

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

REF. DOSSIER : PU-39325

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 15/09/2026

1. Dossier PU-39325 - gk

DEMANDEUR

Commune de Molenbeek-Saint-Jean

LIEU

RUE D'OSTENDE 42

OBJET

Réaménager un ensemble d'espaces publics dans le quartier des Etangs Noirs, mettre en sens unique quelques voiries et adapter les largeurs des chaussées carrossables, créer des plateaux, modifier les revêtements, sécuriser les traversées piétonnes et les cheminements cyclistes, augmenter les surfaces déminéralisés, planter 33 arbres à haute tige et ajouter du mobilier urbain et des arceaux à vélo.

ZONE AU PRAS

espaces structurants, zones d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE), zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public, zones mixtes, zones d'habitation - Le bien est situé dans la zone de protection d'un ou plusieurs monument(s), ensemble(s) ou site(s) classé(s) ou inscrit(s) sur la liste de sauvegarde.

ENQUETE PUBLIQUE

du 11/08/2026 au 09/09/2026 – 11 courriers dont 2 demandes d'être entendu

MOTIF D'ENQUETE

- application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun)

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) notamment les articles 98 et suivants ;

Vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme ;

Vu l'article 123, 7° de la nouvelle loi communale ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 1996 relatif à la transmission de documents en vue de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et de lotir, des demandes de certificat d'urbanisme et de certificat d'urbanisme en vue de lotir modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 modifié par l'arrêté du Gouvernement du 25 avril 2019 (M.B. 7.V.2019) relatif aux commissions de concertation ;

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme ;

Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par Commune de Molenbeek-Saint-Jean pour réaménager un ensemble d'espaces publics dans le quartier des Etangs Noirs, mettre en sens unique quelques voiries et adapter les largeurs des chaussées carrossables, créer des plateaux, modifier les revêtements, sécuriser les traversées piétonnes et les cheminements cyclistes, augmenter les surfaces déminéralisés, planter 33 arbres à haute tige et ajouter du mobilier urbain et des arceaux à vélo, **Rue d'Ostende 42** ;

Instruction

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité **du 11/08/2026 au 09/09/2026** pour le motif suivant :

- application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun)

Considérant que 11 réclamations et demandes d'être entendus ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 11/08/2026 au 09/09/2026, portant sur les aspects suivants :

- Soutien général du projet ;
- Regret qu'un réaménagement de la place des Etangs Noirs n'est pas visé dans la présente demande de permis ;
- Regret de la dégradation du confort piéton aux endroits où les pavés béton sont changés pour des pavés en pierre bleue ;
- Demande d'aménager les traversées piétonnes en pavés béton ;
- Demande de renouveler la traversée piétonne devant l'Oxfam et de reculer les places de stationnement à cet endroit ;
- Question par rapport à la suppression des traversées piétonnes aux carrefours de la rue de la Colonne et la rue Van Male de Ghorain ;
- Regret des potelets en face de la chaussée de Merchtem n°68-80 en raison de la réduction de la largeur du trottoir ;
- Remarque la présence sur coupe de boules comme dispositifs de protection des trottoirs ;
- Remarque de devoir maintenir des devers de trottoir confortables ;
- Demande de maintenir des largeurs de trottoirs confortables à hauteur des terrasses ;
- Demande d'aménager des bandes cyclables sur la place des Osiers ;
- Demande prévoir davantage d'arceaux vélo dans la totalité des projets, notamment aux places et aux parvis des écoles ;
- Demande à ce que la demande de permis soit accompagnée d'une étude d'impact sur la circulation, notamment en ce qui concerne les mises en sens unique ;
- Demande de créer des filtres modales entre la rue de la Carpe et la rue E. de Grimberghe et entre la rue des Osiers et la rue des Quatre-Vents ;
- Demande d'adapter le régime de circulation aux parvis des écoles soit à des rues scolaires avec fermeture pendant les moments de dépose des élèves, soit à des zones de rencontre ;
- Demande d'incorporer des Nudge30 ;
- Demande de réduire la largeur de la chaussée carrossable à hauteur du sens unique de la rue des Osiers ;
- Demande de réduire la largeur de la chaussée carrossable à hauteur du parvis de l'école la Rose des Vents ;
- Espoir que les dispositifs ralentisseurs le long de la rue de la Carpe soient efficaces ;
- Demande de placer les débuts des rampes des plateaux à au moins 3m des traversées piétonnes ;
- Demande de réaménager la rue de la Carpe en pavés sciés afin de réduire le bruit ;
- Demande de maintenir les places de stationnement ;
- Regret que le projet ne soit pas plus ambitieux en termes de verdurisation ;
- Demande de supprimer les places de stationnement à faveur de plus de végétation, notamment sur les plateaux des carrefours et le long de la rue d'Ostende, la rue de la Carpe et la rue des Osiers ;
- Demande de verduriser plus dans le tronçon est de la rue des Quatre-Vents ;
- Demande d'augmenter le nombre d'arbres plantés et d'îlots de végétation ;

- Demande de clôturer l'aire de jeux au coin de la rue d'Ostende et la rue de la Carpe les soirées ;
- Remarque des nuisances sonores des jeunes sur les placettes ;
- Demande de clarifier le système d'éclairage prévu à la placette du carrefour de la rue d'Ostende et la rue de la Carpe ;

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

- Le Collège des Bourgmestre et Echevins de la commune de Molenbeek-Saint-Jean ;
- Bruxelles Mobilité ;
- Bruxelles Environnement ;
- La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) ;
- Le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles c/o VIVAQUA ;
- Le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ;

Vu l'avis favorable de la STIB du 02/06/2026 ;

Vu l'avis de Vivaqua du 04/06/2026 qui donne à titre indicatif une série de conditions concernant les conduites de distribution, les canalisations d'égout, les forages, la protection cathodique, le placement des grues, la plantation et l'abattage d'arbres ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Mobilité du 24/06/2026 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Environnement du 26/06/2026 ;

Vu l'avis favorable sous conditions du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (SIAMU) du 17/07/2026 ;

Considérant qu'au plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001, le bien se situe en :

- réseau viaire ;
- zone d'intérêt culturel, historique et d'embellissement (ZICHEE) ;
- espace structurant (chaussée de Merchtem devant le n°22) ;

Considérant que le bien se situe en voiries communales ;

Considérant que selon le plan Good Move, les statuts des voiries dans le périmètre du projet sont les suivants :

- Piéton :
 - o CONFORT (chaussée de Merchtem) ;
 - o QUARTIER (autres voiries) ;
- Vélo
 - o CONFORT (chaussée de Merchtem tronçon devant les n°53-75) ;
 - o QUARTIER (autres voiries) ;
- Transport Public :
 - o QUARTIER (rue des Quatre-Vents) ;
 - o Pas de spécialisation (autres voiries) ;
- Auto QUARTIER ;
- Poids Lourd QUARTIER ;

Considérant que, sur les cartes des risques d'inondations pour la Région bruxelloise de Bruxelles Environnement, le projet se trouve dans des zones à risque d'aléa :

- faible à moyen (carrefour rue d'Ostende et rue de la Carpe) ;
- faible (rue des Quatre-Vents tronçon devant les n°2-6 et chaussée de Merchtem tronçon devant les n°53-67) ;

Considérant que, selon le Manuel Espaces Publics (MEP), les programmations des voiries dans le périmètre du projet sont les suivantes :

- continuité verte (chaussée de Merchtem devant les n°20B-22) ;
- abord d'école (rue de Courtrai tronçon devant les n°50-62, place des Osiers, chaussée de Merchtem tronçon devant les n°2-20) ;
- centralité (rue des Quatre-Vents tronçon devant les n°2-26, rue Edmond de Grimberghe devant le n°67 et carrefour chaussée de Merchtem et rue Tazieaux) ;
- ville d'eau (carrefour rue d'Ostende et rue de la Carpe) ;
- localité (carrefour rue d'Ostende et rue Vanderdussen, rue d'Ostende tronçons devant les n°79-117 et devant les n°39-49, rue Vanderdussen tronçon devant les n°40-56, rue de la Carpe, rue des Osiers, rue de Courtrai tronçon devant les n°30-40, rue des Quatre-Vents tronçon devant les n°30-58 et la chaussée de Merchtem tronçon devant 64-88) ;

SITUATION EXISTANTE :

Considérant que :

Pour le carrefour de la rue d'Ostende avec la rue Vanderdussen :

- il consiste d'un croisement de deux voiries en double sens ;
- il est aménagé en forme de plateau en pavés pierre bleue ;
- la rue d'Ostende hors plateau est asphaltée ;
- la rue Vanderdussen côté sud est asphaltée, le côté nord est en pavés pierre bleue ;
- les places de stationnement sont en pavés pierre bleue ;
- il existe une place PMR devant la rue d'Ostende n°109 ;
- les trottoirs sont en pavés béton ;
- le carrefour est désaxé (il n'y a pas de connexion droite directe entre les deux côtés de la rue Vanderdussen) ;
- il existe une traversée piétonne au centre du plateau et des traversées de chaque bras des voiries, qui ne sont pas équipées de dalles podotactiles ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes ;
- les trottoirs du plateau sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des barrières de Croix St-André ;

Pour la rue de la Carpe, y inclus les carrefours avec la rue d'Ostende et la rue E. de Grimberghe :

- la rue de la Carpe est en double sens ;
- les deux carrefours constituent de croisements de voiries en double sens ;
- le carrefour avec la rue d'Ostende est aménagé en forme de plateau en pavés pierre bleue ;
- la rue d'Ostende hors plateau est asphaltée ;
- la rue de la Carpe, E. de Grimberghe et des Osiers sont en pavés pierre bleue ;
- les places de stationnement dans toutes les rues concernées sont en pavés béton, sauf celle du côté ouest de la rue d'Ostende, qui sont en pavés pierre bleue ;
- il existe une place PMR devant la rue des Osiers n°32 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- le carrefour avec la rue d'Ostende est désaxé (il n'y a pas de connexion droite directe entre les deux côtés de la rue Vanderdussen) ;
- il existe une traversée piétonne au centre du plateau de ce carrefour et deux traversées de la rue de la Carpe, qui ne sont pas équipées de dalles podotactiles ;
- les trottoirs du plateau sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des barrières de Croix St-André ;
- le carrefour avec la rue E. de Grimberghe et le carrefour de la rue E. de Grimberghe et de la rue des Osiers sont équipés de traversées sans dalles podotactiles ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes ;
- le parcelle de la rue d'Ostende n°42 est en ruines et des plantations sauvages ont commencé à y pousser ;
- il existe une placette largement minéralisé au coin de la rue E. de Grimberghe et la rue de la Carpe ;

Pour la rue de Courtrai, y inclus le carrefour avec la rue de la Carpe :

- la rue de la Carpe et la rue de Courtrai sont en double sens ;

- les chaussées carrossables sont en pavés pierre bleue ;
- toutes les places de stationnement sont en pavés béton ;
- il existe une place PMR devant la rue de Courtrai n°27 et devant la rue de la Carpe n°75 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- il existe des traversées piétonnes de tous les côtés du carrefour, qui ne sont pas équipées de dalles podotactiles ;
- les traversées et trottoirs sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des barrières de Croix St-André ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes ;

Pour la place des Osiers :

- la rue de Courtrai et le tronçon de la rue des Osiers entre la rue de Courtrai et la rue des Quatre-Vents sont en double sens ; le tronçon nord de la rue des Osiers et la rue des Quatre-Vents sont en sens unique ;
- les chaussées carrossables sont en pavés pierre bleue ;
- toutes les places de stationnement sont en pavés béton ;
- il existe une place PMR devant le n°1 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- il existe des traversées piétonnes de tous les côtés du carrefour de la rue des Osiers et la rue des Quatre-Vents, et une traversée de la rue de Courtrai, qui ne sont pas équipées de dalles podotactiles ;
- les traversées et trottoirs sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des barrières de Croix St-André ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes ;
- la place est complètement minéralisée à exception des 4 fosses à arbres ;
- il existe des arceaux à vélo devant le bâtiment d'Oxfam ;

Pour la rue des Quatre-Vents :

- la rue des Quatre-Vents est en sens unique, direction est > ouest ;
- la chaussée carrossable et le plateau devant les n°90-90A sont asphaltés ;
- toutes les places de stationnement sont en asphalte ;
- il existe une place PMR devant le n°4 ;
- il existe une zone de livraison devant les n°7-11 ;
- il existe un arrêt de bus devant les n°67-69 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- il existe une traversée piétonne à hauteur des carrefours de la rue de la Savonnerie, de la rue de la Colonne et de la rue Van Male de Ghorain, et à hauteur du plateau devant les n°90-90A ;
- ces traversées sont équipées de dalles podotactiles, à exception de celle de la rue de la Savonnerie ;
- les oreilles de trottoir sont protégées contre le stationnement sauvage via des potelets ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes à proximité du carrefour de la rue de la Savonnerie uniquement ;

Pour la chaussée de Merchtem :

- les tronçons de la chaussée de Merchtem du projet sont en sens unique, direction est > ouest ;
- la chaussée carrossable et le plateau devant les n°9-11 sont asphaltés ;
- toutes les places de stationnement sont en asphalte ;
- il existe une zone de livraison devant le n°67 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- il existe une traversée piétonne à hauteur du plateau devant les n°9-11, qui n'est pas équipée de dalles podotactiles ;
- le carrefour de la chaussée de Merchtem et la rue Tazieaux est équipé de traversées de tous les côtés, dalles podotactiles incluses ;
- les trottoirs sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des barrières de Croix St-André ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes à proximité du carrefour de la rue de la Savonnerie uniquement sur le tronçon nord du projet uniquement ;

SITUATION PROJETÉE :

Considérant que :

Pour le carrefour de la rue d'Ostende avec la rue Vanderdussen :

- il consiste d'un croisement de deux voiries en double sens ;
- il est aménagé en forme de plateau en pavés pierre bleue, avec des bandes cyclables de 50cm de large reliant les deux côtés de la rue d'Ostende ;
- ces bandes se situent à 80cm des filets d'eau ;
- la rue d'Ostende hors plateau est asphaltée ;
- la rue Vanderdussen côté sud est asphaltée, le côté nord est en pavés pierre bleue ;
- les places de stationnement sont en pavés pierre bleue ;
- les trottoirs sont en pavés béton ;
- dans certaines zones, le revêtement est refait ; dans d'autres, le revêtement existant est maintenu ;
- le carrefour est désaxé (il n'y a pas de connexion droite directe entre les deux côtés de la rue Vanderdussen) ;
- il existe une traversée piétonne au centre du plateau et des traversées de chaque bras des voiries, qui sont équipées de dalles podotactiles ;
- une traversée piétonne équipée de dalles podotactiles est ajoutée devant la rue d'Ostende n°74 ;
- les fosses à arbres existantes sont toutes maintenues et plusieurs sont élargies ;
- de nouvelles fosses de plantations sont aménagées ;
- plusieurs fosses sont aménagées via des bordures partiellement ajourées ;
- aucun arbre existant n'est abattu et 3 nouveaux arbres sont plantés ;
- des arceaux à vélo sont ajoutées ;
- des bancs sont ajoutées ;
- les trottoirs du plateau sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets, du mobilier urbain et des fosses de plantation ;

Pour la rue de la Carpe, y inclus les carrefours avec la rue d'Ostende et la rue E. de Grimberghe :

- le tronçon de la rue de la Carpe entre les deux carrefours est mis en sens unique direction nord > sud ;
- le carrefour avec la rue d'Ostende est aménagé en forme de plateau en pavés pierre bleue, avec des bandes cyclables de 50cm de large reliant les deux côtés de la rue d'Ostende ;
- ces bandes se situent à 80cm des filets d'eau ;
- la rue d'Ostende hors plateau est asphaltée ;
- la rue de la Carpe, E. de Grimberghe et des Osiers sont en pavés pierre bleue ;
- le tronçon de la rue de la Carpe entre les deux carrefours est aménagé en pavés pierre bleue, avec des bandes cyclables de 50cm de large reliant les deux carrefours ;
- les places de stationnement dans toutes les rues concernées sont en pavés béton, sauf celle du côté ouest de la rue d'Ostende, qui sont en pavés pierre bleue ;
- il existe une place PMR devant la rue des Osiers n°32 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- dans certaines zones, le revêtement est refait ; dans d'autres, le revêtement existant est maintenu ;
- là où le revêtement des places de stationnement est refait, il est aménagé en joints ouverts ;
- le carrefour avec la rue d'Ostende est désaxé (il n'y a pas de connexion droite directe entre les deux côtés de la rue Vanderdussen) ;
- il existe une traversée piétonne au centre du plateau de ce carrefour et des traversées de chaque bras des voiries, qui sont équipées de dalles podotactiles ;
- les trottoirs du plateau sont protégés contre le stationnement sauvage via des fosses de plantation ;
- le carrefour avec la rue E. de Grimberghe et le carrefour de la rue E. de Grimberghe et de la rue des Osiers sont équipés de traversées avec dalles podotactiles ; une traversée est supprimée à faveur de la création de larges fosses de plantation ;
- les fosses à arbres existantes sont toutes maintenues et plusieurs sont élargies ;
- de nouvelles fosses de plantations sont aménagées ;
- plusieurs fosses sont aménagées via des bordures partiellement ajourées ;
- aucun arbre existant n'est abattu et 10 nouveaux arbres sont plantés ;
- des arceaux à vélo sont ajoutées ;
- des bancs sont ajoutées ;

- une structure ludique est implantée sur la parcelle de la rue d'Ostende n°42, entourée par des murets et avec une zone plantée contre la limite parcellaire des voisins ;
- la placette au coin de la rue E. de Grimberghe et la rue de la Carpe est équipée d'assises et de fosses de plantations ;

Pour la rue de Courtrai, y inclus le carrefour avec la rue de la Carpe :

- la rue de la Carpe et la rue de Courtrai côté ouest sont en double sens ; selon les plans, la rue de Courtrai côté est mis en sens unique, bien qu'une largeur de voirie de double sens est maintenue ;
- un large plateau est aménagé, qui comprend le carrefour, le parvis de la future Cour des Associations et le parvis de l'école GBS Windroos ;
- les chaussées carrossables hors plateau sont en pavés pierre bleue ;
- le plateau est en pavés béton à hauteur du carrefour et des parvis, mais les tronçon interstices sont asphaltés ;
- toutes les places de stationnement sont en pavés béton ;
- il existe une place PMR devant la rue de Courtrai n°25 et devant la rue de la Carpe n°73 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- dans certaines zones, le revêtement est refait ; dans d'autres, le revêtement existant est maintenu ;
- là où le revêtement des places de stationnement est refait, il est aménagé en joints ouverts ;
- il existe des traversées piétonnes de tous les côtés du carrefour, qui sont équipées de dalles podotactiles ;
- des traversées équipées de dalles podotactiles sont aménagées à hauteur des deux parvis ;
- les traversées et trottoirs sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des fosses de plantation ;
- les fosses à arbres existantes sont toutes maintenues et plusieurs sont élargies ;
- de nouvelles fosses de plantations sont aménagées ;
- plusieurs fosses sont aménagées via des bordures partiellement ajourées ;
- aucun arbre existant n'est abattu et 5 nouveaux arbres sont plantés ;
- du stationnement « Kiss & Ride » est aménagé devant l'école ;
- des bancs sont ajoutées ;

Pour la place des Osiers :

- le tronçon de la rue des Osiers entre la rue de Courtrai et la rue des Quatre-Vents et le bout de la rue de Courtrai sont mis en sens unique ; selon les plans, la rue de Courtrai côté est mis en sens unique, bien qu'une largeur de voirie de double sens est maintenue ;
- les chaussées carrossables sont en pavés pierre bleue ;
- toutes les places de stationnement sont en pavés béton ;
- il existe une place PMR devant le n°1 ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- le revêtement existant est majoritairement maintenu, à exception de quelques oreilles et courbes de trottoir ;
- il existe des traversées piétonnes de tous les côtés du carrefour de la rue des Osiers et la rue des Quatre-Vents, et une traversée de la rue de Courtrai, qui sont équipées de dalles podotactiles ;
- une traversée de la rue des Osiers est ajoutée en face de la maison de quartier, qui est équipée de dalles podotactiles ;
- les traversées et trottoirs sont protégés contre le stationnement sauvage via des fosses de plantation et du mobilier urbain ;
- les fosses à arbres existantes sont toutes maintenues et plusieurs sont élargies ;
- de nouvelles fosses de plantations sont aménagées ;
- plusieurs fosses sont aménagées via des bordures partiellement ajourées ;
- aucun arbre existant n'est abattu et 4 nouveaux arbres sont plantés ;
- un élément de jeux, une longue table de picnic et une large fosse de plantation sont implantés à la place des Osiers ;
- il existe des arceaux à vélo devant le bâtiment d'Oxfam ; le revêtement en dessous est en pavés joints ouverts ;

Pour la rue des Quatre-Vents :

- la rue des Quatre-Vents est en sens unique, direction est > ouest ;
- la chaussées carrossable est asphaltée ;

- le plateau existant devant les n°90-90A est élargi et aménagé en pavés béton ;
- toutes les places de stationnement sont en asphalte, à exception de quelques-unes qui sont aménagées en pavés béton à joints ouverts ;
- il existe une place PMR devant le n°4 ;
- il existe une zone de livraison devant les n°7-11 ;
- l'arrêt de bus devant les n°67-69 est mis aux normes ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- il existe une traversée piétonne à hauteur des carrefours de la rue de la Savonnerie et à hauteur du plateau devant les n°90-90A ; la traversée de la rue de la Savonnerie n'est pas équipée de dalles podotactiles ;
- selon les plans, les traversées de la rue de la Colonne et de la rue Van Male de Ghorain sont supprimées ;
- les fosses à arbres existantes sont toutes maintenues ;
- de nouvelles fosses de plantations sont aménagées ;
- plusieurs fosses sont aménagées via des bordures partiellement ajourées ;
- aucun arbre existant n'est abattu et 13 nouveaux arbres sont plantés ;
- des arceaux à vélo sont ajoutées ;
- des bancs sont ajoutées ;

Pour la chaussée de Merchtem :

- les tronçons de la chaussée de Merchtem du projet sont en sens unique, direction est > ouest ;
- la chaussée carrossable hors plateaux est asphaltée ;
- le plateau existant devant les n°9-11 est élargi de manière significative ;
- un plateau est aménagé devant la maison des Cultures et de la Cohésion Sociale ;
- ces deux plateaux sont aménagés en pavés béton ;
- toutes les places de stationnement sont en asphalte ;
- la zone de livraison devant le n°67 est aménagé en pavés béton à joints ouverts ;
- tous les trottoirs sont en pavés béton ;
- il existe une traversée piétonne à hauteur du plateau devant les n°9-11, qui n'est pas équipée de dalles podotactiles ;
- le carrefour de la chaussée de Merchtem et la rue Tazieaux est équipé de traversées de tous les côtés, dalles podotactiles incluses ;
- les trottoirs sont protégés contre le stationnement sauvage via des potelets et des barrières de Croix St-André ;
- il y a quelques fosses à arbres existantes à proximité du carrefour de la rue de la Savonnerie uniquement sur le tronçon nord du projet uniquement ;

OBJECTIFS :

Considérant que la demande de permis vise à rendre plus durable la mobilité et à lutter contre le trafic de transit, à verduriser les espaces publics, à lutter contre les effets d'îlot de chaleur et à améliorer la gestion des eaux pluviales et à créer un espace public mieux équipé et activé ;

MOTIVATION :

En ce qui concerne les aménagements piétons :

Considérant que le revêtement pour les trottoirs doit être conforme au RRU et aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ;

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

Considérant qu'il y a lieu de réduire la quantité de potelets qui sont proposés (dans les projets du carrefour de la rue d'Ostende et de la chaussée de Merchtem) en les plaçant à une inter-distance de 2m ;

Considérant que dans le projet du carrefour de la rue d'Ostende, il y a lieu d'ajouter un bras aux dalles podotactiles du coin de la rue d'Ostende et la rue Vanderdussen qui oriente les personnes malvoyantes vers la façade du n°63 ;

Considérant que dans le projet de la place des Osiers, la jonction avec le projet de la rue des Quatre-Vents semble erronée sur les plans ; que le trottoir nord à hauteur de cette jonction ne s'aligne pas avec la bande de stationnement du projet de la rue des Quatre-Vents ni avec l'emplacement de la bouche d'égout, qui vise à être intégrée dans le filet d'eau ; qu'il y a lieu de corriger cette erreur sur les plans en élargissant cette oreille de trottoir ;

Considérant que dans le projet de la rue des Quatre-Vents, les plans semblent indiquer la suppression des traversées piétonnes aux carrefours de la rue de la Colonne et de la rue Van Male de Ghorain, sans que cela se justifie ; qu'il y a lieu de corriger cette erreur sur les plans en les remettant sur les plans, dalles podotactiles et bordures à niveau 0 comprises ;

Considérant qu'alternativement, en ce qui concerne le carrefour de la rue Van Male de Ghorain, il y a lieu d'étudier la possibilité d'aménager ce carrefour en forme de plateau, étant donné le caractère rectiligne de la rue des Quatre-Vents et l'absence de dispositifs ralentisseurs dans le projet ;

Considérant que dans le projet de la rue des Quatre-Vents, il y a lieu d'équiper la traversée de la rue de la Savonnerie de dalles podotactiles ;

Considérant que sur la coupe 212 qui traite sur le projet de la chaussée de Merchtem, il est indiqué la présence d'une boule comme dispositif de protection du trottoir, bien que les plans indiquent que ce sont des potelets ; que de toute façon, les boules sont dangereuses pour les piétons et les potelets doivent être privilégiés où besoin dans la totalité des projets ;

Considérant en outre que cette coupe démontre un trottoir en forte pente ; que le devers des trottoirs ne peut pas dépasser les 2% dans la totalité des projets ;

Considérant que les emplacements des tables de terrasses ne sont pas visés par des permis d'urbanisme ; que néanmoins, il y a lieu de prévoir l'espace nécessaire à hauteur des horecas afin d'éviter le placement des tables dans les cheminements des piétons (ce qui pourrait inclure le placement des terrasses (saisonniers) sur les places de stationnement) ;

En ce qui concerne les aménagements cyclistes :

Considérant que la demande de permis propose la création de bandes cyclables à hauteur du plateau du carrefour de la rue d'Ostende et la rue Vanderdussen, à hauteur du carrefour de la rue d'Ostende et la rue de la Carpe, et le long de la rue de la Carpe ; que ceci constituent toutes des zones où le revêtement existant (pavés en pierre bleue bombés) ne sont pas touchés ;

Considérant que ces bandes permettent de créer une situation sécurisée et confortable pour les cyclistes sans devoir refaire le revêtement sur toute la chaussée carrossable ;

Considérant que les bandes sont implantées à 80cm des stationnements en voirie et permettent dès lors une sécurisation par rapport aux portières des voitures garées ;

Considérant que cette solution est positive ; qu'il est regrettable qu'il persiste des zones de la chaussée carrossable en pavés bombés qui ne sont pas équipées de ces bandes cyclables (notamment la place des Osiers et les voies de liaison entre les projets de la rue de la Carpe, la rue de Courtrai et la place des Osiers) ; qu'il y a lieu d'étudier l'intégration de cet aménagement dans le projet de la place des Osiers ;

Considérant que des arceaux vélo sont proposés dans toutes les zones de projet, sauf le projet de la rue de Courtrai ; que néanmoins, comme les projets suppriment les barrières de Croix St-André, qui dans la situation existante font mobilier de stationnement cycliste, l'offre en stationnement vélo n'est pas augmenté voire même réduit dans les projets ;

Considérant en outre que les parvis de plusieurs écoles ne sont pas équipés d'arceaux à vélo ; que le demandeur a clarifié en séance de la commission de concertation que pour le projet de la rue de Courtrai, 6 arceaux seront prévus dans la cour de l'école GBS Windroos et 12 arceaux seront prévus à l'entrée de la future cour des associations ;

Considérant de ce qui précède que de manière générale, il y a lieu d'augmenter l'offre en stationnement vélo dans la demande de permis ;

Considérant que le modèle d'arceau n'est pas précisé dans la demande de permis, mais qu'il semble constituer de différents modèles selon les zones de projet, implantés à de différentes inter-distances ;

Considérant que dans la majorité des cas, les arceaux sont implantés de façon oblique de la voirie, mais que cela n'est pas toujours le cas ;

Considérant en outre que la demande de permis ne semble pas inclure d'arceaux à destination de vélos cargos ;

Considérant que de manière générale, il y a lieu d'utiliser le modèle d'arceau de type U inversé, implanté à un entraxe de 1,40m pour les vélos classiques, mais de 1,80m entre les U inversés à destination des vélos cargos ; qu'il y a lieu de viser à un ratio de 10% d'arceaux à vélo-cargo et de favoriser leurs emplacements à proximité des commerces ; que tous les arceaux visent à être implantés de façon oblique à la voirie afin d'éviter que les vélos ne débordent pas sur la chaussée ou le trottoir ;

En ce qui concerne la chaussée carrossable :

Considérant que la demande de permis modifie la circulation automobile du quartier, en mettant en sens unique (direction nord > sud) le tronçon de la rue de la Carpe entre les carrefours de la rue d'Ostende et la rue de Grimberghe et le tronçon de la rue des Osiers entre les carrefours de la rue de Courtrai et la rue des Quatre-Vents ;

Considérant que cette modification de la circulation a été étudiée dans une étude de mobilité de 2024 qui est inclus comme document annexe à la présente demande de permis ;

Considérant que cette étude avait étudié les 9 possibles combinaisons des scénarios suivants :

- pour le tronçon de la rue de la Carpe entre les carrefours de la rue d'Ostende et la rue de Grimberghe : 1) fermeture à la circulation, 2) mise en sens unique direction nord > sud et 3) mise en sens unique direction sud > nord ;
- pour le tronçon de la rue des Osiers entre les carrefours de la rue de Courtrai et la rue des Quatre-Vents : 1) maintien du double sens, 2) mise en sens unique direction nord > sud et 3) mise en sens unique direction sud > nord ;

Considérant que l'étude de mobilité recommande à ce que le tronçon de la rue de la Carpe entre les carrefours de la rue d'Ostende et la rue de Grimberghe et le tronçon de la rue des Osiers entre les carrefours de la rue de Courtrai et la rue des Quatre-Vents soient mis en sens unique direction nord > sud et d'y aménager des voiries en sens unique limité (SUL) ; que la demande de permis a adapté cette modification du régime de circulation et propose des SUL sur ces tronçons ;

Considérant que l'étude de mobilité clarifie que ce scénario soit privilégié pour les raisons suivantes :

- l'accessibilité à l'école n°1 n'est que peu entravée ;
- le sens est => ouest de la section de la rue de Courtrai comprise entre la rue des Osiers et la rue de la Carpe peut être supprimé au profit d'un aménagement de convivialité ;
- les sens déviés sont les moins fréquentés réduisant ainsi au maximum l'impact des reports ;

Considérant que l'étude indique que « le seul bémol est la potentielle croissance de trafic sur la rue des 4 Vents au-delà de la rue des Osiers. Il est probable que cette croissance soit en partie amortie par une déviation à plus grande échelle non identifiable dans la présente réflexion » ;

Considérant que de toute façon, la croissance du trafic pour la rue des Quatre-Vents telle que constatée dans l'étude augmente à 255 evp/h en HPM et à 320 evp/h en HPS, ce qui reste largement en dessous de la capacité théorique de 600 evp/h/bande pour la voirie locale de la rue des Quatre-Vents ;

Considérant en outre que les chiffres de report de l'étude se basent sur des hypothèses maximalistes de report ; qu'ils ne prennent pas en compte, entre autres, le transfert modal que le projet encourage ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu d'estimer que le trafic attendu ne dépassera pas la capacité théorique de cette voirie ;

Considérant que, vu ce qui précède, la modification du régime de circulation n'est pas estimée substantielle ;

Considérant que la demande de permis maintient le régime 30 dans la totalité des projets, y inclus aux parvis des écoles ; qu'il n'est pas cohérent d'imposer des zones de rencontre sur les courts tronçons des parvis uniquement ; que le maintien du régime 30 est acceptable ;

Considérant que sur le plan du projet de la rue de Courtrai, il est indiqué que le tronçon de la rue de Courtrai n°30-40 est mis en sens unique, bien qu'une largeur de 5,40m est maintenu pour la chaussée

carrossable, filets d'eau compris ; que, comme il existe une zone entre le projet de la rue de Courtrai et le projet de la place des Osiers qui n'est pas réaménagé, il n'est pas possible d'adapter la largeur de la voirie sans créer une incohérence dans l'aménagement ;

Considérant en outre la mise en sens unique du tronçon de la rue des Osiers devant les n°1-7 et la réduction de la largeur de voirie au jonction avec la rue de Courtrai ;

Considérant de ce qui précède qu'il est probable que les automobilistes vont rouler dans les deux sens sur le tronçon de la rue de Courtrai devant les n°6-40, malgré la mise en sens unique, au vu de la largeur de chaussée disponible ; qu'il y a lieu de clarifier par conséquent si ce tronçon de voirie est en sens unique ou en double sens ;

Considérant que le tronçon de la rue des Osiers qui est mis en sens unique maintient néanmoins une largeur de 4,7m, filets d'eau compris ; que cette largeur dépasse largement la largeur nécessaire d'un SUL ; qu'en outre, au vu de la longueur réduite de ce tronçon, il risque d'encourager un non-respect du sens unique ;

Considérant qu'en outre, la bordure de la place est déjà modifiée dans l'objet de la demande ; qu'il y a lieu de l'adapter davantage afin d'élargir la place et réduire la largeur de la chaussée carrossable ;

Considérant les conditions émises dans l'avis du SIAMU ; qu'elle visent à être respectées ;

Considérant qu'en général, les girations doivent être assurées en les testant selon les girations réelles des auto-échelles du SIAMU selon les règles expliqués dans la première condition du SIAMU ;

Considérant que l'accès pompiers à l'école des Quatre-Vents doit être accessible depuis la rue de Courtrai ; que ceci implique une modification des fosses de plantations des deux côtés de la voie pompier ;

Considérant que les auto-échelles du SIAMU doivent pouvoir atteindre les baies en façade du 4 rue de Courtrai en pouvant se stationner à maximum 10m du plan de façade de cet immeuble ; que l'aménagement de la place des Osiers doit être adapté afin de permettre cet accès, notamment en ce qui concerne le long banc proposé sur la place ;

Considérant que le guide pratique « Installation de dispositifs ralentisseurs surélevés en Région de Bruxelles-Capitale : Plateaux, ralentisseurs et coussins » de Bruxelles Mobilité recommande une distance de minimum 3m entre le peigne des rampes des plateaux et les passages piéton ; qu'à plusieurs endroits, le projet ne se conforme pas à cette situation ;

Considérant que les rampes des plateaux font 2,5m de long dans la totalité des projets ; que cette longueur est uniquement nécessaire aux voiries qui ont un passage de bus ; que dans d'autres voiries, les longueurs des rampes peuvent être réduites ; que si réduites, elles seront plus efficaces comme dispositifs ralentisseurs ;

Considérant que dans le projet de la rue de Courtrai, un plateau est aménagé au carrefour de la rue de Courtrai et la rue de la Carpe, qui s'étend jusqu'aux parvis de l'école GBS Windroos et de la future Cour des Associations ; que le long de ce plateau étendu, le carrefour-même et les deux parvis sont aménagés en pavés béton, bien que le tronçon entre le carrefour-même et les deux parvis sont aménagés en asphalté ; que ceci complexifie l'aménagement et son aspect esthétique en ajoutant un nouveau revêtement à l'endroit (l'asphalté) sans que cela s'avère nécessaire ; qu'il y a lieu d'aménager l'entièreté du plateau dans un seul revêtement (pavés béton) ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 juin 2026 entamant la procédure de classement comme monument de certaines parties de la Maison Leclercq, sis rue Edmond de Grimberghe 64 à Molenbeek-Saint-Jean ;

Considérant que les perspectives vers et depuis les monuments classés doivent être préservées ; que cette procédure de classement change la manière d'apprécier les abords immédiats du bâtiment ;

En ce qui concerne les plantations et la gestion des eaux pluviales :

Considérant l'objectif régional de zéro-rejet d'eaux pluviales au réseau d'égouttage pour une pluie de retour 100 ans ;

Considérant que la gestion de l'eau de pluie au plus proche de là où elle tombe contribue à restaurer le cycle naturel de l'eau, à utiliser les espaces urbains et les rendre multifonctionnels, à améliorer le

cadre de vie, à lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleur, à limiter les rejets d'eau propre à l'égout, etc. ;

Considérant que le projet a été accompagné par le service du Facilitateur eau ;

Considérant que certaines zones de projet (et en particulier la rue d'Ostende) sont concernées par une proximité avec la nappe d'eau souterraine, qui se trouve à une profondeur d'environ 4 m d'après l'outil Brueotool ;

Considérant que le projet prévoit de gérer une lame d'eau d'environ 30mm, en adéquation avec les conseils du facilitateur eau et les potentiels des espaces publics ;

Considérant que le projet prévoit la mise en œuvre de noues paysagères le long des axes de circulation, des arbres de pluie et des structures stockantes/drainantes sous les placettes et zones de stationnement ;

Considérant que les infrastructures techniques/impétrants présentes en sous-sol limitent le développement de la GiEP ;

Considérant que le projet met en pavés à joints ouverts toutes les places de stationnement qui sont réaménagées et des parties des trottoirs que se situent hors le cheminement naturel des piétons ;

Considérant que la demande de permis aménage une grande partie des fosses de plantations avec des bordures ajourées ; que ceci contribue à la GiEP en ce que les fosses récoltent les eaux de pluie qui s'écoulent ;

Considérant pour le projet de la rue de la Carpe, le schéma de la note explicative sur la page 29 n'indique que très peu de bordures ajourées ; que par exemple, il n'y a pas de bordures ajourées proposées pour toutes les fosses le long de la rue de la Carpe, ni pour la fosse en face de la rue d'Ostende n°45 ; qu'il y a de clarifier cette situation et de maximiser l'utilisation de bordures ajourées ;

Considérant l'apport opportun du projet en termes de végétalisation et de création de nouvelles continuités vertes dans une zone densément bâtie se situant en dehors du réseau écologique bruxellois ;

Considérant le fait que la quartier des Etangs Noirs constitue un des îlots de chaleur plus importants de la Région Bruxelloise ;

Considérant qu'au vu du changement climatique, la probabilité d'étés chauds et de canicules est augmentée, comme l'a été observé dans l'été de 2026 ;

Considérant que le quartier des Etangs Noirs est également un des plus densément bâtis et habités de la Région Bruxelloise ;

Considérant dans ce sens l'importance d'un espace public de qualité qui est déminéralisé au plus possible, qui gère les eaux de pluie et qui crée une canopée arborée importante et génératrice de fraîcheur et d'ombre ;

Considérant le PRDD qui prévoit que "d'une manière générale, mais particulièrement dans les quartiers denses où le minéral prédomine, l'espace public sera enrichi d'un maximum d'éléments naturels : pelouses, arbres, plantations, pièces d'eau, ... L'objectif est d'accroître la biodiversité urbaine et le contact avec la nature mais aussi de contribuer à la santé des Bruxellois. Il s'agira, entre autres, de s'appuyer et de renforcer les maillages qui contribuent à rendre cette présence de la nature continue entre espaces publics et privés. Ces éléments naturels servent aussi à compenser les effets d'un climat changeant. Ainsi, un maximum d'arbres sera planté en raison de leur action rafraîchissante en cas de vague de chaleur (ombre), de leur propriété d'assainissement de l'air et de leur capacité à retenir l'eau" ;

Considérant que dans ce sens, dans la totalité des projets proposés, il existe encore trop de zones larges sans présence d'arbres ; qu'à certains endroits, il est possible de les intégrer en trottoir ou de remplacer une arbuste proposée par un arbre ; que dans d'autres zones, ils doivent être implantés au sacrifice d'une place de stationnement ;

Considérant que dans certaines de ces larges zones sans arbres, la demande de permis ne touche pas aux revêtements ; qu'au vu de l'absence d'un éventuel chantier à ces endroits lié à la présente demande de permis et au vu des budgets limités disponibles pour la réalisation du projet, il est accepté de ne pas y planter d'arbres dans l'objet de ce projet-ci, même si ceci est regrettable, en ce qu'il réduit la capacité du futur aménagement de résilier aux effets d'îlot de chaleur ;

Considérant que les plantations additionnelles et les adaptations des abords de la rue E. de Grimberghe 64 conditionnées dans cet avis mèneraient à une réduction de 12% de l'offre de stationnement dans les périmètres des projets, au lieu d'une réduction de 11% telle que proposée dans la demande de permis ;

Considérant que ces pourcentages de réduction sont en dessous de l'objectif régional de 25% de réduction des places de stationnement en espace public à l'horizon 2030, tel qu'envisagé dans le PRDD ;

Considérant l'étude de stationnement sur base d'un éventuel projet de réaménagement de la place des Etangs Noirs, qui a été mené par parking.brussels en 2022 et qui a été inclus comme document annexe à la présente demande de permis ; que cette étude conclut d'une saturation du stationnement en voirie du quartier au-cas-où le stationnement sur la place serait complètement supprimée ; que bien que la situation depuis 2022 a déjà changé et que le périmètre de cette étude ne correspond pas à 100% avec les zones de projet de cette demande de permis, les conclusions restent de manière générale pertinentes ;

Considérant que cette étude justifie une réduction plus limitée de l'offre en stationnement en voirie dans le quartier par rapport au taux envisagé dans la Région ; que néanmoins, une augmentation de 11 à 12% de réduction en places (suppression de 2 places additionnelles dans tout le quartier) est accessoire et n'amène pas en soi à une saturation du stationnement ; que dans ce sens, la suppression de quelques places additionnelles à faveur d'une verdurisation et d'une création d'ombre et de fraîcheur plus ambitieuse se justifie ;

Considérant que les plantations ne peuvent pas mener à la création de masques de visibilité, notamment à hauteur des traversées piétonnes ; que par conséquent, il y a lieu de ne pas planter d'arbustes dans les 5m en amont des traversées piétonnes, comme l'est proposé à plusieurs endroits sur les différents zones ;

En ce qui concerne le mobilier urbain :

Considérant que le projet prévoit le placement de bancs ; que des points de repos (bancs, banquettes et sièges) sont importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu l'âge et/ou leur condition physique ; que ces points de repos doivent être accessibles et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne (25% d'entre eux équipés de dossier et accoudoirs) ;

Considérant qu'il y a lieu de clarifier si l'aire de jeux au carrefour de la rue d'Ostende et la rue de la Carpe sera clôturée les nuits ;

Considérant qu'il y a lieu de clarifier la stratégie d'éclairage aux places notamment ;

CONCLUSION :

Considérant que dans sa globalité, le projet est conforme aux objectifs du plan Good Move, en raison de la réduction du trafic de transit, de l'apaisement des rues locales et de l'amélioration de la situation pour les modes actifs ;

Considérant qu'il y a lieu d'améliorer de manière ponctuelle les aménagements pour les modes actifs ;

Considérant qu'il est impératif de garantir les flux et les accès des auto-échelles du SIAMU ;

Considérant qu'il y a lieu de lutter davantage contre les îlots de chaleur en plantant plus d'arbres et en les implantant de manière à maximiser la création d'ombre ;

Considérant de ce qui précède qu'il y a lieu d'améliorer ponctuellement le projet ;

Considérant que pour les raisons énoncées ci-dessus, le projet ne constitue pas suffisamment un bon aménagement des lieux et qu'il y a donc lieu de revoir quelque peu le projet ;

DECIDE :

Sans préjudice des avis à intervenir auprès des autres autorités compétentes en la matière, d'émettre un **AVIS FAVORABLE UNANIME** sur le projet à condition :

Article 1

De mettre en œuvre les remarques de l'avis du service d'incendie et d'aide médicale urgente du 17/07/2026 lors de l'exécution du permis et d'introduire des plans modificatifs tenant compte des remarques suivantes :

En ce qui concerne les aménagements piétons :

En général :

- Assurer des devers de trottoir de 2% maximum ;
- Ne pas utiliser de boules comme dispositifs de protection des trottoirs contre le stationnement sauvage ;
- Penser les placements des terrasses afin de garantir un passage libre confortable le long des trottoirs ;

Pour le carrefour de la rue d'Ostende :

- Placer les potelets à hauteur de l'accès au garage de la boulangerie à une inter-distance de 2m ;
- Ajouter un bras aux dalles podotactiles du coin de la rue d'Ostende et la rue Vanderdussen qui oriente les personnes malvoyantes vers la façade du n°63 ;

Pour la place des Osiers :

- Elargir l'oreille de trottoir en face de la rue des Quatre-Vents n°49 afin d'avoir une jonction nette avec le projet de la rue des Quatre-Vents (projet 5) ;

Pour la rue des Quatre-Vents :

- Maintenir les traversées piétonnes à hauteur des carrefours de la rue de la Colonne et de la rue Van Male de Ghorain, dalles podotactiles et bordures à niveau zéro comprises ;
- Étudier la possibilité d'aménager le carrefour avec la rue Van Male de Ghorain en forme de plateau et d'y incorporer des traversées de la rue des Quatre-Vents ;
- Équiper la traversée de la rue de la Savonnerie de dalles podotactiles ;

Pour la chaussée de Merchtem :

- Placer les potelets à une inter-distance de 2m ;

En ce qui concerne les aménagements cyclistes :

En général :

- Mettre en œuvre un dispositif de stationnement vélo pour les vélos classiques et les vélo-cargo de type U inversés :
 - Identifier visuellement les U inversés à destination des vélos-cargo ;

- Mettre en œuvre un entraxe de 1,40 m entre les U inversés à destination des vélos classiques et un entraxe 1,80m entre les U inversés à destination des vélos-cargo ;
- Viser à un ratio de 10% d'arceaux à vélo-cargo ; favoriser leurs emplacements à proximité des commerces ;
- Positionner les arceaux à vélo de façon oblique à la voirie afin d'éviter que les vélos ne débordent pas sur la chaussée ou le trottoir ; viser à ne pas réduire l'offre en arceaux dans le projet ;
- Augmenter l'offre en stationnement vélo dans la totalité des projets, notamment aux placettes et aux parvis des écoles ;

Pour la place des Osiers :

- Etudier l'intégration de bandes cyclables ;

En ce qui concerne la chaussée carrossable :

En général :

- Vérifier les girations des auto-échelles du SIAMU, tel que décrit dans la première condition de leur avis ;
- Garantir une inter-distance de 3m minimum entre les peignes des rampes des plateaux et les traversées piétonnes ;
- Réduire les longueurs des rampes des plateaux à moins de 2,5m, à exception aux endroits où passent les bus ;

Pour la rue de la Carpe :

- Décaler la place de stationnement PMR située devant la façade du 64, rue Edmond de Grimberghe vers la zone de jardin ; élargir le trottoir à hauteur de l'espace libéré devant la façade ;
- Définir la zone située entre la fosse de plantations et l'accès au garage du 64, rue Edmond de Grimberghe, qui se situe du côté de la rue des Osiers, soit en y élargissant la fosse, soit en y installant des arceaux à vélo ;

Pour la rue de Courtrai :

- Clarifier le régime de circulation pour le tronçon de la rue de Courtrai n°30-40 ;
- Simplifier le revêtement du plateau de la rue de Courtrai en supprimant l'asphalte à faveur des pavés béton ;
- Garantir les girations depuis la rue de Courtrai à la voie pompier de l'école Rose des Vents en adaptant les fosses de plantations des deux côtés ;

Pour la place des Osiers :

- Adapter l'aménagement de la place afin de permettre aux auto-échelles d'atteindre les baies en façade du 4 rue de Courtrai ;
- Réduire le plus possible la largeur du sens unique de la rue des Osiers tout en garantissant le fonctionnement du SUL et l'accès des auto-échelles du SIAMU ;

En ce qui concerne les plantations et la gestion des eaux pluviales :

Pour la rue de la Carpe :

- Clarifier les zones où sont proposées les bordures ajourées des fosses de plantations ; maximiser l'utilisation de bordures ajourées où possible ;

- Ne pas planter d'arbustes dans les 5m en amont de la traversée piétonne en face du n°55 (masque de visibilité) ;
- Augmenter le nombre d'arbres en voirie en :
 - o Créant une fosse à arbre sur le tronçon de la rue de la Carpe n°35-45 ;

Pour la place des Osiers :

- Ne pas planter d'arbustes dans les 5m en amont de la traversée piétonne au carrefour de la rue de Courtrai (masque de visibilité) (fosse du côté sud uniquement) ;
- Augmenter le nombre d'arbres en voirie en créant une fosse à arbre devant le bâtiment Oxfam, tout en garantissant les accès et sorties du bâtiment ;

Pour la rue des Quatre-Vents :

- Augmenter le nombre d'arbres en voirie en :
 - o Créant une fosse à arbre devant le n°100 ;
 - o Plantant un arbre dans la fosse devant le n°25 ;
 - o Plantant un arbre dans la fosse devant le n°15 ;
 - o Plantant un arbre dans la fosse devant le n°11 ;

Pour la chaussée de Merchtem :

- Ne pas planter d'arbustes dans les 5m en amont de la traversée piétonne en face de la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale (masque de visibilité) ;
- Augmenter le nombre d'arbres en voirie en :
 - o Plantant un arbre dans chacun des deux fosses devant la Maison des Cultures et de la Cohésion Sociale ;

En ce qui concerne le mobilier urbain :

En général :

- Equiper au minimum 25% des bancs dans le projet de dossier et accoudoirs ;

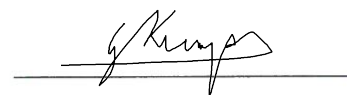
Pour la rue de la Carpe :

- Clarifier si l'aire de jeux au carrefour de la rue d'Ostende et la rue de la Carpe sera clôturé les nuits ;
- Clarifier la stratégie d'éclairage aux places notamment.

DELEGUES

SIGNATURES

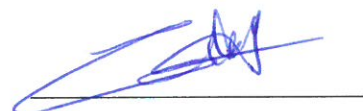
URBAN BRUSSELS



MONUMENTS ET SITES



BRUXELLES ENVIRONNEMENT



ADMINISTRATION COMMUNALE

ABSTENTION

