

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION DU 27/06/2023

1. Dossier PU-38550 – S.A (n.b)

<u>DEMANDEUR</u>	Commune de Molenbeek-Saint-Jean Monsieur Jef VAN DAMME
<u>LIEU</u>	BOULEVARD EDMOND MACHTENS
<u>OBJET</u>	Réaménager tout l'espace Beekkant ; aménager une station de bus autour de la station de métro existante, aménager un parvis métropolitain planté devant la station, requalifier les jardins Machtens au pied des tours de logements et mettre à sens unique le Boulevard Machtens.
<u>ZONE AU PRAS</u>	espaces structurants, zones d'intérêt régional, zones de forte mixité, zones d'habitation à prédominance résidentielle - Le bien est compris dans le contrat de rénovation urbaine Gare de l'Ouest.
<u>ENQUETE PUBLIQUE</u>	du 19/05/2023 au 17/06/2023 – 12 courriers dont 3 demandes d'être entendu
<u>MOTIFS D'ENQUETE/CC</u>	- 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) - application de la prescription générale 0.3. du PRAS (actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés) - rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours - application de la prescription particulière 18.a13 du PRAS (actes et travaux dans une ZIR en l'absence de PPAS)

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 la Commune de Molenbeek-Saint-Jean, représentée par Monsieur Jef VAN DAMME concernant : le réaménagement de tout l'espace Beekkant ; l'aménagement d'une station de bus autour de la station de métro existante,

l'aménagement d'un parvis métropolitain planté devant la station, la requalification des jardins Machtens au pied des tours de logements et la mise à sens unique du Boulevard Machtens, **boulevard Edmond Machtens ;**

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité **du 19/05/2023 au 17/06/2023**, et à l'avis de la commission de concertation du **27/06/2023** pour les motifs suivants :

- 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)
- application de la prescription générale 0.3. du PRAS (actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés)
- Rapport d'incidences - Art. 175/20 - MPP - Enquête de 30 jours
- application de la prescription particulière 18.al3 du PRAS (actes et travaux dans une ZIR en l'absence de PPAS)

Considérant **que 12 courriers de remarques dont 3 demandes d'être entendu** ont été introduits lors de l'enquête publique ;

Contexte :

Considérant que le bien se situe zone d'intérêt régional (ZIR – Gare de l'ouest), en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement au PRAS démographique fixé par arrêté du gouvernement du 2 mai 2013 ainsi qu'en zone Contrat de rénovation urbaine (Programmes): Gare de l'Ouest, Contrat de Quartier (Programme): Autour du Parc de l'Ouest, Contrat de rénovation urbaine (Projets): Place Beekkant ;

Considérant que le Plan régional de Mobilité Good Move classe la rue Dubois-Thor et le boulevard Edmond Machtens, en catégorie « Confort » pour la marche et le vélo et en catégorie « Quartier » pour tous les autres modes ;

Considérant que la présente demande ne porte pas sur les installations de charge des bus électriques de la STIB ;

Considérant qu'une demande de permis d'urbanisme spécifique à l'implantation des mâts de recharge à destination des bus électriques sera prochainement introduite ;

Situation existante :

Considérant que la Place Beekkant n'offre actuellement pas assez d'accessibilité PMR ;

Considérant qu'elle ne permet pas non plus d'accueillir un terminus électrique de la STIB ;

Considérant que la Place Beekkant est fort minérale ;

Considérant que les différents espaces autour de Beekkant sont peu lisibles et manquent de cohérence ;

Considérant que Beekkant est un lieu de passage, mais non de séjour ;

Objectifs :

Considérant que projet prévoit d'aménager l'ensemble des espaces entre les tours Beekkant, la ligne de chemin de fer, ainsi que le pourtour de la station de métro Beekkant ainsi que le pourtour de sa possible extension ;

Considérant que le projet prévoit un espace moins minéralisé, avec pour objectif d'être un lieu convivial et accessible à tous ;

Considérant que le projet propose différents zones et ambiances :

- une intensité d'activité devant la parvis de la station de métro, en lien avec le futur parc de l'ouest ;
- une trame verdurisée s'inscrivant dans le parc system molenbeekois ;
- un nouveau terminus de bus ;

Considérant que le projet modifie le sens de circulation du boulevard Maechtens au niveau de l'espace Beekkant avec un maintien de la circulation du Nord au sud uniquement ;

Considérant que cela doit permettre de fluidifier le trafic des bus ;

Description des travaux :

Considérant que le projet consiste au réaménagement de tout l'espace Beekkant à Molenbeek St-Jean à savoir:

- aménagement d'une station de bus autour de la station de métro existante ;
- aménagement d'un parvis métropolitain planté devant la station ;
- requalification des jardins Machtens au pied des tours de logements ;
- mise à sens unique du Boulevard Machtens ;

Avis :

Vu l'avis favorable sous conditions de la SNCB du 20/03/2023 ;

Vu l'avis d' AccessAndGo-ABP du 08/04/2023 ;

Vu l'avis de Vivaqua du 21/04/2023 ;

Vu l'avis favorable sans conditions de la STIB du 27/04/2023 ;

Vu l'avis favorable sous conditions d'Infrabel du 05/05/2023 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Perspective Brussels du 05/05/2023 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Mobilité du 15/05/2023 ;

Vu l'avis du SIAMU du 08/07/2023 ;

Enquête publique :

Considérant que les remarques suivantes ont été émises lors de l'enquête publique :

Concernant la mobilité :

- Une portion du boulevard Machtens est sur le parcours de l'ICR B, ce qui implique qu'il y a lieu d'indiquer et de sécuriser la continuité cyclable au minimum par une piste marquée au sol dans les 2 sens ;
- La mise en place d'un sens unique Nord-Sud libère de l'espace pour les autres modes et devrait apaiser le trafic automobile, c'est un point positif ;
- La mise en place du sens unique va créer des détours, une accessibilité réduite et un report de trafic dans les rues avoisinantes qui ne sont pas adaptés à ce report ;
- La mise en place du sens unique aura un impact négatif sur la vie quotidienne ;
- La mise en place du sens unique va créer des embouteillages et des retards ;
- Elle rendra plus difficile pour les résidents d'accéder à ces services essentiels, entre autres l'accès aux transports en commun ;
- Des alternatives viables à la mise en sens unique existent ;
- Le rétrécissement de la rue est une bonne idée pour réduire la vitesse, tout comme la création d'un plateau mettant à niveau la traversée piétonne ;

- Un respect strict de la vitesse de 20km/h sur l'espace du périmètre est demandée avec une signalisation adaptée ;
- Cette limitation de vitesse devra également être respectée par les bus ;
- Le projet est conforme au Plan Régional de Mobilité qui dévie le trafic automobile en dehors des quartiers ;
- La suppression du stationnement en épis est favorable à la sécurité routière ;
- Il y a lieu d'éviter les conflits entre piétons et bus ;
- Le plan de circulation proposée dévie le trafic automobile vers la voiries de quartiers, ce qui n'est pas souhaitable ;
- L'impact de ces reports de trafics doivent être étudiés ;

Concernant l'espace public :

- C'est un beau projet d'espace public qui apporte des réponses correctes à de nombreux défis contemporains ;
- Il crée plus de verdure et de perméabilité ;

Concernant les matériaux mise en œuvre :

- Il y a lieu de s'assurer de la durabilité et de la robustesse des aménagements, particulièrement pour les zones carrossables ;

Concernant le mobilier urbain :

- De nombreux nouveaux dispositifs de stationnement vélo sont prévus ;
- Le seul stationnement vélo couvert existant (à côté de la station) est supprimé, ce qui est un point négatif ;
- L'installation de box vélo à destination des riverains serait également utile ;

Concernant la gestion des espaces après travaux :

- Des accord sont nécessaires pour un bon entretien et une bonne gestion des lieux ;

L'entretien quotidien des déchets, poubelles, encombrants devrait aussi se faire sans discontinuité sur les trois espaces ;

Motivation :

Aménagements :

Considérant que le projet comprenant diverses aménagements dans différentes sous-zones ;

Considérant que le boulevard Machtens est une large voirie qui permet de créer un maillage vert pour relier les parcs (cf. « parcs en réseau » dans le PAD Gare de l'Ouest1) ;

Considérant que le projet augmente la végétalisation et l'infiltration des eaux de pluies;

Considérant que la demande implique l'enlèvement des rails des anciennes lignes de trains de marchandises, présentes dans l'asphalte ;

Considérant que ceux-ci pourraient être gardés en place ou réutilisés dans le cadre du réaménagement globale de la zone ;

Considérant qu'il s'agit d'une trace historique de la zone ;

Considérant qu'il y a lieu d'étudier la conservation ou la réutilisation de ceux-ci ;

Considérant que le déplacement de la station Villo ! est prévue ;

Considérant qu'il y a lieu de se coordonner avec la STIB afin de s'accorder sur l'emplacement définitif de cette station ;

Considérant que cette station cadre dans une licence d'exploitation qui court jusqu'en 2026 ;

Considérant qu'en cas de non-renouvellement de cette licence la station ne pourra rester en place au-delà de la date buttoir ;

Mobilité :

Généralités :

Considérant que le projet consiste à réaménager l'espace Beekkant ;

Considérant que l'espace Beekkant est un pôle multimodal ;

Considérant que le métro assurant des connexions vers l'ensemble de la région de Bruxelles capitale via 4 lignes et le bus 87 assurant des connexions importantes entre les communes de Molenbeek, Berchem, Ganshoren et Koekelberg ;

Considérant que la ligne 87 est la 3^e ligne de bus la plus fréquentée du réseau STIB ;

Considérant qu'elle sera une des premières lignes articulées qui deviendra électrique ;

Considérant que le projet « place Beekkant » va intégrer un nouveau terminal de bus autour de la station de métro, y compris les quais de débarquements et d'embarquement, deux bornes de chargement et deux zones d'attente pour la future électrification de la ligne ;

Considérant qu'un projet de mise en conformité PMR et l'extension de la station de métro lié a été lancé en septembre 2022 ;

Considérant qu'il y a lieu de se coordonner avec Bruxelles Mobilité et la STIB afin de garantir la possibilité à la STIB de rénover la station, voire de l'étendre ;

Considérant que la passerelle traversant les voies ferrées depuis la rue Vandenpeereboom sera rénovée également par Beliris sur le moyen terme ;

Plan Régional de Mobilité :

Considérant que le tronçon de voirie concerné par le projet est repris par Good Move en zone de Piétons CONFORT ;

Considérant que le tronçon de voirie concerné par le projet est repris par Good Move en zone de Vélo CONFORT et dans une Itinéraire Cyclable Régionale (ICR) ;

Considérant que le volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité Good Move préconise que les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau vélo assurent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort ;

Circulation :

Considérant qu'une étude de mobilité a été menée en parallèle des phase d'étude pour confirmer les choix des changements de circulation proposés ;

Considérant que les remarques émises par Bruxelles Mobilité lors de réunion de projet du 21/12/2022 chez Urban ainsi que les propositions de plan de circulation transmises ultérieurement n'ont pas été suivies ;

Considérant que la signalisation reprise sur le plan n'est pas cohérente (voir ci-dessous) et qu'il n'est pas possible de déterminer quel sera l'itinéraire des véhicules provenant du boulevard Edmond Machtens et se dirigeant vers la rue Dubois-Thorn, que la rue Jules Vieujant semble à sens unique sur les plans ;

Considérant que cela implique des demi-tours dangereux dans le carrefour ;

Considérant qu'il n'est pas possible d'évaluer l'impact que ces changements de circulation auront sur les voiries de quartier alentour ;

Considérant qu'il aura lieu de concrétiser un des plans de circulation proposés en annexe afin de garantir le bon fonctionnement de l'aménagement ;

Considérant que le revêtement des voiries alentour est constitué de pavés porphyre et que ceux-ci entraînent des nuisances sonores et vibratoires et qu'il n'est donc pas souhaitable de dévier les flux automobiles dans ces voiries de quartiers ;

Considérant que de plus cela ne serait pas conforme au PRM ;

Considérant que le projet propose de mettre la rue Dubois Thorn à sens unique du nord vers le sud afin de réduire l'impact de la voiture sur l'espace public, agrandir les cheminements piétons et renforcer l'axe cyclable ;

Considérant que 3 scénarios de mobilité ont été étudiés : un sens unique Nord-Sud, un sens unique Sud-Nord, et une piétonisation complète ;

Piétons :

Considérant que le Cahier GO10 du Vademecum Piétons en RBC reconnaît l'importance de pouvoir se reposer dans l'espace public pour que la marche soit plus facile, et ce spécialement pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement (seniors, femme enceinte, jeunes enfants etc), et recommande, de prévoir dans la phase de conception suffisamment de possibilités de s'asseoir diverses et variées ;

Considérant que des points de repos sont particulièrement importants surtout aux endroits où l'on s'attarde plus longtemps (parcs, rues commerçantes, places, entrées d'écoles...) ;

Considérant qu'à fin d'optimiser l'utilisation de points de repos par les PMR, le Cahier GO10 du Vademecum Piétons en RBC recommande que les sièges soient accessibles de plain-pied, que tiennent compte de la nécessité pour les personnes de se relever et qu'un espace libre de 90x150cm soit réservé d'un côté du banc pour le stationnement des chaises roulantes ;

Considérant que le projet préconise la création d'un grand sol partagé par tous les usagers, et que ceci peut représenter un problème pour certains piétons, notamment les personnes malvoyantes ;

Considérant que la ligne de désir piétonne matérialisée par le chemin principal du parc débouche dans la zone de manœuvre de bus pour rejoindre la station de recharge et que cela risque d'être accidentogène ;

Considérant que le parvis de la station est transformé en une grande place piétonne ;

Considérant que les revêtements mis en œuvre sont continus entre le parvis et le terminal de bus ;

Considérant qu'il s'agira de grandes dalles de béton coulées sur place ;

Considérant que ce revêtement est conforme à la « Charte des revêtements piétons » ;

Considérant que le projet doit garantir l'accessibilité universelle au pôle multimodal ;

Considérant qu'un guidage podotactile doit compléter les lignes guides naturelles là où cela s'avère nécessaire ;

Accessibilité PMR :

Considérant que le projet « place Beekkant » va intégrer un nouveau terminal de bus autour de la station de métro, y compris les quais de débarquements et d'embarquement, deux bornes de chargement et deux zones d'attente pour la future électrification de la ligne ;

Considérant qu'au niveau des arrêts de bus des lignes guides doivent être placées et la zone d'embarquement PMR doit être signalée ;

Considérant que chaque arrêt devrait normalement être équipé d'un abri de bus ;

Considérant la proximité de la station de métro, une solution alternative avec une zone d'avants entre station et arrêt de bus peut être envisagé ;

Considérant cependant que le projet de mise en accessibilité de la station de métro Beekkant ne se fera pas nécessairement en même temps que l'aménagement du présent projet ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir l'installation d'abris bus, du moins de manière temporaire, afin de garantir l'accessibilité aux arrêts ;

Considérant qu'une coordination entre le porteur de projet, la STIB, BM et AccessAndGo-ABP est nécessaire afin de garantir en tout temps des arrêts conformes au RRU ;

Considérant qu'il y a lieu d'intégrer les éléments suivants dans le cahier spécial des charges :

- Le revêtement doit être dur, antidérapant et sans obstacle au pied ou à la roue.
- Il y a un contraste visuel et tactile par rapport à l'environnement permettant une bonne orientation des personnes malvoyantes et non voyantes ;

Vélo et micro-mobilité :

Considérant que le projet interrompt la cohérence et les caractéristiques directes des flux vélo entre le Boulevard Machtens et la rue Dubois-Thorn ;

Considérant que le master plan stationnement vélo identifie la station Beekkant comme un pôle d'attraction vélo et ce au même titre que les stations Art Lois, Montgomery, Simonis, Porte de Hal et Rogier ;

Considérant que ce même master plan vélo identifie la nécessité de créer une offre de vélo sécurisé (p.ex. parking) et une offre de vélo libre (p.ex. arceaux) ;

Considérant que les dimensions du local et le type de support vélos ne sont pas mentionnés sur les plans et qu'il y a lieu de les préciser ;

Considérant que la Stratégie de stationnement vélos cargo en RBC préconise l'installation de minimum 1 place de stationnement vélos cargo au bout de chaque dispositif de stationnement vélo classique en voirie dans les zones prioritaires et/ou à proximité des autres parcs, aires de jeux, musées, centres sportifs, centres culturels... ;

Considérant que le projet se trouve dans une zone à usage intensif de véhicules de cyclo-partage en flotte libre (trottinettes, vélos et scooters électriques partagés...), telle que définie par Guide Dropzones de Bruxelles Mobilité et qu'il y a lieu d'identifier des places de stationnement destinées aux engins de micro-mobilité partagée ;

Parking vélo :

Considérant que le projet prévoit la pose de nouveaux arceaux vélos ;

Considérant que le modèle d'arceau doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne : U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ;

Considérant que l'ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premier et dernier arceau d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes ;

Transports en commun :

Considérant qu'un nouveau terminal de bus sera créé afin de répondre au besoin d'électrification des bus ;

Considérant que cela permettra également d'améliorer le confort et l'accessibilité de la station Beekkant ;

Considérant qu'actuellement la Direction Infrastructure de Transports Publics (DITP) mène avec la STIB un projet sur la station portant sur la mise en accessibilité universelle de la station, l'extension de la station existante, la réalisation de deux sorties de secours ainsi que la rénovation de la passerelle ;

Considérant que la DITP a édité les Directives de conception des stations de métro et de pré-métro ;

Considérant que ces Directives fournissent une série de recommandations pour la conception même des stations mais aussi pour leurs abords dans un périmètre de 600 m de diamètre autour de la station ;

Considérant qu'une des directives concerne en particulier l'aménagement extérieur de la station ;

Considérant que le projet de réaménagement de l'espace public doit tenir compte de cette directive ;

Considérant qu'en particulier l'aménagement proposé de plain-pied doit garantir des pentes conformes à l'accessibilité universelle jusqu'aux accès à la station en évitant tout apport d'eau de ruissellement vers les accès de la station ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'aménagement paysager, une attention particulière doit être portée sur le choix des espèces et le développement maximal de leurs couronnes de manière à maintenir un passage libre d'obstacle du tube de transport et ainsi préserver les couronnes des arbres ;

Considérant qu'il y a lieu également de maintenir une vue directe depuis l'espace public sur l'accès de la station et l'enseigne apposée actuellement sur la façade nord de la station signalant sa présence et ce de manière à assurer la visibilité et la reconnaissance aisée de la station ;

Considérant qu'il y a lieu de ne pas choisir une espèce porteuse de fruits charnus qui avec le piétinement salirait le revêtement de sol mais pourraient entraîner des salissures jusque dans la station ;

Considérant qu'en ce qui concerne les moyens de déplacement individuel free floating (trottinettes, vélos, ...), il y a lieu de prévoir en suffisance des zones de stationnement dédiées en dehors des accès de la station et des cheminements des piétons ;

Considérant que l'accès à la station de métro par le SIAMU doit être garanti ;

Considérant que le guidage des personnes à déficience visuelle doit se faire via le contexte naturel complété par les dispositifs podotactiles jusqu'aux accès de la station et de préférence en concordance avec les sésames PMR à l'intérieur de la station ;

Considérant que le projet prévoit de revoir l'ambiance lumineuse de l'espace public que dès lors une attention particulière doit être apportée aux abords directs de la station et doit veiller à la mise en place d'une lumière fonctionnelle, de sécurité et d'ambiance ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir un emplacement réservé pour les véhicules de service de la STIB à proximité des accès ;

Considérant qu'en ce qui concerne la sécurité contre les attaques de voitures bélier, il y a lieu de placer des dispositifs intégrés à l'espace public comme prévu dans le guide d'intégration des dispositifs de sécurité dans l'espace public (bbp_guidesecufr_v06.pdf (perspective.brussels)) ;

Stationnement voiture :

Considérant qu'il y a beaucoup de stationnement illégal et que le projet propose de réduire le nombre et l'emprise de ces emplacements de stationnements afin d'agrandir les espaces plantés, améliorer les connexions piétonnes et offrir plus d'usages conviviaux aux habitants du quartier ;

Considérant que 3 emplacements taxi et 2 emplacements Cambios seront maintenus ;

Considérant que deux places courte durée ou dépose minute visant à favoriser la possibilité aux personnes circulant en voiture de déposer quelqu'un à la station de métro sur un trajet PMR sont prévues ;

Considérant que le projet n'est pas conforme aux objectifs du Plan Régional de Mobilité ;

Maillage vert et bleu :

Maillage bleu :

Tracé du Maelbeek :

Considérant que d'après les informations de Bruxelles Environnement, le Maelbeek est canalisé dans un collecteur sous le boulevard Edmond Machtens ;

Considérant qu'il y a lieu d'impliquer Bruxelles Environnement s'il y a une investigation sur l'emplacement du Maelbeek dans le cadre de ce projet ;

Gestion des eaux de pluie :

Considérant que le projet est situé en zone d'aléa faible à fort d'inondation sur la carte des zones d'aléa d'inondation et des risques d'inondation de Bruxelles Environnement ;

Considérant que l'espace Beekkant, le boulevard Edmond Machtens, le parc Marie-José, etc. font l'objet d'inondations récurrentes en raison d'un réseau d'égouttage surchargé à cet endroit ;

Considérant que le projet a été accompagné par le service facilitateur eau de Bruxelles Environnement ;

Considérant que projet prévoit une gestion totale (sans rejet à l'égout) des pluies centennaires ;

Considérant que cette gestion intégrée des eaux pluviales se fait par :

- de grandes noues en pleine terre ;
- des massifs drainants sous le stationnement ;
- un système alvéolaire sous les dalles ;

Considérant qu'une solution naturelle ou minérale alternative à la structure alvéolaire (en plastique) n'est pas envisagée, par manque d'épaisseur entre le sol et la dalle du métro ;

Considérant que l'opportunité d'intégrer des citernes d'eau de pluie permettant l'arrosage par temps sec est à étudier ;

Maillage vert :

Considérant l'ambition d'un « Avant-Parc » au niveau de la « place Beekkant » (devant la station de métro) et figurant dans le PAD et CRU Gare de l'Ouest ;

Considérant que :

- Le PAD et le CRU Gare de l'Ouest demandent une superficie de 3 ha de parc ;
- Bruxelles Environnement estime qu'actuellement le projet prévoit (sur plan) environ 2,35 ha de parc ;

Considérant que la partie du projet côté zone ferroviaire (à l'est de la rue Dubois-Thorn et du boulevard Machtens) reste très minéral ;

Considérant que la trame arborée du projet n'est pas continue ;

Considérant que les pieds d'arbres sont prévu en dolomie ;

Considérant que la zone entre l'Infrabel Academy et la station métro présente une opportunité de végétalisation (bien que sur dalle métro) ;

Considérant qu'au moins une partie de cette zone est à terme destinée à l'extension de la station de métro ;

Considérant que si cette zone est végétalisée, elle ne le sera probablement que temporairement ;

Considérant qu'il y a néanmoins lieu d'étudier les possibilité de végétalisation sur dalle à l'arrière de la station de métro ;

Considérant qu'il y a également lieu d'étudier l'activation de cette zone ;

Considérant que l'activation et la végétalisation de la zone peuvent aller de pair, p.ex. avec l'installation d'un potager en bacs ou en pleine terre ;

Considérant que la proposition végétale propose une ombre continue jusqu'à la gare ;

Considérant que cette continuité du maillage vert crée un enrichissement de la biodiversité : pieds d'arbres, jusqu'au tour ;

Considérant que certains arbres sont abattus, car beaucoup sont en fin de vie ;

Mobilier :

Considérant que les 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 que les stations de métro sont des zones fortement fréquentées ;

Considérant qu'il y a lieu d'y prévoir des dispositifs de sécurité contre les voitures béliers ;

Considérant que cette sécurisation doit être intégrée dès la conception, dans l'aménagement et le mobilier urbain ;

Considérant qu'il y a lieu de se coordonner avec Bruxelles Prévention & Sécurité (BPS) en la matière ;

Considérant que l'installation d'un skate-park ou de modules de skate sont prévus assez proche des logements ;

Considérant que ceci est positif pour le contrôle social, mais que les nuisances en terme de bruit doivent également être analysées ;

Considérant que le placement de modules de skate seraient également possible, de manière temporaire, à l'arrière de la station de métro ;

Considérant de plus que l'installation d'équipements sportifs a cette endroit permettrait d'activer cette zone ;

Bruit :

Considérant que le projet prévoit l'implantation d'un terrain de sports et une zone de skate qui sont des activités bruyantes de nature à déranger les tours de logements avoisinantes ;

Considérant que l'aménagements de ces terrains devront être réalisés en revêtement acoustiquement absorbant Considérant qu'aussi bien la morphologie et typologie des équipements de skate ainsi que leur emplacement doivent être étudiés avec plus de précision et potentiellement déplacées ;

Conclusion :

Vu l'avis conditionné du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente du 08/07/2023 ;

Considérant que pour les raisons énoncées ci-dessus, le projet répond au bon aménagement des lieux ;

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 :

De manière générale :

- Se coordonner avec la STIB et la DITP concernant le projet de réaménagement de la station ;
- Respecter les Directives de conception des stations de métro et de pré-métro édictées par la DITP ;

Concernant l'accessibilité PMR :

- Garantir l'accessibilité universelle de la station à l'aide d'un guidage podotactile adapté et de pentes conformes ;

Concernant la mobilité :

- Concrétiser un des plans de circulation proposés afin de garantir le respect du PRM ou se coordonner avec Bruxelles Mobilité afin de s'assurer que la mise en sens unique du boulevard Machtens respecte le PRM ;
- Prévoir une piste cyclable marqué dans les 2 sens Bd. Machtens ;
- Réaliser l'aménagement en zone de rencontre ;
- Mettre en œuvre des espaces de stationnement pour les engins de micro-mobilité partagée (Dropzones). Ces espaces seront installés selon les recommandations du Guide Dropzones de Bruxelles Mobilité ;

Concernant le mobilier urbain :

- Prévoir des emplacements en vélo (respectant les recommandations du Vadémécum vélo n.7), libre (arceaux vélo) et sécurisés (intérieur), afin de répondre aux exigences du master plan stationnement vélo ;
- Prévoir des emplacements pour l'installation de box vélo ;
- Prévoir à minima 1 emplacement de stationnement vélos cargo au bout de chaque dispositif de stationnement vélo classique pour respecter la Stratégie de stationnement des vélos cargo en RBC ;
- Répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne concernant le mobilier (arceaux et bancs) ;

Concernant la sécurité :

- Garantir l'accès à la station au SIAMU et se conformer à l'avis SIAMU ;
- Garantir l'accès aux installations INFRABEL et SNCB, ainsi qu'aux tours Machtens ;
- Respecter l'avis INFRABEL ainsi que la loi sur les chemins de fer ;
- Se conformer à l'avis SIAMU et les remarques suivantes :
 - Les bornes escamotables prévues pour les accès aux services d'incendie le long des façades des bâtiments doivent répondre aux caractéristiques suivantes :
 - o être débrayables au moyen des clés potelets utilisées par le SIAMU ;
 - o être contrôlées de manière régulière pour s'assurer de leur bon fonctionnement dans le temps ;
 - Les bornes de recharge prévues pour les autobus doivent répondre aux prescriptions du RGIE.
 - Les hydrants en voirie doivent répondre aux prescriptions des circulaires ministérielles portant sur les ressources en eau pour l'extinction des incendies. Les bus électriques constituent un risque pour lequel un approvisionnement en eau est nécessaire. Il y aura donc lieu également de prévoir un hydrant sur le site de la station de bus (p.e. à l'arrière de la station de métro).
- Prévoir un emplacement réservé pour les véhicules de service de la STIB à proximité des accès ;
- Placer des dispositifs intégrés à l'espace public comme prévu dans le guide d'intégration des dispositifs de sécurité dans l'espace public contre les attaques de voitures bélier ;
- Porter une attention particulière à l'ambiance lumineuse aux abords de la station afin de garantir la sécurité des usagers ;

Concernant les revêtements :

- S'assurer de la pose adéquate des dalles en béton afin qu'il n'y ait pas de déboitements ;
- Utiliser un revêtement acoustiquement absorbant au sol du terrain de sports (skatepark) et équiper les grillages/portique autour du terrain de sports de dispositif d'absorption des impacts des ballons ;
- Adapter l'erreur sur le plan de revêtement et enlever le komex en zone 3 ;

Concernant la circularité :

- Réutiliser un maximum de matériaux ou de mobilier urbain, ou alternativement, les mettre à disposition d'autres acteurs comme le projet du parc transitoire Gare de l'Ouest, côté rue Vandenpeereboom ;

Concernant la végétalisation :

- Proposer davantage de végétalisation, avec des arbres de première grandeur : donner de l'espace aux arbres, indigènes de préférence, dans des espaces en terre (plutôt qu'avec de la dolomie en surface) ;
- Préciser l'aménagement végétalisé (plantations) au niveau de la zone entre l'Infrabel Academy et la station de métro ;

- Trouver une alternative indigène à l'essence ginkgo biloba ;

Concernant le patrimoine :

- Indiquer les rails maintenus dans les Jardins Machtens sur plan ;

Concernant les noues et la gestion des eaux :

- S'assurer que les noues côté voies ferrées ne déstabilisent pas les talus du chemin de fer ;
- S'assurer de la compatibilité de ces noues côté voies ferrées avec les différentes conduites (impétrants qui s'y trouvent) ;
- Analyser la possibilité d'intégrer une citerne de récolte et récupération d'eau de pluie dans le zone et ce en concertation avec la Commune de Molenbeek, future gestionnaire des lieux ;
- Permettre à Bruxelles Environnement d'investiguer le puits du Maelbeek qui, d'après Bruxelles Environnement, est canalisé dans un collecteur sous le boulevard Edmond Machtens.

Concernant le PAD :

- Se concerter avec Perspective Brussels afin de s'assurer de la compatibilité des terrains de sport avec la passerelle parc du PAD ;
- Se concerter avec Perspective Brussels afin d'étudier la possibilité d'avoir un aménagement différencié pour la partie arrière de la station Beekkant au cas où une extension de celle-ci n'aurait pas lieu ;

DELEGUES

SIGNATURES

URBAN BRUSSELS

Antoine
Struelens
(Authentication)

Signé numériquement par Antoine Struelens
(Authentication)
NO : C0B2, CN=Antoine Struelens
(Authentication), OU=Struelens, Co=Antoine
Rau, SERIALNUMBER=8709102537
Raison : Je suis l'auteur du document
Emplacement : l'emplacement de votre
signature ci
Font PhantomPDF Version: 9.7.1

MONUMENTS ET SITES

BRUXELLES ENVIRONNEMENT

Marie Fosset
(Signature)

Digitally signed
by Marie Fosset
(Signature)

ADMINISTRATION COMMUNALE

- Trouver une alternative indigène à l'essence ginkgo biloba ;

Concernant le patrimoine :

- Indiquer les rails maintenus dans les Jardins Machtens sur plan ;

Concernant les noues et la gestion des eaux :

- S'assurer que les noues côté voies ferrées ne déstabilisent pas les talus du chemin de fer ;
- S'assurer de la compatibilité de ces noues côté voies ferrées avec les différentes conduites (impétrants qui s'y trouvent) ;
- Analyser la possibilité d'intégrer une citerne de récolte et récupération d'eau de pluie dans la zone et ce en concertation avec la Commune de Molenbeek, future gestionnaire des lieux ;
- Permettre à Bruxelles Environnement d'investiguer le puits du Maelbeek qui, d'après Bruxelles Environnement, est canalisé dans un collecteur sous le boulevard Edmond Machtens.

Concernant le PAD :

- Se concerter avec Perspective Brussels afin de s'assurer de la compatibilité des terrains de sport avec la passerelle parc du PAD ;
- Se concerter avec Perspective Brussels afin d'étudier la possibilité d'avoir un aménagement différencié pour la partie arrière de la station Beekkant au cas où une extension de celle-ci n'aurait pas lieu ;

DELEGUES

SIGNATURES

URBAN BRUSSELS

Antoine Struelens
(Authentication)

Signé numériquement par Antoine Struelens
(Authentication)
N°: CN=Antoine Struelens
(Authentication), SN=Struelens, G=Antoine
Rau, SERIALNUMBER=8708150367
Raison : je suis l'auteur du document
Emplacement : l'emplacement de votre
signature ici
Foxit ReaderPDF Version: 0.7.1

MONUMENTS ET SITES

Nico Deswaef

BRUXELLES ENVIRONNEMENT

Marie Fosset
(Signature)

Digitally signed
by Marie Fosset
(Signature)

ADMINISTRATION COMMUNALE

