas être déplacés et doivent être livrés à notre garage de livraison qui se trouve à Heembeeksestraat 238-240. Si aucune zone de chargement et de déchargement n'est prévue, les camions qui doivent charger et décharger les marchandises perturberont la circulation du tram, ce qui peut prendre jusqu'à 30 à 45 minutes.
- Si Recupel doit venir chercher les appareils, cela prendra environ 45 minutes. C'est pourquoi je demande explicitement de prévoir une zone de chargement pour un camion de +/- 10m devant notre garage d'entrée ;
- J'habite au 73 rue de Ransbeek et cela fait plusieurs années que nous subissons une intense pression due aux nombreux chantiers de construction (133 logements du nouveau quartier Chemin Vert, 42 logements pour seniors rue de Ransbeek, 15 logements privés au 79 rue de Ransbeek...). Pollution, saleté, nuisance sonore, non-respect du voisinage, difficulté de

circulation, bref nous sommes à bout de nerfs. La Commission de Concertation prend-elle en considération la santé mentale et physique des citoyens ? L'offre de stationnement sera considérablement réduite dans ma rue et sur tout le tracé. Il m'est déjà très difficile de trouver une place dans le quartier, actuellement. Ce sera pire si ce projet aboutit. Il suffit de voir la pagaille des stationnements dans le nouveau quartier Chemin Vert (les parkings souterrains servent-ils?) pour comprendre le dérèglement que cela va provoquer! Je travaille avec un horaire décalé et il devient impossible de trouver une place de stationnement après 20h près de mon domicile (la carte de riverain n'a rien changé) ;

Commentaires positifs :

- projet positif : il réalise un ajustement indispensable de l'espace public pour renforcer les transports publics, au détriment de l'espace occupé par la circulation automobile. Les habitants de Neder-Over-Heembeek auront plus d'alternatives et pourront voyager plus facilement. Les changements en faveur des usagers actifs de la route (piétons, cyclistes) sont également à saluer, tout comme les ambitions de verdurisation de l'espace public ;
- La réduction du nombre de voies dans la zone industrielle est une bonne chose. Le plan de circulation à sens unique dans le centre de Neder-Over-Heembeek rendra également les rues plus calmes et est positif ;
- Merci de construire un tram dans NOH. C'est un progrès dans la bonne direction ;

Considérant l'avis de Bruxelles Mobilité du 01/04/2022, favorable aux conditions suivantes :

- Pour l'avenue de Tyras et le rond-point Tyras-Van Oos (Figure 197 à 203) : de soumettre les plans à un audit de sécurité routière et s'y conformer.
- Pour les trottoirs :
 - de respecter les 2% de pentes transversales et les 5% de pentes longitudinales.
 - En cas d'entrée de garages, ne pas abaisser le trottoirs au niveau zéro pour faciliter l'accès au voitures, cette facilité se fera au moyen d'une bordure chanfreinée de type E. Le trottoir garde son niveau sur toute la longueur.
- Pour l'équipement des passages pour piétons en dalles podotactiles :
 - Rue de Heembeek (Figure 179), PP à hauteur du n°45 : prolonger la ligne de guidage jusqu'au mur.
 - Rue de Ransbeek (Figure 192) : équiper la traversée piétonne à l'angle du Centre Mandela de dalles Podotactiles.
 - Rue de Ransbeek (Figure 194) : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
 - Rue de Ransbeek (Figure 195) : poser une dalle en caoutchouc au croisement des deux lignes de guidages.
- Par rapport à l'environnement, des mesures supplémentaires devraient être mises en œuvre :
 - Permettre l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement. Tant pour les places de stationnement que pour les boxes à vélos.
 - Intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, les oreilles de trottoirs, les ilots, ...).
 - Ajouter des arbres aux zones de plantation (en particulier le long de la voirie).
 - Végétaliser tous les abris de bus et de tramway.
- Pour l'Avenue Croix de Feu (Figure 177 et 178) : d'assurer la coordination avec projet de Parkway.
- Pour la Rue de Heembeek à la Rue François Vekemans (Figure 179 à 197) : de limiter les risques de conflits liés au stationnement à gauche du sens de la marche, idéalement en supprimant le stationnement de ce côté, autrement, en le limitant au maximum.
- Concernant les feux de signalisation :
 - Pour la rue de Ransbeek (Figure 191) : gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram, compte tenu des difficultés de visibilité pour l'insertion automobile.
 - Au carrefour Chaussée de Vilvoorde/Van Osslaan (Figure 197) : de revoir l'aménagement et intégrer les autres traversées du carrefour.
L'aménagement ne peut être réalisé tel quel : D'une part, la traversée piétonne existante à feux de van Oss intègre dorénavant également la piste cyclable (il y a donc un conflit et des feux nécessaires pour les cyclistes, aussi au niveau de cette traversée) et, d'autre part, les signaux prévus pour la traversée cycliste de la Chée de Vilvoorde ne sont pas conformes (feux

bicolores, alors qu'il ne s'agit que d'une traversée cycliste et non cyclo-piétonne).

- Au carrefour Tyrias/Bruyn (Figure 203) :
 - Fig 1 : de revoir la « chicane » de l'itinéraire piéton pour la traversée du by-pass. En effet, le poteau permettant l'accès au BP et au guidage sonore devra être mis de l'autre côté. Il ne resterait alors que 1.5m de passage au mieux.
 - Fig 2 : d'ajouter des feux pour les cyclistes en traversée de ce by-pass qui n'est pas géré, mais pour lequel il est possible d'ajouter des feux.
 - Fig 3 : de décaler les PP et traversées vélo vers le centre. Ceci agrandirait l'espace disponible sur la chicane et distancierait la traversée vélo gérée et non gérée par feux. Aussi, pour compacter le carrefour, le bypass pourrait-être supprimé au profit de feux à flèche pour les véhicules en provenance de Flandre.
 - Fig 4 : l'arbre dans la courbe ne doit pas être planté au risque de cacher le feu de droite.
- Pour la rue Bruyn (Figure 203) : l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne doit pas être planté pour garantir la visibilité sur les feux.

Considérant l'avis de Vivaqua du 06/04/2022 ;

Considérant l'avis de Bruxelles Environnement du 13/04/2022, favorable aux conditions suivantes :

- Prévoir des fosses de plantations de volume et avec substrat adaptés aux plantations planifiées (avec l'aide d'un-e expert-e en la matière, le facilitateur nature pouvant être sollicité) ;
- Végétaliser les voies du secteur Chemin vert et de tout le tronçon en site propre avec un mélange d'herbacées et ou de plantes grasses (sedums) ;
- Afin de préserver davantage de zone d'espace vert de haute valeur biologique, n'implanter un cheminement de mobilité active que d'un seul côté des voies de tram dans les secteurs Chemin vert et Ransbeek-Tyras ;
- Prendre toutes les mesures de protection des arbres existants à conserver, y compris en termes de formation et communication avec toute personne intervenant sur le chantier ; interdire le stockage de machines ou matériaux sous la couronne des arbres ;
- Poursuivre l'étude détaillée avec des experts en biodiversité et intégrer aux cahiers des charges des travaux ceci :
 - l'aménagement d'un écoduc enterré dans le coffre de la voirie de la rue de Ransbeek ainsi que de l'avenue du Tyras ;
 - un éclairage public raisonné, moins nuisible pour la faune, dans les zones les plus sensibles notamment pour les chiroptères (Chemin vert, Ransbeek) (https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/RT_Eclairage_raisonnable_FR.pdf);
- Réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et bermes de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras) ;
- Prévoir des revêtements drainants au niveau de tous les emplacements de stationnement ;
- Prévoir une temporisation des eaux pluviales de manière intégrée au niveau de la Rue de Hembeek ;
- Déplacer l'appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans vers une zone où il y a moins de riverains à proximité directe. Par exemple au niveau de la place Peter Benoit.

Considérant l'avis du S.I.A.M.U. du 23/05/2022, favorable sous conditions ;

Projet :

Considérant que l'ensemble du tracé du tram a fait l'objet d'un plan de circulation afin de mettre en œuvre le Plan Régional de Mobilité « Good Move », de faciliter et de sécuriser le passage du tram tout en améliorant la qualité des espaces tout au long de son parcours ; que dans le cœur de NOH, des sens uniques tête-bêche sont mis en place dans les rues principales, soit Heembeek et Vekemans, afin d'en supprimer le trafic de transit tout en y maintenant les accès riverains et locaux ;

- Secteur 01 – Pole Heembeek

Considérant que le projet tel que proposé se raccorde à l'aménagement proposé par le projet actuellement en instruction visant à restructurer l'axe routier R21 à Laeken / Neder-Over-Heembeek, introduit le 25/11/2021 et référencé 04/PFD/1823732 ; qu'il ne se raccorde pas de à la situation existante, notamment en ce que le projet implique la suppression de deux bandes de circulation automobile ;

Considérant que le projet prévoit le nouveau pôle de trams 7 et 10 sur l'avenue des Croix de Feu, au droit de l'école fondamentale « La Croisée des Chemins » ; que sa localisation a été choisie au plus près du carrefour avec l'avenue des Croix de Guerre afin de faciliter les connexions trams/bus d'un part mais également l'accès à l'école et au futur nouveau quartier, par cet équipements de la ZIR4 ;

Considérant que le tracé des deux voies de tram existant est modifié et une 3^{ème} voie est ajoutée afin de venir insérer les deux nouveaux quais, composés d'un quai simple (3.5m de large) vers Faubourg et d'un quai double (5m de large) vers Ville ;

Considérant que, parallèlement aux quais, on trouve la piste cyclo-piétonne (voie verte) du projet de Parkway de Bruxelles Mobilité d'une largeur ponctuelle de 4 à 4.5m ; que cette piste cyclo-piétonne est prévu en lieu et place de deux bandes de circulation automobiles ; qu'une berme centrale plantée d'arbres de 2m de largeur sépare la piste cyclo-piétonne des voies de circulation automobile ; que l'infrastructure de la contre allée à double sens est maintenue à l'identique, ainsi que l'alignement de platanes qui la borde côté école ; que la piste cyclable existante est remplacée par un trottoir de 2.5m de largeur ;

Considérant que deux traversées piétonnes sont installées de part et d'autre des quais ; que le pied du talus le long du pôle trams sera revu, une emprise dans ce talus étant nécessaire à l'installation du pôle Heembeek ; que ce réaménagement donne lieu à la réalisation d'un soutènement paysager, en terrasse successive plantées ;

Considérant que plusieurs arbres sont à abattre afin de modifier le tracé des voies et l'insertion des quais ; que quelques arbres devront également être abattus dans le bas du talus afin d'organiser le re-talutage en terrasses ; que 39 arbres sont abattus dans ce secteur, pour 27 arbres plantés ; que le projet augmente la superficie de surface perméable ;

Considérant que l'avenue des Croix de Guerre est réaménagé uniquement dans la section devant l'école fondamentale « A la croisée des chemins » ; que cette partie d'avenue accueille les arrêts et le terminus des lignes de bus 56 et 57 ;

Considérant qu'afin de garantir un cheminement piéton et cycliste sécurisé, l'actuelle piste unidirectionnelle séparée est déviée à l'arrière des arrêts et terminus ; qu'un petit local avec des sanitaires est prévu dans le périmètre de la ZIR4 pour les chauffeurs mais rendu également accessible au public ;

Considérant que dans ce secteur, le projet prévoit la suppression de 11 places sur les 13 places existantes ;

- Secteur 02 – Rue de Heembeek

Considérant que la rue de Heembeek est réaménagé en contresens tram ; que les voies de tram sont implantées dans l'axe de la voirie ; que la voirie est en sens unique depuis Croix de Feu jusque Pâturage et inversément de Zavelput à Pâturage afin de créer une discontinuité dans les trajets automobiles ;

Considérant que son profil reste sensiblement le même qu'actuellement avec du stationnement de part et d'autre de la chaussée mais avec des trottoirs élargis de l'ordre de 2,5 à 3m ; que les zones de stationnement sont réorganisés en vue de libérer des espaces de plantation dont des jardins de pluie et des arbres ;

Considérant que les cyclistes circuleront avec les trams en site propre dans un sens et avec la circulation automobile dans l'autre sens ;

Considérant qu'afin de pouvoir installer l'arrêt de tram à ce carrefour, les rues de l'Ancre et de la Balsamine doivent être mises en cul-de-sac ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 29 places sur les 155 places existantes ; qu'il prévoit l'installation de 23 arceaux vélos supplémentaires ;

Considérant qu'en terme de plantation, le projet prévoit la plantation de 55 arbres en plus des 10 arbres existants et maintenus ; qu'il prévoit également l'aménagement de 815m² de surface perméables (actuellement 175m²) ;

Considérant que les zones de stationnement automobiles sont revêtus de pavés de pierre naturelles avec joints perméables ; qu'une structure réservoir en sous-sol permet de maximiser le tamponnage des eaux pluviales ; que les jardins de pluie et les arbres participent également à cette gestion des eaux pluviales ;

- Secteur 03 – Zavelput

Considérant que la place s'étend de façade à façade de plain-pied, marqué par un revêtement continu constitué de béton lavé drainant (beige clair) ; que les voies de tram viennent traverser le Zavelput en biais entre Heembeek et Vekemans et que l'arrêt s'installe dans la partie basse de la place, avant la courbe nécessaire pour rejoindre Vekemans ; que les arrêts de bus 53 sont déplacés sur le Kruipweg avant le Zavelput ;

Considérant que l'aménagement de la place a été travaillé en atelier avec les riverains ; que le principe d'aménagement se base sur la volonté de maintenir un maximum d'arbres existant et de planter densément d'une part ; que d'autre part, il y avait également une volonté de rendre plus attractives les fonctions ludiques comme la plaine de jeux et de les agrémenter de zones de séjour ;

Considérant que des zones pour installer des terrasses sont prévus à l'ouest de la place ; que des zones de livraisons sont prévues de tous côtés de la place ;

Considérant que la circulation automobile est modifiée ; qu'au travers de la place, la circulation se fait sur les voies de tram depuis le Kruipweg vers Heembeek ; que les carrefours sont simplifiés par la mise en place de sens unique : Craetveld vers Versailles, Vekemans vers Peter Benoit et Kruipweg vers Vekemans au nord de la place, ainsi que Bons-Enfants vers Lombardzijde, et Heembeek vers Pâturage ; Considérant que le projet prévoit la suppression de 21 places de stationnement sur les 30 places existantes ; que le projet prévoit l'installation de 15 arceaux en supplément des 11 arceaux existants, et l'installation de 2 box vélos ;

Considérant que la place devient totalement autonome en terme de gestion des eaux pluviales par infiltration directe d'une part, par stockage et infiltration différée d'autre part grâce à un ruisseau tantôt construit, tantôt naturel, qui dirige l'eau vers un bassin de stockage et d'infiltration ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 50 arbres en plus des 17 arbres existants et maintenus ; que les surfaces perméables passent de 714m² à 1625m² ;

- Secteur 04 – Rue François Vekemans

Considérant que la rue François Vekemans devient un plain-pied ; que des sens uniques pour les véhicules privés sont mis en place depuis le Zavelput vers Peter Benoit et de Croix de Guerre vers Peter Benoit ; que les trams et les circulent quant à eux dans les deux sens ;

Considérant que les voies de tram s'insèrent tantôt dans l'axe de la voirie, tantôt s'en décalent pour créer des zones de largeur variable en trottoir selon qu'il y ait ou pas du stationnement ;

Considérant qu'à l'ouest de la place Peter Benoit, des poches de stationnement sont aménagées en alternance d'un côté puis de l'autre de la chaussée ; que la suppression des places de stationnement des deux côtés de la voirie se fait au profit des trottoirs ;

Considérant qu'à l'est de la place Peter Benoit, la voirie accueille du stationnement de part et d'autre de la chaussée carrossable ; que les trottoirs respectent le minimum de 1,5m de largeur prévu par le RRU ; Considérant que la place Peter Benoit n'est pas réaménagée dans son ensemble ; que les abords de cette place, situés le long de la rue François Vekemans, accueillent les nouveaux arrêts de tram, de part et d'autre de la place, et remplace les arrêts de bus actuels ; que les arrêts de bus sont déplacés et installés symétriquement sur les voiries longeant la place ; que la place Peter Benoit devient un pôle de connexions tram/bus ;

Considérant que l'emplacement réservé pour des motos ainsi que l'emplacement pour autocars scolaires au droit de l'école maternelle sont maintenus ; que de nouvelles zones de livraisons sont créées, passant de 2 à 5 zones de 12m chacune ; que le projet prévoit la suppression de 56 places de stationnement sur les 140 places existantes ; qu'il prévoit l'ajout de 34 arceaux vélos en plus des 27 arceaux existants ; Considérant que le projet prévoit la plantation de 27 arbres en plus des 13 arbres existants, et qu'il augmente les surfaces perméables de 335 à 1000m² ; que la gestion des eaux pluviales reste la même ;

- Secteur 05 – Chemin Vert

Considérant que ce secteur est aménagé en deux parties distinctes, avec un espace partagé de plain-pied traversé par le nouveau tram dans la partie entre Croix de Guerre et Petit chemin vert, et un espace verdurisé cyclo-piéton entre Petit chemin vert et le stade Mandela ;

o Entre Croix de Guerre et Petit Chemin Vert

Considérant que l'ensemble est aménagé en plain-pied, en zone de rencontre, dans la continuité de la rue Vekemans ; qu'un arrêt de tram est prévu au début du Chemin vert, en amont du carrefour avec Croix de Guerre au droit de la nouvelle antenne CPAS ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de nombreux arbres de part et d'autre des voies, l'aménagement de quelques places de stationnement longitudinale, et des zones verdurisées soit le long des façades, soit dans l'alignement des arbres, afin de retrouver autant que possible la philosophie paysagère des lieux ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 6 des 18 places de stationnement existantes dans ce secteur, et l'installation de 20 arceaux vélos (aucun existant) ;

Considérant que le projet prévoit également la plantation de 27 arbres ; qu'il n'en existe aucun actuellement, mais que le permis d'urbanisme du Chemin Vert en prévoyait 30 ; que le projet réduit la surface perméable dans ce secteur de 1260 à 855m² ;

Considérant que les eaux pluviales sont gérées par les zones plantées, les noues paysagères, les revêtements infiltrants (notamment sous les zones de stationnement) avec structure réservoir en sous-sol afin limiter au maximum le renvoi de ces eaux dans le réseau d'égouttage ;

o Entre Petit chemin vert et le stade Mandela

Considérant que dans ce secteur, le tram et les cyclistes s'ajoutent aux chemins piétons existants ; que le nouveau profil a une largeur proche de 25m ; qu'il se compose d'un espace vert « tampon » entre les fonds de jardins et une piste cyclable bidirectionnelle de 4m ; que le long de cette piste, on trouve les voies de tram, séparées de cette dernière par une noue paysagère plantée de 3,5m ; qu'enfin, l'espace piéton de promenade se développe sur 10 à 12m de large entre les voies et la limite parcellaire ; Considérant que cette zone est aménagée afin de répondre avec l'aménagement de la zone humide « La Grenouillère » qui se trouve de l'autre côté du stade ; que les platelages en bois y sont installés afin de maintenir le sol d'origine le plus intact et infiltrant possible ; que ces espaces en bois s'articulent à des zones revêtues de pavés de terre cuite de récupération (sur place) avec joints élargis et plantés ;

Considérant qu'afin de créer une réelle interaction entre la nouvelle voirie et l'actuelle zone ludique de la Ville de Bruxelles qui se trouve à l'angle de Chemin vert et Petit Chemin vert jouxtant la zone de projet, il est proposé de retirer le grillage qui les sépare ;

Considérant que l'arrêt « Mandela » est implanté en bordure de la nouvelle esplanade d'accueil du stade, tout au bout du Chemin vert, faisant la jonction entre espace vert et espace minéral ; qu'un accès très limité aux riverains disposant d'un garage est maintenu ;

Considérant que de nombreux arbres sont abattus là où les voies de tram doivent passer ; que le projet prévoit la plantation de nombreux arbres pour compenser les abattages ; que ce secteur a un nombre d'arbre plus élevé d'un sujet après le réaménagement prévu ; que la surface perméable est réduite de 4505 à 2800m² ;

Considérant que les eaux pluviales sont gérées par des zones plantées, des noues paysagères et des revêtements infiltrant avec structure réservoir en sous-sol ;

o Stade Mandela

Considérant que l'ensemble des abords du stade, le long de la rue de Ransbeek entre Chemin vert/Marly et l'accès au site Solvay est revu et restructuré ; que le tram effectue sa giration depuis Chemin vert autour du bâtiment du stade pour filer vers Tyras via la rue de Ransbeek ;

Considérant que l'espace actuel de parking disparaît au profit d'un espace public aéré, cyclo-piéton et végétalisé, traversé par le tram ; que cette esplanade de plain-pied s'étend du Chemin vert au pied des escaliers menant au bâtiment du stade ;

Considérant qu'un talus planté dans lequel est installé une rampe d'accès pour les piétons et PMR est créé afin de gérer la différence de niveau entre la rue et l'esplanade ; qu'une autre rampe cyclo-piétonne est installée le long des nouvelles voies de tram ; qu'un trottoir est également prévu entre le bâtiment et les voies de tram dans la prolongation du trottoir de la rue de Ransbeek, et que ce trottoir est protégé des voies de tram, notamment à cause du manque de visibilité possible dans la courbe ; qu'un arrêt de bus est prévu sur la rue de Ransbeek ;

Considérant qu'afin de revoir les niveaux et la pente de l'esplanade, une modification de l'escalier actuel du stade est à prévoir, ainsi que la suppression d'une petite partie du mur de béton le long de cet escalier ;

Considérant que le projet prévoit d'installer du stationnement en épi sur la voirie côté Solvay afin de compenser la perte du parking aux abords du stade Mandela ; qu'au total, le projet prévoit la suppression de 21 places sur les 50 places existantes ;

Considérant qu'il prévoit également l'abattage de quelques arbres afin de pouvoir faire passer le tram ; que ces abattages sont compensés par la plantation de nouveaux sujets ; qu'au total, le projet permettra à ce site de bénéficier de 9 arbres supplémentaires (50 en situation existante pour 59 en situation projetée) ;

Considérant que les eaux pluviales sont majoritairement gérées par les zones plantées, noues paysagères et revêtement infiltrant avec structure réservoir en sous-sol ; qu'une partie des eaux pluviales de la section de la rue de Ransbeek longeant le stade sera rejetée dans le réseau d'égouttage ;

- Secteur 06 – Ransbeek

Considérant que le profil de cette voirie change tout en maintenant la berme engazonnée et plantée d'arbres d'alignement tous en bonne santé ; que les voies de tram viennent s'implanter de part et d'autre de l'actuelle berme, élargie par le projet ;

Considérant que la voirie est mise à sens unique depuis le stade jusque Van Oss/Tyras ; que du côté de la zone verte, les voies sont enherbées (gazon et sédum) tandis que côté Solvay, elles sont partagées avec les automobilistes et le bus ;

Considérant que le trottoir longeant la zone verte (côté ouest) est maintenu ; que sur un tronçon, ce trottoir empiète sur la zone à haute valeur biologique d'environ 2,50m ; que cependant, son aménagement prend en considération cette donnée en utilisation des matériaux naturels, de récupération, sans joint ni fondation liée (intervention minimale et strictement réservée à des travaux légers et piétonniers ;

Considérant qu'un passage cyclo-piéton d'une largeur de 4m est aménagé de l'autre côté de la chaussée carrossable (côté est) ; que cet axe cyclo-piéton est revêtu de béton lavé drainant de couleur ocre ;

Considérant qu'une sous station électrique est aménagé sur le terrain de Solvay, en face du Trassersweg ;

Considérant que deux arrêts de tram sont aménagés sur cette section, au niveau de la berme centrale (Trassersweg et Van Oss) ;

Considérant que le projet prévoit la suppression des 9 places de stationnement existante ; que le projet ne prévoit l'aménagement d'aucune place de stationnement sur ce secteur ;

Considérant que le projet prévoit la conservation de la majorité des arbres ; que seul 14 d'entre eux sont abattus aux arrêts de tram et aux abords du stade ; qu'afin de compenser ces abattages, de nombreux arbres sont replantés, notamment dans la bande de terrain cédée par Solvay ; que l'installation de la sous-station nécessite également l'abattage de 9 arbres ;

Considérant qu'au total, pour ce secteur, le projet permet d'avoir un bilan positif : 128 arbres en situation projetée pour 91 arbres en situation existante ; que la surface perméable est légèrement réduite (de 7575

à 6485m²) ; que la gestion des eaux pluviales est intégrée à l'aménagement, qui devrait éviter tout rejet à l'égout des eaux pluviales sur ce secteur ;

- Secteur 07 – Tyras-Bruyn

o Tyras

Considérant que le projet propose la mise à 2x1 bande de circulation dans chaque sens en lieu et place des 2x2 bandes actuelles ; que le profil proposé est : un trottoir piéton dans la continuité de Ransbeek, le site réservé aux trams partagé avec les bus, une berme engazonnée et plantée d'arbres, et deux bandes de circulation à double sens, et un espace de 5m partagé entre piétons et cyclistes (environ 3m de piste cyclable et 2m réservé aux piétons) ;

Considérant qu'une piste cyclable bidirectionnelle d'un côté de la voirie pourrait être créée tout le long de l'avenue Van Oss ; que le projet en prévoit l'amorce jusqu'au carrefour avec la chaussée de Vilvoorde ; que le projet prévoit donc la traversée cyclable de la chaussée de Vilvoorde le long de Van Oss ;

Considérant que l'actuel rond-point Van Oss/Tyras/Ransbeek est revu et redimensionné afin de permettre de maintenir le site tram le long de la zone de haute valeur biologique, dans la continuité de Ransbeek ; que le trafic automobile est décalé vers Van Oss ;

Considérant que l'avenue de Tyras comprends l'arrêt Mercator, mutualisé avec les bus à hauteur de la rue Saint-Landry, sur le site propre ; que l'arrêt Van Oss sera séparé, le premier se trouvant hors de périmètre du projet sur la rue Van Oss, et le deuxième est aménagé sur le site propre au début de l'avenue de Tyras, juste après le rond-point ;

Considérant que le carrefour avec l'avenue Béjar est géré par des feux, tel qu'à l'existant, qui seront adaptés aux mouvements des bus vers le site propre ; que le carrefour avec la rue Bruyn continue de fonctionner avec des feux dont les phases sont adaptées à l'intégration des trams et des cyclistes ;

Considérant qu'il n'y a pas de stationnement, ni existant ni projeté, sur ce tronçon du projet ;

Considérant que le projet prévoit la plantation de 70 arbres ; que sur ce tronçon, aucun arbre n'est présent en situation existante ; que le projet prévoit la réduction des surfaces perméables de 5650m² à 3035m² ;

Considérant que la gestion des eaux pluviales est intégrée à l'aménagement, qui devrait éviter tout rejet à l'égout des eaux pluviales sur ce secteur ;

o Bruyn

Considérant que l'aménagement de la rue Bruyn se fait dans la continuité urbanistique et paysagère de Tyras ; que le projet prévoit également la réduction du nombre de bandes de circulation à 2x1 bande (une dans chaque sens) ;

Considérant que l'actuel rond-point au droit de l'accès visiteur de l'hôpital devient un carrefour à feux pour des questions de sécurité et d'accès des bus vers et depuis le site propre ;

Considérant que l'arrêt « Hôpital Militaire » s'implante au-delà du nouveau carrefour donnant accès à l'hôpital, dans le prolongement du site propre entre l'hôpital et les voies de circulation automobile ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 12 places de stationnement sur les 58 places existantes ;

Considérant que le projet prévoit également l'abattage des 24 arbres existants afin de reconstituer un nouvel alignement ; qu'il prévoit la plantation de 45 arbres ; que la surface perméable diminue de 1400m² à 780m² ;

Considérant que la gestion des eaux pluviales est intégrée à l'aménagement, qui devrait éviter tout rejet à l'égout des eaux pluviales sur ce secteur ;

Objectifs :

Considérant que le réaménagement complet de l'espace public le long du tracé de la nouvelle ligne de tram a pour but de répondre aux enjeux suivants :

- Infrastructure et exploitation :
 - Minimiser la complexité de mise en œuvre du projet, difficultés d'implantation, impacts sur les services existants (accès aux commerces et autres fonctions), durée et phasage du chantier ;
 - Mise en place de site propre lorsque la largeur de voirie le permet ou d'aménagements renforçant la performance (plan de circulation, site propre virtuel, etc.) ;
- Mobilité et intermodalité :
 - Aménagements permettant la résolution de points noirs (zones à concentration d'accidents) et l'amélioration de la sécurité routière ;
 - Etudier l'impact sur le fonctionnement du quartier (livraisons, rotations, PMR, etc.), compensation potentielle hors voirie ;
 - Mettre en avant la cohérence du projet avec la Spécialisation Multimodale des Voiries pour l'ensemble des modes de transport ;
 - Intégrer l'accessibilité de la ligne, des arrêts et des espaces en général pour les PMR (dénivelé, ouvrages d'arts, etc.) ;
- Urbanisme :

- Développer un projet conforme aux plans et règlements, en cohérence avec les projets urbains et les opportunités de revalorisation, etc. ;
- Veiller aux effets de barrière, à l'intégration des infrastructures créées dans le paysage (dans le respect de la typologie, profil, scénographie des quartiers) ;
- Développer l'habitabilité de l'espace public, favoriser les modes actifs, saisir les opportunités de création d'espaces verts, d'espaces pour la collectivité, d'espaces de récréation, etc. ;
- Dans la mesure du possible, veiller au maintien du patrimoine architectural, social et botanique ;
- Environnement ;
 - Minimiser les bruits et vibrations liés au passage du tram, être vigilant à la proximité des immeubles, aux virages serrés, etc. ;
 - Être vigilant à la perméabilité des sols, favoriser l'évitement d'inondations, etc. ;
 - Développer les maillages bleu et vert, etc. ;
 - Augmenter la surface végétalisée, les mini-forêts, la couverture arborée (canopée) ;

Motivations :

Considérant que le projet prévoit une liaison de transport en commun capacitaire vers la zone enclavée de Neder-Over-Heembeek (NOH) et du Nord-Ouest de la région bruxelloise ;

Considérant qu'une étude d'impacts et d'opportunités a été réalisée entre juin 2019 et janvier 2020 et a permis de confirmer le mode de transport, le besoin d'une ligne de tram structurante et capacitaire dans la zone, mais également de définir l'itinéraire à développer ;

Considérant que la Ville de Bruxelles ainsi que le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale ont confirmé leur volonté de réaliser cette nouvelle ligne ;

Considérant que le projet répond à l'action B6 de GoodMove : Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public, dans lequel est cité le tram NOH ;

Considérant que le P.R.D.D. et le P.R.M. « Good Move » prévoit la réduction du stationnement en voirie au sein de la Région Bruxelles-Capitale ; que le P.R.M., dans son chapitre « 1.B Le volet stratégique » reprend les recommandations du P.R.D.D. ayant pour objectif de réduire le stationnement à l'horizon 2030 en dessous de 200000, contre 265000 actuellement ; que cela représente une réduction d'environ 25% du stationnement en voirie ;

Considérant que le projet prévoit la suppression de 165 places de stationnement sur le projet ; qu'à l'existant, le périmètre comprend 473 places de stationnement ; que cela représente une réduction de 35% du stationnement en voirie ;

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

Considérant que le projet implique l'abattage d'environ 180 arbres (sur le tracé global de 5 km) parmi lesquels :

- 39 arbres au pôle Heembeek (dont 26 dans le talus),
- 11 des 13 chênes fastigiés du secteur Vekemans,
- 9 des 17 arbres au Zavelput,
- 64 arbres au Chemin vert (principalement ormes et saules),
- 10 chênes en berme 'centrale' et une vingtaine d'arbres sur l'emprise Solvay (Ransbeek),
- 24 tulipiers de Virginie (Bruyn) ;

Considérant que le projet propose de « compenser » :

- la perte de biotope au niveau du Chemin vert par l'amélioration du CBS global du projet sur l'ensemble du tracé ;
- l'abattage d'environ 180 arbres par un plus grand nombre d'arbres plantés ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'une étude hydrologique à l'amont et que les aménagements pour la gestion des eaux pluviales ont été définis sur base des conclusions de celle-ci ;

Considérant que le projet dans son ensemble se veut exemplaire dans sa gestion des eaux pluviales par la mise en œuvre d'une gestion intégrées des eaux pluviale et dans une large partie avec déconnexion du réseau d'égouttage ;

Considérant l'implantation d'une partie du tracé du Chemin vert en zone de développement du réseau écologique bruxellois et dans une zone d'importante à haute valeur biologique ; que les aménagements du projet tentent de s'éloigner de la charmille afin de préserver ce patrimoine ;

Considérant qu'à l'Avenue Croix de Feu, le projet déposé ne s'accorde pas à la situation existante ; que le projet de restructuration de l'axe R21 est toujours en instruction ; que le présent projet doit se

raccorder à la situation existante de droit ; qu'il y a lieu de revoir l'aménagement du pôle Heembeek (secteur 01) sur l'avenue des Croix de Feu afin que le projet proposé se raccorde à la situation existante, et non au projet de restructuration de l'axe routier ;

Considérant que le nouvel aménagement du pôle Heembeek devra prendre en compte autant que possible une gestion intégrée des eaux pluviales ;

Considérant qu'afin d'éviter la multiplication des pentes et d'assurer un confort maximal pour les piétons, notamment les P.M.R., il y a lieu de favoriser l'aménagement de quais baignoires plutôt que de rehausser les trottoirs lorsque c'est techniquement possible ;

Considérant que la place du Zavelput revêt un caractère très morcelé et fragmenté ; que les terrasses sont en partie déconnectés des façades par des obstacles ; que de nombreux chemins limitent les surfaces perméables et de pleine terre ; qu'il y a lieu de revoir cet aménagement afin de raccorder les terrasses aux façades des horeca (en évitant les obstacles), et d'agrandir les surfaces perméables et de pleine terre en limitant les cheminements imperméables à leur minimum ;

Considérant que la superficie de pleine terre se verrait réduite de 13%, que la superficie imperméable se verrait également réduite de 13%, et que la superficie de revêtement semi-perméable passerait quant à elle de 645 m² à 16.245 m²) ; que cependant, le projet pourrait pousser plus loin la réflexion et augmenter encore ses surfaces semi-perméables en permettant l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement ; qu'il y a également lieu d'étudier la possibilité d'intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, oreilles de trottoirs, les ilots, ...) ;

Considérant qu'afin de maximiser la compensation de l'abattage d'un grand nombre d'arbre à haute-tige sur l'ensemble du périmètre du projet, il y a également lieu d'ajouter autant que possible des arbres en particulier le long de la voirie, tout en garantissant le passage libre nécessaire pour les services de secours et tout en garantissant la sécurité routière ;

Considérant que la présence d'une pente supérieure à 5% ne signifie pas d'impossibilité de gérer les eaux pluviales en massifs stockants ; que ceci peut en effet être réalisé par l'aménagement de cloisonnement dans la pente.

Considérant que la gestion des eaux pourrait être améliorée en augmentant encore la superficie des zones semi-perméables ; que certaines zones de stationnement ne sont pas revêtus de ce type de revêtement ; que lorsque la nature du sol le permet, il y a lieu de Permettre l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement (notamment dans la rue François Vekemans) ;

Considérant qu'il y a également lieu d'étudier la possibilité d'intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, oreilles de trottoirs, les ilots, ...) ;

Considérant que le projet prévoit certaines replantations et plantations spécifiques (prairie fleurie à Heembeek/ ZIR4, noues paysagères, plantations arborées adaptées à quatre types de milieux bien différents...) ;

Considérant qu'il y a lieu de s'assurer que les fosses de plantation soient prévues avec un volume et un substrat adaptés aux plantations planifiées ; de même, qu'il y a lieu de végétaliser les voies du secteur Chemin vert et de tout le tronçon en site propre avec un mélange d'herbacées et/ou de plantes grasses (sedums), notamment aux abords du quai au niveau du stade Mandela ;

Considérant qu'il y a également lieu de réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et bermes de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras), afin de limiter l'impact du projet sur les zones d'espace vert aux abords du projet ;

Considérant les enjeux de biodiversité (flore, batraciens, ...) également au niveau et à proximité de la rue de Ransbeek et aux abords de l'avenue de Tyras ;

Considérant l'opportunité d'installer un écoduc enterré (passage à batraciens) sous voirie afin d'améliorer la connectivité du maillage écologique entre les zones boisées et humides de part et d'autre, dans cette zone de forte migration de batraciens, en particulier aux niveaux de :

- rue de Ransbeek, en complément du pertuis du Tweebeek ;
- l'avenue de Tyras à hauteur du carrefour avec l'avenue de Béjar ;

Considérant qu'il y a lieu de Étudier la possibilité d'aménager d'un écoduc enterré dans le coffre de la voirie de la rue de Ransbeek ainsi que de l'avenue du Tyras ;

Considérant les impacts du projet au niveau de l'éclairage public, les points lumineux passant de 302 à 263 lampes non plus sur poteaux et façades mais sur caténaires et poteaux ; qu'il y a lieu de Prévoir un éclairage public raisonné, moins nuisible pour la faune, dans les zones les plus sensibles notamment pour les chiroptères (Chemin vert, Ransbeek) ;

Considérant que le projet prévoit l'installation d'un appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans, ce qui est de nature à produire des nuisances acoustiques et vibratoires ; qu'il y a lieu de déplacer l'appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans vers une zone où il y a moins de riverains à proximité directe. Par exemple au niveau de la place Peter Benoit ;

Considérant que les aménagements et leur mise en œuvre prévus dans le périmètre doivent être conformes au RRU et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ;

Considérant que le projet doit garantir que l'ensemble des traversées piétonnes soient accessibles et conformes et entièrement équipées de dalles podotactiles (et abaissement de bordure) ;

Considérant que, de manière générale, l'aménagement doit garantir le confort des cyclistes et la lisibilité de leurs parcours ; qu'il y a lieu de prévoir le marquage de logos vélos le long de ces itinéraires, particulièrement lorsque l'itinéraire des cyclistes est prévu entre les rails de tram afin d'attirer l'attention des différents usagers sur la présence potentiel des cyclistes, et de clarifier l'itinéraire pour les cyclistes ;

Considérant qu'il y a également lieu de veiller à la fluidité des itinéraires cyclistes en évitant les obstacles sur les zones partagées, par le marquage de logos vélos par exemple (notamment aux abords du stade Nelson Mandela) ;

Considérant que l'axe cyclo-piéton situé le long de la rue de Ransbeek est constitué de béton lavé drainant de couleur beige/ocre ; que cette teinte est principalement utilisé pour les pistes cyclables marquées et/ou séparées ; que son utilisation sur un axe où les piétons peuvent également marcher peut prêter à confusion et induire des conflits entre usagers ; qu'afin d'attirer l'attention du cycliste sur la présence potentielle de piétons, il y a lieu de remplacer le revêtement constitué de béton lavé drainant beige/ocre par le revêtement prévu en trottoir pour les usagers les plus faibles (piétons), par exemple aux abords du stade Mandela (béton lavé drainant beige) ;

Considérant que le projet prévoit du stationnement en épis aux abords du stade Neslon Mandela ; que ce type de stationnement revêt un caractère très autoroutier ; qu'afin de limiter l'emprise de l'automobile sur l'espace public, et ce même à l'arrêt, il y a lieu de remplacer le stationnement en épis prévu aux abords du stade Mandela par du stationnement longitudinal ;

Considérant que l'insertion des automobiles sur la rue de Ransbeek pose question en terme de visibilité et de risque de conflits entre les automobiles et les tramway ; qu'il y a lieu de gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram ;

Considérant que la gestion des carrefours à feux doit être corrigée, que la position des poteaux de feux ne correspondent pas exactement aux endroits où ils seront implantés et que de nombreux arbres masquent la visibilité des poteaux de feux ainsi que des rappels de gauches ;

Considérant que l'aménagement du carrefour chaussée de Vilvoorde/Van Oss ne peut être réaliser tel quel ; que d'une part, la traversée piétonne existante à feux de van Oss intègre dorénavant également la piste cyclable (il y a donc un conflit et des feux nécessaires pour les cyclistes, aussi au niveau de cette traversée) et, d'autre part, les signaux prévus pour la traversée cycliste de la Chée de Vilvorde ne sont pas conformes (feux bicolores, alors qu'il ne s'agit que d'une traversée cycliste et non cyclo-piétonne) ; qu'il y a lieu de revoir l'aménagement afin de mutualiser les traversées cyclistes et piétonnes du carrefour, et adapter la signalisation en fonction ;

Considérant que l'aménagement du carrefour Tyrias/Bruyn soulève de nombreuses remarques : la zone de refuge est trop étroite, la chicane est inconfortable, et les feux ne sont pas adaptés aux cyclistes ; qu'il semble possible de fluidifier cette traversée en décalant les traversées piétonnes et cyclistes vers le centre du carrefour afin d'agrandir la zone de refuge, tel que proposé dans l'avis de Bruxelles Mobilité ; qu'un arbre est également prévu dans la courbe, devant un feu de signalisation ; que dès lors, il y a lieu de revoir l'aménagement du carrefour Tyrias/Bruyn, afin de rendre plus confortable et sécurisante la traversée cyclo-piétonne et zone refuge, et également de compacter le carrefour et de déplacer l'arbre situé dans la courbe au niveau du carrefour Tyrias/Bruyn, qui induit un risque de cacher le feu de droite tel que projeté ;

Considérant également que pour la rue Bruyn, l'arbre situé entre les n° 239 et 219 induit un risque de masque de visibilité sur les feux ; qu'il y a lieu de s'assurer que l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne masque pas les feux de signalisation, en revoyant son implantation le cas échéant ;

Considérant que le périmètre de réaménagement se situe en partie en région Flamande, la limite régionale traversant le carrefour Tyras/Bruyn ; qu'afin de faire coïncider l'actuel projet de tram avec les aménagements en cours par la région Flamande sur l'avenue de Tyras, les modifications de profil doivent se prolonger afin de correspondre parfaitement avec le profil prévu par la Flandre ; que la nécessité de demander un permis d'urbanisme pour cette partie de projet est analysée par les interlocuteurs de la Région Flamande ; qu'en outre la région Flamande a été consultée dans le cadre de l'actuelle demande de permis ;

Considérant qu'il y a lieu de respecter les conditions émises par l'avis du SIAMU du 23/05/2022 ;

Avis FAVORABLE, à condition de :

- **Revoir l'aménagement du pôle Heembeek (secteur 01) sur l'avenue des Croix de Feu afin que le projet proposé se raccorde à la situation existante, et non au projet de restructuration de l'axe routier, en prévoyant une temporisation des eaux pluviales de manière intégrée ;**
- **Favoriser l'aménagement de quais baignoires afin de maintenir des cheminements piétons les plus confortable possible, notamment en terme de planéité des revêtements ;**
- **Assurer un raccord cohérent entre le présent projet et les aménagements finaux du futur bâtiment qui accueillera une antenne sociale et une école de devoirs aux abords du Chemin Vert ;**

- Concernant la place du Zavelput, revoir l'aménagement notamment afin de raccorder les terrasses aux façades des horeca (en évitant les obstacles), d'agrandir les surfaces perméables et de pleine terre en limitant les cheminements imperméables à leur minimum, tout en s'assurant de maintenir les espaces nécessaires aux différentes manifestations (marchés, kermesses, ...)
- Revoir et améliorer l'éclairage urbain de la rue François Vekemans ;
- Concernant les aspects environnementaux :
 - prévoir le plus grand nombre d'arbres possible sur les rues concernées par le tracé du tram tout en garantissant le passage libre nécessaire pour les services de secours et tout en garantissant la sécurité routière ;
 - Permettre l'infiltration des eaux sur le plus grand nombre possible de places de stationnement (notamment dans la rue François Vekemans) ;
 - Étudier la possibilité d'intégrer de la végétation (strate arbustive, herbacée, arbres) et l'infiltration des eaux dans les espaces non utilisés (bermes, oreilles de trottoirs, les ilots, ...)
 - Prévoir des fosses de plantations de volume et avec substrat adaptés aux plantations planifiées (avec l'aide d'un·e expert·e en la matière, le facilitateur nature pouvant être sollicité) ;
 - Réutiliser le substrat local dans le réaménagement des abords de voies et bermes de voiries (régénération spontanée et banque de graines présentes dans ce substrat) notamment pour les secteurs présentant une flore herbacée particulière (Ransbeek, Tyras) ;
 - Végétaliser les voies du secteur Chemin vert et de tout le tronçon en site propre, notamment aux abords du quai au niveau du Stade Mandela avec un mélange d'herbacées et ou de plantes grasses (sedums) ;
 - Etudier la possibilité d'aménager d'un écoduc enterré dans le coffre de la voirie de la rue de Ransbeek ainsi que de l'avenue du Tyras ;
 - Apporter une attention particulière aux avaloirs afin d'éviter l'effet piège pour les batraciens ;
 - Prévoir un éclairage public raisonné, moins nuisible pour la faune, dans les zones les plus sensibles notamment pour les chiroptères (Chemin vert, Ransbeek) ;
 - Déplacer l'appareil de voies situé au niveau du n°127 de la rue Vekemans vers une zone où il y a moins de riverains à proximité directe. Par exemple au niveau de la place Peter Benoit ;
 - Privilégier des dispositifs simples d'entretien et pensés pour assurer la pérennité des ouvrages et leur bon fonctionnement ;
 - Faire émerger un projet exemplaire en matière de gestion des eaux pluviales en particulier de zones inondables situées en aval dans la partie basse de NOH ;
 - Récouter, lorsque c'est possible, les eaux pluviales propres vers les fosses d'arbres et les zones plantées ;
 - Ne pas renvoyer les eaux pompées dans la nappe phréatique vers le réseau d'égouttage et permettre la réutilisation de celle-ci ;
 - Avenue des Croix de Guerre : prévoir des revêtements perméables en vue de les infiltrer vers le futur parc triangulaire ;
 - Rue de la Balsamine : envisager au minimum des places de stationnement infiltrantes au niveau du rond-point et envisager la gestion des eaux de ruissellement du rond-point dans le parc communal attenant ;
 - Prévoir des parterres infiltrants et augmenter le volume des massifs drainants au niveau du tronçon place Peter Benoît/rue Vekemans ;
 - Envisager la réalisation d'un massif drainant sous la voirie de la rue de Ransbeek ;
 - Envisager des trottoirs infiltrants depuis le site STIB (en amont du bassin d'orage à ciel ouvert) jusqu'au site de l'hôpital militaire ;
- Concernant la mobilité :
 - Adapter le guidage podotactile conformément au R.R.U. et en réponse aux remarques émises par l'avis de Bruxelles Mobilité ;
 - Prévoir le marquage de logos vélos entre les rails de tram lorsque l'itinéraire des cyclistes est prévu entre celles-ci ;
 - Améliorer la lisibilité du cheminement des cyclistes et veiller à sa fluidité en évitant les obstacles sur les zones partagées, par le marquage de logos vélos par exemple (notamment aux abords du stade Nelson Mandela) ;

- Concernant l'axe cyclo-piéton situé le long de la rue de Ransbeek, remplacer le revêtement de teinte ocre par le revêtement prévu en trottoir pour les usagers les plus faibles devant le stade Nelson Mandela (béton lavé drainant beige) ;
- Remplacer le stationnement en épis prévu aux abords du stade Mandela par du stationnement longitudinal ;
- Pour l'insertion des automobiles sur la rue de Ransbeek, gérer entièrement le carrefour et ajouter un poteau signal à destination du tram, compte tenu des difficultés de visibilité pour l'insertion automobile ;
- Au carrefour Chaussée de Vilvoorde/Van Osslaan, revoir l'aménagement afin de mutualiser les traversées cyclistes et piétonnes du carrefour, et adapter la signalisation en fonction ;
- Revoir l'aménagement du carrefour Tyrias/Bruyn, afin de rendre plus confortable et sécurisante la traversée cyclo-piétonne et zone refuge, et également de compacter le carrefour ;
- Déplacer l'arbre situé dans la courbe au niveau du carrefour Tyrias/Bruyn, qui induit un risque de cacher le feu de droite tel que projeté ;
- S'assurer que l'arbre situé entre les n° 239 et 219 ne masque pas les feux de signalisation, en revoyant son implantation le cas échéant ;
- Prévoir, sur les zones de livraison de la rue Vekemans, un horaire de 6h à 19h, du lundi au samedi et qu'en dehors de ces heures, ces zones puissent être occupées pour le stationnement des habitants et clients de l'Horeca ;
- Agrandir la zone de livraison devant le Carrefour et prévoir une zone de livraison supplémentaire à l' hauteur de rue de Heembeek 240 ;
- Prévoir plus de bornes électriques au niveau de la place Peter Benoît, de la rue Vekemans ou du Zavelput ;
- Décaler l'abri bus situé en face du n°270 place du Zavelput vers le haut et étudier la possibilité de redresser le mur de soutènement de la pente vers le quai ;
- Aux abords de l'Ecole Maternelle de Heembeek (rue François Vekemans) de faire correspondre le plan au réel alignement prévu ;
- Aux abords de l'école du Vlaesendael, de prévoir un emplacement de parcage pour 2 bus de ramassage scolaire, et le cas échéant, de supprimer une zone de plantation ;
- Aux abords du stade Mandela, agrandir la zone de parcage de bus afin que celle-ci puisse accueillir 2 bus simultanément ;
- Replacer la signalétique à front de rue, après les travaux, et s'assurer qu'elle soit visible ;
- Respecter les conditions de l'avis SIAMU, notamment :
 - S'assurer que les manœuvres des auto-échelles soient possibles sur l'ensemble du projet, notamment sur l'aire de retournement de la rue de la Balsamine, au bout de la rue de l'Ancre, sur l'aire de parking située au bout de la venelle de l'Alchimiste ;
 - Permettre aux véhicules du SIAMU de sortir des latérales en cul-de-sac de la place du Zavelput par l'installation de potelets amovibles ;
 - Eloigner la latérale située du côté impair de la place du Zavelput de manière à ce que la zone pour le placement des auto-échelles s'étende jusqu'à 6m50 du plan de façade ;
 - Aménager une zone carrossable devant les immeubles n°10 et 12 de la venelle de l'Alchimiste pour permettre le placement d'une auto-échelle ;
 - Permettre aux véhicules de secours de se rapprocher des immeubles n°239 à 245, 217 à 213, 189 à 191 et 167 à 165 (en leur donnant accès aux pistes cyclables, par exemple).

Membres avec voix délibérative / Stemgerechtigde leden

VILLE DE BRUXELLES / STAD BRUSSEL

Gert Van Nerom

Katia De Luca

DIRECTION REGIONALE DE L'URBANISME / GEWESTELIJKE DIRECTIE STEDENBOUW

Martial Resibois

BRUXELLES ENVIRONNEMENT / LEEFMILIEU BRUSSEL

Véronique Franchioly

DIRECTION REGIONALE DES MONUMENTS ET SITES / GEWESTELIJKE DIRECTIE
MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Thibault Jacobs

Pour les membres de la commission de concertation / Voor de leden van de overlegcommissie:

Le (la) Président(e),
De Voorzitter(-ster),



Gert Van Nerom

Le (la) Secrétaire (adjoint(e)),
De (adjunct-) Secretaris,

