

**17. Dossier PU-35198**

<u>DEMANDEUR</u>	<b>SPF Mobilité – Monsieur ir.H. DE SMEDT Jans</b>
<u>LIEU</u>	<b>CHAUSSÉE DE NINOVE N8 - QUAI DE L'INDUSTRIE N8A - PLACE DU TRIANGLE -RUE DU RECTANGLE - RUE DELAUNOY - QUAI DE MARIEMONT</b>
<u>OBJET</u>	le réaménagement de la petite ceinture ouest autour de la porte de Ninove la démolition des immeubles et l'abatage des arbres
<u>ZONE AU PRAS</u>	zone viaire – zone de parc – zone administrative – zone d'équipement d'intérêt collective, espaces structurants - ZICHEE Ainsi que dans les limites d'une zone de protection d'un bien classé « pavillon d'octroi de la Porte de Ninove », du Contrat de quartier « Ecluse Saint-Lazare » valable jusqu'au 18.12.2012 et » et Cinéma Belle Vue valable jusqu'au 30.09.2013;
<u>ENQUETE</u>	du 21/08/2011 au 19/09/2011 –47courriers dont 33 demandes d'être entendu
<u>MOTIF</u> <u>D'ENQUETE</u>	<ul style="list-style-type: none"><li>- application de la prescription particulière 7.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)</li><li>- application de la prescription particulière 8.3. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)</li><li>- application de la prescription générale 0.12. du PRAS (modification (totale ou partielle) de l'utilisation ou de la destination d'un logement ou démolition d'un logement)</li><li>- 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)</li><li>- application de la prescription générale 0.3. du PRAS (actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés)</li><li>- application de la prescription particulière 25.6. du PRAS (voirie désaffectée - respect des prescriptions applicables à l'une des zones qui la bordent)</li></ul>

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 ;

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 10 juillet 1997 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;

Vu le Règlement Régional d'Urbanisme ;

Vu la demande de permis d'urbanisme introduite par **SPF Mobilité** représentée par **Monsieur ir.H. DE SMEDT Jans** pour le réaménagement de la petite ceinture ouest autour de la porte de Ninove, la démolition des immeubles et l'abatage d'arbres, **CHAUSSÉE DE NINOVE N8 - QUAI DE L'INDUSTRIE N8A - PLACE DU TRIANGLE - RUE DU RECTANGLE - RUE DELAUNOY - QUAI DE MARIEMONT** ;

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 21/08/2011 au 19/09/2011 pour les motifs suivants :

- application de la prescription particulière 7.4. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)

- application de la prescription particulière 8.3. du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions et installations s'accordant avec celles du cadre urbain environnant)
- application de la prescription générale 0.12. du PRAS (modification (totale ou partielle) de l'utilisation ou de la destination d'un logement ou démolition d'un logement)
- 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)
- application de la prescription particulière 25.6. du PRAS (voirie désaffectée - respect des prescriptions applicables à l'une des zones qui la bordent)

Considérant que 47 lettres de remarques ont été émises lors de l'enquête publique dont 33 demandes d'être entendu; que ces remarques concernent :

#### **1- GENERALES administratives**

- la participation des voisins doit être correctement inscrite dans le dossier et ultérieurement dans le cahier de charges ;
- absence de relevé topographique alors que le relief envisagé est varié ;
- l'échelle du projet trop petite pour étudier la qualité des voiries ;
- les données existantes du projet sont obsolètes sur certains points (comptage du trafic se base sur des chiffres de 1998 et 2003,...) ;
- la description des transports publics est erronée (82 et 83 et non 81 et 82,...)

#### **2 - GENERALES projet**

- abattage des arbres à haute tige inutile ;
- le terrain de jeux doit être plus ouvert, plus simple, plus verte, plus sécurisé ;
- regret de la symétrie et perpendicularité du projet
- les arrêts de bus/tram doivent disposer d'un dégagement suffisant pour poussettes, vélos, chaises roulantes et mobilier urbain ;
- souhait de placement de stations villo place de Ninove et à l'angle quai de l'Industrie/rue Heyvaert ;
- prévoir un bon éclairage général des arrêtes de bus/tram, axe cyclistes,...
- les aménagements tiennent peu en compte les riverains proches sur Molenbeek ;
- remarques générales sur l'implantation discutable des 2 triangles voués à devenir des tours (non compris dans ce projet de voiries) ;
- si des tours élevées sont prévues, le projet actuel n'en tient pas compte du tout (qualité du parc sous-estimée) ;
- nécessité de fixer des hauteurs max pour les triangles de logements avant de définir l'aménagement de l'espace public ;
- faire une étude de mobilité approfondie en collaboration avec Anderlecht ;

#### **3 - la place de Ninove et ses abords :**

- prévoir des accès aux nouvelles constructions ;
- croisement du tram et des bandes de voitures peuvent hypothéquer le trafic en général ;
- favoriser les circulations cycliste et piétonne des 2 côtés du canal, de part et d'autre du pont, éventuellement en faire un symbole de point de rencontre des 3 communes (cross-over) ;
- Chaussée de Ninove : prévoir des trottoirs plus larges – supprimer la bande vélo et la prévoir en parallèle au tram passant dans le parc (moins pollué et plus sécurisant) ;

#### **4 - LE PARC :**

- le parc est assez petit, pas en proportion avec la densité du quartier, trop minéralisé, traité plutôt en espace public qu'en parc ;
- parc sans grande ambition pour que les riverains puissent se l'approprier
- la zone constructible (2 triangles) pourrait contribuer à la qualité du parc ;

- les constructions des 2 bâtiments vont fermer les perspectives, limitation l'ensoleillement, vent ;
- absence des poubelles/ si placement il y a lieu de le faire de façon logiques ;
- absence de valorisation du canal ;
- favoriser un bon éclairage du parc et moins de l'écluse et du canal afin de sécuriser au mieux les lieux et de ne pas constituer une barrière pendant la nuit ;
- pas d'espaces pour les chiens (canisite) ou pour le stationnement de vélos ;

#### **5 - Butte dans le parc**

- le talus d'une hauteur de 2m risque de créer une barrière entre le quartier Heyvaert et le parc (déjà coupé des autres quartiers par le canal/ ring,..), empêche une vue dégagée, créé des zones sans contrôle social, engendre l'abatage d'arbres sains ;
- à cause des marches, le parc est difficilement accessible depuis la rue Heyvaert pour des PMR, poussettes,....ou alors en effectuant un long détour ;
- peu de respect de l'héritage patrimonial et naturel (petite senne, ancien mur d'abattoir,..) ;
- l'inclinaison du parc est réalisée avec un point culminant (2m) côté canal ce qui ne permet pas d'intégrer « l'écluse » dans le parc ;
- le parc est traité comme un obstacle supplémentaire par rapport aux voiries avoisinantes et non comme une jonction (entre le canal et la ville de Bxl)
- l'inclinaison a un impact sur les perspectives depuis belle-vue vers anderlecht
- la réalisation d'une pente va à l'encontre de la logique d'un point bas dans la ville (vallée de la Senne niv 18m)
- drainage des eaux pluviales pas étudié sur la pente en elle-même ;
- souhait des riverains de tenir compte du niveau actuel et de la végétation existante ;
- renforcer la vraie végétation et diminuer le coût général du projet en supprimant cette pente ;

#### **6 - Entre parc et canal :**

- route entre l'écluse et le parc réduit l'opportunité de faire un bel et grand espace de liberté ;
- circulation entre le parc et le quai peut être supprimée au profit d'une végétation plus abondante et plus fleurie le long des piétons et cyclistes ;
- éviter que les charrois lourds doivent trop circuler dans le quartier Heyvaert, donc prévoir la possibilité qu'ils puissent rejoindre facilement le ring (sans trop de détour) ;
- pente douce puis raide le long du canal : problème d'utilisation pour les personnes handicapées, poussettes, vélos,...
- cette voirie doit être protégée des dangers de la route (scooters, voitures,...) ;
- veiller au revêtement adéquat pour cyclistes ;
- le rapport d'incidence précise que les camions ne pourront plus passer le long du quai vers Anderlecht mais seulement entre le quai et le parc vers le carrefour ;
- circulation à cet endroit serait catastrophique (coupure entre parc et canal), bruit et pollution proche du parc, problème de fluidité (engorgement de camions au carrefour Ninove, utilisation par un plus grand nombre de véhicules que les camions car c'est un raccourci plus facile, risque d'encourager le commerce de voitures en voiries) ;

#### **7 - Entre parc et tour de logements :**

- la passage du tram dans le parc et le problème de sécurité pour les enfants, piétons.... (il faut dédoubler le banc qui longe les voies d'une haie ou d'un grillage entre celui-ci et les voies) ;

#### **8 – VOIRIES + piste cyclable**

- prévoir tous les passages piétons dans l'axe du trottoir sans détour ;
- aucun schéma de circulation d'ensemble n'a été réalisé, tout est local alors qu'il s'agit d'un projet à l'échelle de la région ;
- en cas de fermeture de la voirie entre le canal et le parc, il y a lieu de faire une étude afin de vérifier l'impact provoqué sur le quartier ;
- une attention insuffisante a été donnée aux pistes cyclables ;
- tous les matériaux doivent être confortables et étudiés afin de permettre une circulation des

vélos en toute sécurité ;

- situation existante dangereuse coté quai d'industrie ;
- il faudrait envisager un passage entre la chaussée de Ninove et le quai de Mariemont ;
- revoir l'ensemble des pistes cyclables en tenant compte des axes cyclistes officiels ;
- revoir l'accès des cyclistes à l'hauteur de la rue Delaunoy ;
- simplifier et améliorer le carrefour Delaunoy / chaussée de Ninove/ quai Hainaut ;

#### **9 - PASSERELLE**

- revoir la position de la passerelle pour mieux la mettre en lien avec les rues situées de part et d'autre du canal ;
- prévoir une surface antidérapante sur la nouvelle passerelle ;
- bac en bois (banale)/ les cotés sont fermer et donc l'eau n'est plus visible pour les enfants ;

#### **10 - SECURITE**

- Eclairage nocturne important pour la sécurité

Vu l'avis favorable conditionné du collège de la Ville de Bruxelles du 22/09/2011 – rapport du service de l'urbanisme ;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité ;

Vu l'avis de l'IBGE – maillage bleu - ;

Vu l'avis conditionné de la CRMS en date du 2/02/2011 ;

Considérant que le projet se situe en zone viaire – zone de parc – zone administrative – zone d'équipement d'intérêt collectif, espaces structurants – ZICHEE au PRAS fixé par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001, ainsi que dans les limites de la zone de protection d'un bien classé « pavillon d'octroi de la Porte de Ninove », des Contrats de quartier « Ecluse Saint-Lazare » valable jusqu'au 18.12.2012 et « Cinéma Belle Vue » valable jusqu'au 30.09.2013;

Considérant que cette demande de permis s'inscrit dans un projet plus large:

“Réaménagement de la Petite Ceinture Ouest sur le territoire de la ville de Bruxelles et de la commune de Molenbeek-St.-Jean (doss.TIW/VII.4.0)”, en exécution de l'Accord de Coopération du 15.09.1993 et ses avenants entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Le maître d'ouvrage a décidé de diviser le projet en deux demandes de permis différentes. La première phase du projet concerne le tronçon entre la porte de Ninove et la place Saintelette et est déjà en phase d'exécution. La deuxième phase concerne le réaménagement des abords de la porte de Ninove et la création d'un parc régional à hauteur de l'écluse tout près du pont de la chaussée de Ninove et fait l'objet de la présente demande de permis ;

Considérant l'objet de la demande portant sur :

- la réorganisation spatiale d'un ensemble de voiries régionales et d'infrastructures de transports publics ;
- l'aménagement intégral de ces axes de communication et de leurs abords ;
- la création d'un parc ;
- l'extension de l'espace public place de Ninove ;
- la construction d'une nouvelle passerelle enjambant le Canal ;
- la démolition de constructions, - y compris du logement -, sur des terrains privés ;
- l'abattage d'arbres ;

Considérant qu'en outre la publicité visée par la réglementation relative à l'enquête publique les autorités communales ont d'abord organisé pour les riverains une réunion d'informations sur le schéma directeur relatif à la porte de Ninove et ensuite tenu une seconde séance d'information lors de la première semaine de l'enquête publique ; que cela démontre la volonté desdites autorités d'une part, de communiquer à la population toutes les données

relatives au projet et d'associer les riverains à la réalisation du projet ;  
Considérant que la demande des riverains et des associations relative à une amélioration de la définition des sites propres à chaque moyen de circulation est justifiée ; qu'en effet, la porte de Ninove étant un carrefour de communication important, tant pour la Région que pour la Commune, il y a lieu que le mélange des divers moyens de circulation se fasse en toute sécurité ;

Considérant que les plans fournis ne sont pas toujours corrects et complets en ce qui concerne les courbes de niveaux, les matériaux, la légende, etc .... que l'échelle des plans présentés ne permet pas d'analyser de manière fine tous les aspects du projet ;  
Considérant donc que certaines données du projet ne sont pas correctes et qu'il y a lieu de les corriger ;

Considérant que la démolition des 4 maisons est principalement justifiée par l'état de délabrement avancé de la structure portante de celles-ci, que suivant la prescription générale 0.12.-5° du PRAS, la suppression de logements est permise pour la réalisation d'un espace vert public, ce qui est le cas dans le projet ;

Considérant également que d'autres bâtiments sont démolis, qu'il s'agit en général d'entrepôts abandonnés ou peu utilisés, que seul un car-wash maintient une activité dans le quartier, que ces démolitions sont justifiées pour permettre la réalisation des aménagements publics conformément au PRD et au PRAS ;

Considérant que l'abattage d'une partie des arbres existants dans le périmètre du projet est justifié par la création du parc et le réaménagement complet de la zone en y proposant de nouvelles plantations ;

Considérant que la réalisation du relief du parc 'Industrie' proposé engendre l'abattage de la plupart des platanes existants, que cela ne se justifie pas dans la mesure où ceux-ci sont sains et font partie du patrimoine visuel du quartier ;

Considérant que le talus proposé d'une hauteur de 2m a suscité, à juste titre, beaucoup de remarques des habitants, que cet aménagement risque en effet de recréer une barrière entre le quartier Heyvaert, le parc et la Ville de Bruxelles et de constituer un lieu non sécurisé ;

Considérant de plus que depuis le quartier Heyvaert l'accessibilité au parc sera difficile pour les PMR et les personnes avec des poussettes à cause de la présence de nombreuses marches ;

Considérant qu'il y a donc lieu de supprimer cette différence de niveau, d'envisager un cheminement piéton doux pour que le parc soit accessible à tous et de maintenir et renforcer la végétation existante ;

Considérant que la partie parc perméable proprement dite est de surface assez limitée, que la zone en asphalté jaune n'a pas de fonction bien définie, qu'il y a donc lieu d'augmenter sensiblement les surfaces perméables et étendre les surfaces verdurisées jusqu'à inclure les sites propres de transports publics (qui ont un revêtement minéral) ;

Considérant que le projet propose de séparer le site propre des transports publics du parc par un banc d'environ 150m de long et de barrières continues, qu'une seule traversée piétonne est envisagée dans la partie centrale, que cette situation n'est pas justifiée ;

Considérant que de plus, cet aménagement risque d'isoler physiquement le parc d'un futur projet sur les triangles, qu'il y a donc lieu de limiter cette séparation en protégeant les sites propres des transports publics au moyen de plantations particulièrement denses et basses ;

Considérant qu'afin de limiter la circulation entre les deux 'triangles', il y a lieu de prévoir que les sites propres des trams soient également accessibles aux bus ;

Considérant que les traversées piétonnes doivent être sécurisées par rapport au site propre des transports publics en prévoyant un revêtement différent (couleur et structure), qu'il serait utile d'en prévoir deux autres traversées pour améliorer les communications piétonnes entre les 'triangles' et le parc ;

Considérant qu'il y a lieu de limiter les nuisances acoustiques dans le parc par rapport à la

petite ceinture par un alignement d'arbres ;

Considérant qu'afin d'augmenter la sécurité dans le parc, il y a également lieu de prévoir un éclairage nocturne ;

Considérant qu'une voirie carrossable longeant l'écluse est envisagée afin notamment d'assurer les travaux d'entretien de l'écluse ;

Considérant que cette voirie était envisagée au départ accessible à tous les véhicules, que suite aux remarques en séance de commission de concertation et afin d'éviter un trafic parasite, il y a lieu de conférer à cette voirie un statut de desserte pour des véhicules autorisés (services de secours et de sécurité) et en limiter l'accès par des potelets amovibles ou bornes automatiques escamotables ;

Considérant qu'afin de faire bénéficier les piétons d'une vue directe sur l'écluse, il y a lieu de déplacer d'environ 2m la piste cyclable longeant la grille de l'écluse jusqu'à la voie accessible aux véhicules de secours et de sécurité ;

Considérant qu'à la demande de la Ville de Bruxelles, il a été demandé de ne pas inclure dans le projet, les parcelles contigües à l'institut des Arts et Métiers et qui sont des propriétés privées de la Ville ;

Considérant dès lors, qu'afin de délimiter le parc de ce côté, il y a lieu de planter un massif végétal à proximité des parcelles privées de la Ville susmentionnées ;

Considérant qu'une partie du quai de l'Industrie est maintenue afin d'assurer l'accès à la cellule espace vert située sur Bruxelles-Ville mais que cette voirie doit être d'accès limité afin d'éviter le stationnement sauvage et une circulation parasite des véhicules en y prévoyant des bornes automatiques escamotables, qu'en outre une circulation non limitée pourrait être source d'insécurité dans la mesure où elle longe, sans protection, le parc ;

Considérant qu'en ce qui concerne le parking public situé sur Bruxelles-Ville, son accès devra nécessairement être prévu depuis la petite ceinture ;

Considérant que si la Commune dispose d'un plan de mobilité en cours d'adaptation, il serait souhaitable que celui-ci soit élaboré en concertation avec la Commune d'Anderlecht ;

Considérant que les cheminements pour les PMR ne sont pas précis, qu'il y a lieu de les retracer sur base du plan tenant compte de toutes les contraintes géométrique de trafic, d'adapter les revêtements et d'ajouter des coupes montrant les abaissements de trottoir ;

Considérant qu'il y a également lieu de protéger les espaces piétons directement contigus à la chaussée ou à un site propre au moyen de potelets anti-stationnement et d'améliorer la lisibilité, le confort et la sécurité des cheminements naturels des piétons ;

Considérant qu'il y a lieu de simplifier et d'assurer une meilleur lisibilité des fonctions de l'espace public en limitant les types de revêtements en faisant usage : d'un seul matériau pour les espaces piétons (à l'exception de la place de Ninove) - d'un seul matériau pour les pistes cyclables en trottoirs (dont la teinte s'accorde avec le revêtement de l'espace piéton contigu) - d'un seul revêtement pour les sites propres réservés aux véhicules de transports publics ;

Considérant qu'il y a lieu de régler les flux des différents types d'usagers en évitant de placer des barrières, de croix de Saint-André et de vérifier les emplacements des potelets par rapport aux accès aux parkings existants ;

Considérant que l'IBGE, dans le cadre du maillage vert, préconise dans son avis de prévoir une investigation et une inspection du réseau d'égouttage de la zone concernée par le projet en collaboration avec Vivaqua / Hydrobru et l'IBGE ainsi que la régularisation du réseau d'égout par rapport à la directive (91/271/CEE) en prévoyant la connexion des eaux d'égouts transitant par ce quartier vers un collecteur d'amenée à une station d'épuration plutôt que vers la Senne ;

Considérant qu'afin de mettre en valeur les pavillons d'Octroi, il y a lieu de simplifier et dégager l'espace à proximité en prévoyant un aménagement minimaliste, exempt de plantations (à l'exception des 6 platanes existants) tout en respectant l'axe de symétrie de la

place néoclassique, de prévoir en outre pour les espaces piétons un revêtement de pierre naturelle lisse et des pavés lisses en chaussée ;  
Considérant qu'il serait souhaitable de prévoir, le cas échéant, un plan d'eau rectangulaire, respectant l'axe de symétrie des pavillons ;  
Considérant qu'afin d'éviter le trafic de by-pass autour des pavillons, il faut prévoir une inversion du sens de circulation de la desserte (sens horloger) ;  
Considérant que les espaces latéraux contigus à la place sont assez mal structurés ou définis par rapport à un tracé abstrait de Pentagone, que les espaces verts doivent être rapprochés des fronts de bâtisses afin d'améliorer les vues des habitants côté Pentagone tout en laissant un trottoir minéral (similaire à celui de la place de Ninove) de 3m minimum, que ces plantations doivent aussi protéger les utilisateurs des espaces verts par rapport à la chaussée de la petite ceinture ;

Considérant qu'à ce jour, il n'existe aucun projet déposé relatif à une demande de permis d'urbanisme tendant à la réalisation de tours de bureaux et de logements ;  
Considérant que les voiries (4 bandes) séparant les deux triangles (hors projet) isolent fortement le triangle coté canal du reste du projet, qu'afin d'améliorer l'aspect et le profil de ce tronçon, il serait souhaitable d'étudier la possibilité d'envisager des trottoirs de 3m de large de chaque côté (sans obstacles) - deux pistes cyclables unidirectionnelles - quatre bandes de circulation de largeurs suffisantes - une berme centrale avec un alignement d'arbres de première grandeur dans l'axe de symétrie des deux pavillons d'octroi ;  
Considérant que pour la petite ceinture, il faut prévoir deux bermes plus régulières, de largeur plus constante, symétriques par rapport aux pavillons d'octroi et plantées d'un alignement d'arbres de première grandeur ;

Considérant que toujours afin de désenclaver le triangle coté canal, il est envisagé de placer une passerelle permettant d'améliorer les liaisons avec Molenbeek ;  
Considérant que la description de cette passerelle est peu précise mais elle doit posséder sous elle, un tirant d'air de minimum 7m, le cas échéant prévoir un mécanisme permettant d'atteindre ce tirant d'air ;  
Considérant qu'il serait souhaitable de mieux l'articuler avec la rue Notre Dame du Sommeil et la traversée piétonne de la petite ceinture afin de rendre le cheminement lisible et de mieux la centrer par rapport aux ponts existants, que les zones plantées (trop morcelées) situées rive droite doivent être unifiées au débouché de la passerelle projetée ;

Considérant que les arrêts et le mobilier urbain doivent pouvoir disposer d'un dégagement suffisant pour les poussettes, vélos et chaises roulantes ;  
Considérant que la piste cyclable venant du quai du Hainaut donnera accès à la rue Delaunoy et au quai de l'industrie, qu'il serait souhaitable d'en envisager le prolongement vers le quai de Mariemont ;

**AVIS FAVORABLE sur le projet à condition d'introduire des plans modificatifs qui devront tenir compte des remarques de l'avis favorable conditionné du collège de la Ville de Bruxelles du 22/09/2011 – rapport du service de l'urbanisme - repris en annexe et des conditions reprises ci-dessous :**

**Généralités :**

- retracer les cheminements PMR sur base du plan tenant compte de toutes les contraintes géométrique de trafic, adapter les revêtements et ajouter des coupes montrant les abaissements de trottoir ;
- protéger les espaces piétons directement contigus à la chaussée ou à un site propre au moyen de potelets anti-stationnement ;
- améliorer **la lisibilité, le confort et la sécurité** des cheminements naturels des piétons ;
- régler les flux des différents types d'utilisateurs sans placer de barrières ni de croix de Saint-

André ;

- vérifier les emplacements des potelets par rapport aux accès aux parkings existants ;
- assurer la lisibilité des fonctions de l'espace public en limitant les types de revêtements en faisant usage :- d'un seul matériau pour les espaces piétons (à l'exception de la place de Ninove),
  - d'un seul matériau pour les pistes cyclables en trottoirs (dont la teinte s'accorde avec le revêtement de l'espace piéton contigu)
  - d'un seul revêtement pour les sites propres réservés aux véhicules de transports publics ;
- réseau d'égouts :
  - prévoir une investigation et une inspection du réseau d'égouttage de la zone concernée par le projet en collaboration avec Vivaqua / Hydrobru et l'IBGE ;
  - prévoir la régularisation du réseau d'égout par rapport à la directive (91/271/CEE) en prévoyant la connexion des eaux d'égouts transitant par ce quartier vers un collecteur d'aménée à une station d'épuration plutôt que vers la Senne ,
- préciser, mettre à jour et vérifier toutes les données fournies dans le projet pour répondre aux observations pertinentes des habitants ;

**Parc Industrie :**

- dans le parc, supprimer le talus envisagé, permettant ainsi de faciliter l'accessibilité au parc pour les PMR depuis le quartier Heyvaert et de maintenir les arbres existants ;
- augmenter sensiblement les surfaces perméables, étendre les surfaces verdurisées jusqu'à inclure les sites propres de transports publics (qui ont un revêtement minéral) ;
- protéger les sites propres des transports publics au moyen de plantations particulièrement denses et relativement basses ;
- sécuriser les traversées piétonnes par rapport au site propre des transports publics en prévoyant un revêtement différent (couleur et structure) ;
- prévoir deux autres traversées pour améliorer les communications piétonnes entre les 'triangles' et le parc ;
- constituer un alignement au moyen d'arbres entre la petite ceinture et le parc ainsi « projeté » ;
- augmenter l'éclairage nocturne du parc et plus particulièrement de sa partie centrale ;
- conférer à la voirie carrossable longeant l'écluse un statut de desserte pour des véhicules autorisés (services de secours et de sécurité) et en limiter l'accès par des potelets amovibles ou bornes automatiques escamotables ;
- déplacer d'environ 2m la piste cyclable le long de la grille de l'écluse jusqu'à la voirie de la déserte visée ci-dessus ;
- ne pas inclure dans le projet les parcelles contigües à l'institut des Arts et Métiers qui sont des propriétés privées de la Ville ;
- planter un massif végétal aux limites du parc avec les parcelles privées de la Ville susmentionnées ;
- assurer l'accès par le quai de l'Industrie à la cellule espace vert située sur Bruxelles-Ville en y prévoyant des potelets amovibles ou bornes automatiques escamotables ;
- prévoir exclusivement-un accès au parking public situé sur Bruxelles-Ville depuis la petite ceinture ;

**Place de Ninove :**

- Sur la place et dans le prolongement des fronts de bâtisses jusqu'à la chaussée carrossable de la petite ceinture :
  - o prévoir un aménagement minimaliste exempt de plantations (ne maintenir que les 6 platanes existants) respectant l'axe de symétrie de la place néoclassique ;

- o prévoir pour les espaces piétons un revêtement de pierre naturelle lisse, et des pavés lisses en chaussée;
- o inverser le sens de circulation de la desserte (sens horloger) afin de supprimer la possibilité de by-pass ;
- o prévoir le cas échéant un miroir d'eau rectangulaire, respectant l'axe de symétrie ;
- Sur les espaces latéraux contigus à la place, revoir les plantations comme suit :
  - o rapprocher les espaces verts des fronts de bâtisses en laissant un trottoir minéral (similaire à celui de la place de Ninove) de 3m minimum ;
  - o revoir les plantations pour qu'elles protègent les utilisateurs des espaces verts par rapport à la chaussée de la petite ceinture, et qu'elles améliorent les vues des habitants côté Pentagone ;
  - o disposer les éléments de mobilier (bancs) en fonction des espaces créés, des appropriations possibles, plutôt que par rapport à un tracé de Pentagone abstrait ;

**Circulation**

- au niveau de la petite ceinture, prévoir deux bermes plus régulières, de largeur plus constante, symétriques par rapport aux pavillons d'octroi et plantées d'un alignement d'arbres de première grandeur ;
- étudier la possibilité d'améliorer le profil de la voirie située entre les 2 triangles hors projet avec :
  - des trottoirs de 3m de large de chaque côté (sans obstacles),
  - deux pistes cyclables unidirectionnelles,
  - quatre bandes de circulation avec des largeurs suffisantes,
  - une berme centrale avec un alignement d'arbres de première grandeur dans l'axe de symétrie des deux pavillons d'octroi ;
- prévoir que les sites propres des trams soient également accessibles aux bus ;
- envisager le prolongement de la piste cyclable venant du quai du Hainaut vers le quai de Mariemont ;

**Passerelle :**

- mieux articuler la passerelle avec la rue Notre Dame du Sommeil et la traversée piétonne de la petite ceinture afin de rendre le cheminement lisible et de mieux centrer la passerelle par rapport aux ponts existants ;
- assurer un tirant d'air sous la passerelle de minimum 7m, le cas échéant prévoir un mécanisme permettant d'atteindre ce tirant d'air ;
- unifier les zones plantées (trop morcelées) situées rive droite, au débouché de la passerelle projetée.

DELEGUES

SIGNATURES

A.A.T.L.

A.A.T.L. / MONUMENTS ET SITES

S.D.R.B.

I.B.G.E.

ADMINISTRATION COMMUNALE MOLENBEEK ST-JEAN

ADMINISTRATION COMMUNALE VILLE DE BRUXELLES

---

---

---

---

---

---

---