



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: D928/2015

Adresse / Adres: Boulevard Anspach
Place De Brouckère
Boulevard Adolphe Max
Rue Saint-Michel
Boulevard Emile Jacqmain
Rue Grétry
Rue des Halles
Rue du Marché aux Poulets
Rue Paul Devaux
Rue Jules Van Praet
Rue des Pierres
Plattestein
Rue des Teinturiers
Place Fontainas

Demandeur / Aanvrager: Service Public Fédéral MOBILITE ET TRANSPORT - direction Infrastructure (Beliris) (Bossut)

Objet / Betreft: Réaménager les boulevards du centre, et divers espaces publics situés autour de cet axe, de façades à façades.

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 03/09/2015 02/10/2015

Réactions / Reacties: 305

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: /

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:

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

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

1. Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant, et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;
Considérant que la demande est située dans des zones de protections de biens classés et que les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ces biens classés ou à partir de ceux-ci ;
Considérant que les voiries sont comprises dans une zone à réorganiser à la carte 5 du plan régional de développement ;
Considérant que le périmètre de la demande est parcouru par des itinéraires cyclables régionaux ;
Considérant que les boulevards du centre sont parcourus par des infrastructures de transports publics souterrains et que le périmètre de la demande est parcouru par des lignes de bus ;

2. Objet :

Considérant que la demande vise à réaménager de façades à façades les espaces publics suivants :

- Les places De Brouckère et Fontainas ;
- Le boulevard Anspach ;
- Le boulevard Emile Jacqmain, tronçon compris entre la Place De Brouckère et la rue St-Michel ;
- Le boulevard Adolphe Max, tronçon compris entre la Place De Brouckère et la rue St-Michel ;
- Les rues Paul Devaux, Jules Van Praet, et Auguste Orts ;
- La rue Saint-Michel, tronçon compris entre les bd Emile Jacqmain et Adolphe Max ;
- La rue Grétry, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue des Halles ;
- La rue du Marché aux Poulets, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue des Halles ;
- La rue des Pierres, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue du Midi ;
- La rue Borgwal, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue St-Géry ;
- La rue des Riches-Claire, tronçon compris entre le bd Anspach et la rue de l'Eclipse ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

-Le Plattestein, inclus le carrefour formé avec les rues du Lombard et du Marché au Charbon ;
Considérant que le projet comprend l'abattage d'arbres à haute tige plantés dans des bacs et la plantation de nouveaux sujets ;

3. Procédure :

3.1 Instruction :

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme a été introduit auprès du Fonctionnaire délégué en date du 23/07/2015 ; qu'il a été déclaré complet en date du 18/08/2015 ;
Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'article 142 du COBAT, et du point 19 de son annexe B : « travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant » ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration en date du 18/08/2015 ;
Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation en application de
-l'article 207 du COBAT, la demande se rapportant à un bien inscrit à l'inventaire du patrimoine immobilier ;
-l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans des zones de protection de biens classés ;
-la prescription 21 du P.R.A.S. : la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement ;
Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité en application de :
-l'article 67 al. 2 du COBAT, la demande étant située en partie sur des PPAS : « actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication » ;
-la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant « pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun » ;
Considérant que la demande a été soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :
-la Commission Royale des Monuments et des Sites, en application de l'article 237 du CoBAT ;
-Bruxelles Mobilité, en application de l'article 177 §2/1 ;
-La STIB ;
-Le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles ;
-Bruxelles Environnement.
Considérant que la CRMS, Bruxelles Mobilité, la STIB et Bruxelles Environnement ont communiqué leurs avis au Fonctionnaire délégué ;

3.2 Enquête publique :

Considérant que les remarques formulées par les réclamants dans le cadre de l'enquête publique, qui a duré 30 jours, portent sur les aspects suivants :

3.2.1 Général :

-très mauvaise communication par rapport au projet ;
-manque de prise en compte de l'avis de la population, sollicite davantage de communication sur le projet, sur les implications et les mesures de transition proposées -> prise en otage des riverains ;
--> manque de processus démocratiques et professionnels dans la mise en place du piétonnier.
--> n'aurait-il pas été envisageable de se baser sur le système de contrat de quartier pour intégrer la population dans la réalisation du piétonnier ;
-pas de consultation des habitants/commerçants de Bruxelles avant la mise en place du piétonnier ;
-proposition de rattacher Saint-Géry au piétonnier ;
-faire attention à ne pas tomber pour certains dans une muséification et pour d'autre dans la Barcelonisation ;
-la crainte de tuer la ville par une désertion de ses habitants ;
-demande de zones de stockage-déstockage afin de gérer les livraisons d'achats dans le piétonnier ou les habitants qui rentrent avec de grosses courses ;
-proposition d'aménager des espaces de jeux pour enfants et de loisirs (tels que ceux proposés dans les aménagements provisoires : table de ping-pong ;
-ces aménagements participent à la collectivité ;
-ainsi que des canisites ;
-le doute quant à la pérennité des pelouses prévues,...
-absence de wc publics, hormis ceux présents à la Gare centrale, sous-sol Bourse et Dansaert ;
-demande plus de végétation, en outre à la Bourse ainsi qu'un aménagement artistique / fontaine ;
-quid kiosques de la Bourse, pourquoi doivent ils se fermer, usage ?, qui les ouvrira et les fermera ? ;
-manque de bancs, place de la Bourse ;
-pourquoi ne pas envisager des bancs amovibles afin de libérer l'espace lors d'événements ;
-point de vue urbanisme : devantures / esthétiques des façades pas en adéquation avec le piétonnier ;
-remarques qui reviennent régulièrement : incivilité, agressions verbales et physiques ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

3.2.2 Mobilité :

- Plan circulation = Plan communal de mobilité -> illégal au sens de l'ordonnance du 26/07/2013 « instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité » : selon le métropole ne respecte pas la phase test, fige le plan de circulation, vice de procédure, P.U. prématurés, besoin d'une étude d'incidences ;
 - absence d'un plan de mobilité sur l'ensemble du Pentagone -> adopter un plan de mobilité contraignant dans l'ensemble du Pentagone en collaboration avec les différents transports en commun ;
 - le plan de circulation et les réaménagements sont intrinsèquement liés -> étude d'incidences sur la zone concernée mais aussi sur les zones directement impactées par le projet (-> demande de recommencer la procédure) ;
 - pas d'évaluation d'impact des incidences des déviations sur la petite ceinture ;
 - effectuer une étude complète sur l'accessibilité et la mobilité du centre-ville étendu jusqu'à la petite ceinture et au-delà (parking relais) ;
 - la pertinence quant à la création de nouveaux parkings (place du Marché aux Grains,...) quand InterParking a constaté une diminution de 20% de sa fréquentation ;
 - absence d'une signalétique claire et efficace, les gens se perdent, ce qui engendre des embarras de circulation ;
 - le piétonnier est traversé par 2 axes perpendiculaires -> dangereux ;
 - le piétonnier sera aménagé en 5 couloirs : flâner, circuler, et séjourner ne traduit pas la volonté de mixité ;
 - pour certains les aménagements projetés ne sont pas suffisamment réfléchis en terme de mobilité ;
 - impact négatif rencontré du côté de la rue Van Artevelde, rue des Six Jetons... (concentration excessive de voiture, pollution, klaxon ; la rue est engorgée) -> conflit avec l'habitation (les gaz d'échappement stagnent à hauteur des appartements) et avec l'école ;
 - Mais également les rues de Laeken, bd. Jacquain, place Sainte-Catherine, rue Borgval Camusel, buanderie, t'Kint, Alexiens, place du Jardin aux Fleurs et alentours de Saint Géry,... ;
 - Les petites rues ne sont pas faites pour absorber le nouveau flux, problème de bouchons, des vibrations à l'intérieur des immeubles quand les camions passent + difficultés pour ceux-ci de passer dans les petites rues, déviations, insécurité liées au passage d'automobilistes pressés... ;
 - Pourquoi Anspach reste accessible aux voitures entre Plattestein et Fontainas ? Des piétons, aux engins à roues;
 - le réaménagement a pour impact les nombreuses déviations (mini ring) en conflits avec des sens interdits, augmentation des distances à cause des déviations ;
 - Proposition d'une signalétique claire sur le périmètre du piétonnier, la limitation d'accès taxi, verbalisations dissuasives ;
 - problème de pollution (+bruit) sur le nouveau mini ring >< au bd Anspach qui respire -> trouver un juste milieu ;
 - problème de stationnement, manque d'affichage des parkings existants afin de libérer les rues du trafic lié à la recherche d'un emplacement ;
 - question sur le mini ring interne et des nuisances qui en résultent soient posées, notamment en lien avec le projet de Rambla avenue de Stalingrad ;
 - sollicite une « zone de rencontre à trafic limité » plutôt que d'une « zone piétonne » comme à Strasbourg par exemple ;
 - la « zone de passage » doit être élargie afin de réduire les conflits entre usagers ;
 - Ecuyer : régulièrement bloqué (camions ou voitures à l'arrêt : déchargements) ;
 - Chien Marin : circulation difficile, difficulté pour accéder au domicile / parking ;
 - rue de la Chancellerie : à sens unique -> demande de la remettre à double sens ;
 - augmentation du trafic rue de Flandre et dans les rues adjacentes ;
 - Dansaert / Nouveau Marché aux Grains, Houblon, Léon Lepage : trop de trafic (forte augmentation tant le matin que le soir), camions en double file, personnes ivres, clochards, circulation à vélos devenue dangereuse avec les automobilistes énervés ;
 - problème de la boucle de desserte : problème de circulation – rallonge certain trajet ;
 - les pistes cyclables/ arrêts de bus servent de quais de déchargements pour les voitures et les camions ;
 - stop aux nouveaux parkings dans le centre, placer les nouveaux parkings près des stations de métro à l'extérieur du pentagone (ex. Yser) ;
 - demande un comptage / étude officielle sur les parkings existants pour voir si l'offre actuelle nécessite de nouveaux parkings ;
 - questionnement par rapport à l'accessibilité du centre hospitalier César de Paepe ;
 - des contacts ont-ils été pris avec l'AB ? gestion des bus de tournées, ... ;
- 3.2.2.1. Cyclistes
- les cyclistes de manière générale demandent : maintien de bonnes conditions de circulation à vélo, aménager un axe pour eux correctement délimité, des parkings vélos sécurisés et non payants ;
 - confrontation sur le mini ring des vélos et des voitures + danger cyclistes / piétons ;
 - Le modèle d'arceau vélo est non-conforme aux recommandations du Vadémécum « parking vélo », le nombre d'emplacement est insuffisant ;
 - Aménager des pistes cyclables de qualité sur l'axe Laken – Van Artevelde ;
 - Demande de compléments d'info par rapport aux parkings vélos : quid rampe mécanique, accessibilité jour/nuit, tarif, parking



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

surveillé ?,

- Y aura-t-il des panneaux de signalisation rappelant la limite de vitesse autorisée pour les cyclistes ? Une verbalisation ?
- améliorer la signalétique pour les itinéraires adjacents
- la suppression d'aménagements décidés récemment (ICR oubliés, passant par le centre) ICR 10 et 11
- Non mention du RER vélo qui passe par le bvd du centre ;
- inclure les accès au centre dans la réflexion en termes d'infrastructures cyclables (petite ceinture Rogier et Botanique)

3.2.2.2. BUS / TRANSPORT EN COMMUN

- certains parcours de bus ont été modifiés, certains arrêts ont été déplacés voir supprimés, problème pour les personnes âgées et les PMR ;
- trop de lignes de bus ne desservent plus De Brouckère et la Bourse : 47, 88, 86, 48, 95, 46 et 71 ;
- offre de transports en commun insuffisants, demande des mini bus à la place des bus articulés ;
- perte d'efficacité de la vitesse des bus dans les rues perpendiculaires (mixés avec les voitures et les embouteillages qu'elles créent) ;
- la perte d'accessibilité via les transports en commun pour les navetteurs, personnes âgées, familles avec jeunes enfants... ;
- la localisation peu commode des arrêts de bus déplacés. Un report modal faisant perdre énormément de temps aux voyageurs ;

3.2.2.3. PMR

- accessibilité PMR pas assez étudié ;
- revêtement : de manière général la pierre bleue est contestée, matériaux glissants et dangereux pour les PMR ;
- le manque d'accessibilité pour les PMR en lien avec le déplacement des terminus à la Gare Centrale
- Aucun abri pour PMR au sein du piétonnier, le peu d'accès aisé pour ces mêmes personnes : pourquoi ne pas permettre aux invalides, via une carte, d'accéder en voiture à ce centre ?
- Quid aménagements des abords du piétonniers pour les PMR ;

3.2.3 Environnement :

- contre l'abattage de 73 arbres qui se situent place De Brouckère ;
- Effet pervers du piétonnier : plus de trafics dans les rues adjacentes => pollution sonore sur ces rues
- Trop d'activité sur le piétonnier >< à la quiétude des habitants ;
- le piétonnier introduit indirectement la notion d'évènement sur l'espace public, il faut trouver un juste milieu entre quiétudes des habitants et animation de la Ville ;

3.2.4 Economie :

- absence de justification socio-économique ainsi que l'absence d'une évaluation écologique et d'urgence (SIAMU) ;
- le boycott du centre-ville par les habitants qui ne peuvent s'y rendre en voiture ou en transport en commun ;
- Le scindement du haut et du bas de la Ville ;
- commerces de la rue des Riches Claires : dégradation de l'environnement de travail (économie, social et sécuritaire), la rue des Riches Claires est devenue un axe de circulation, en lieu et place d'un espace pour flâner, chute du chiffre d'affaire : entre -30 à -40%, ils font remarquer qu'on fait énormément de publicité pour le piétonniers au détriment du reste de Bruxelles ; la rue des riches sera elle piétonne ? si non, les aménagements voiries prévus en 2013 et pourquoi une mpp avait été réalisée ? les commerces seront-ils pris en compte dans les aménagements projetés ;
- bd. A. Max : chiffre d'affaire en chute de -20 à -40% (pétition des commerçants) ;
- le piétonnier a engendré chez certain commerçants une chute du chiffre d'affaire ;
- demande de manière générale à la Ville de garantir une diversité commerciale avec le maintien de commerce de proximité ;
- Des clients de commerce qui pensent que le centre est une destination à déconseiller, source d'insécurité et de problème de mobilité
- La crainte d'avoir un centre monopolisé par les chaînes de distributions low-cost
- un centre dédié aux touristes uniquement
- Une signalisation à mettre en place, des itinéraires conseillés sur les médias, faire de la pub des quartiers design et de l'esprit folklorique du centre : Rétablir la vérité à contrecourant des médias ;
- Pollution visuelle des enseignes et des pubs présentes sur les boulevards -> à travailler ;
- la Régie Foncière doit contribuer au maintien des commerces de proximité sur le piétonnier et ses abords
- non à l'ouverture des commerces 7j/7
- le maintien de loyers à des prix respectables par un appui apporté par la Régie foncière
- Constat actuel : les commerces actuels ne se prêtent pas à la flânerie ;
- Faire attention de ne pas tomber dans le travers des zones piétonnes, à savoir concentration de commerce de type horeca et terrasses, magasins de souvenirs, night-shop, ... mono orienté vers le tourisme ;
- les problèmes générés par la circulation peuvent avoir une incidence sur la délocalisation de certaines entreprises ;
- Faire attention de ne pas tomber dans le travers des zones piétonnes, à savoir concentration de commerce de type horeca et



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

terrasses, magasins de souvenirs, night-shop, ... mono orienté vers le tourisme ;

-les horeca agrandissent leur terrasse ;

-contre la suppression des accès des véhicules motorisés privés (voitures et autocars) à proximité immédiate des établissements hôteliers ;

-selon certaines personnes : diminution de la qualité en terme de fréquentation sur le piétonnier et dans les commerces qui bordent le piétonnier.

3.2.5 Chantier :

-interrogation face au lancement des travaux en voirie ;

3.2.6 Sécurité – salubrité

-meilleure gestion de la station Bourse : insécurité et saleté ;

-le phénomène de la prostitution aurait évolué, aussi sur le bd. Anspach... (voir avec la police si c'est vrai !?) ;

-effectuer une étude sur la sécurité dans l'ensemble de la zone de police Bruxelles-Ixelles : abandon des différentes zones au profit du piétonnier ;

-au niveau des habitants côté Bourse : augmentation du bruit liés à des personnes ivres la nuit qui hurlent, se battent,...

-demande de manière général à la Ville de garantir : problèmes sécurités et salubrités publiques rencontrées dans la phase test, comment seront-ils réglés dans le projet final !?

-nombreuses réactions face à la saleté des rues (déchets, urines, excréments, vomi,...)

-Problème des clochards et des marginaux qui se rassemblent sur le piétonniers + toutes les nuisances liées à ces personnes (personnes ivres, qui hurlent et problèmes d'hygiènes : urines, excréments, vomis, déchets,...) ;

-Station Bourse déplorable ;

-Harcèlement en rue surtout à l'égard des filles/femmes ;

-interrogation face à certains véhicules qui peuvent stationner et circuler dans la zone piétonne--> danger piéton – cyclistes ;

-Les gens ne connaissent plus le code de la route (voitures et cyclistes) ;

3.2.7 Proposition différentes pour le piétonnier :

-proposition de limiter le piétonnier entre De Brouckère et Bourse ; partir du quartier Saint-Jacques, passer par la Bourse, pour rattraper, Chartreux, Dansaert, place du nouveau Marché aux Grains, place du vieux Marché aux grains, Sainte Catherine ; mais laisser le bd à la circulation ;

-faire des boulevards un centre culturel : centre de la tradition belge, œuvres d'art,...

4. Situation existante :

Considérant que les espaces publics concernés par la demande sont le résultat d'importants bouleversements du tissu urbain bruxellois :

La création d'un boulevard reliant la gare du Midi à la gare du Nord, fut l'ultime étape des travaux de voûtement de la Senne, en vue d'assainir le centre-ville et d'y attirer une population davantage aisée. Ce boulevard rectiligne, conçu selon les plans de Léon Suys, était ponctué de plusieurs places ou points d'articulation : la future place de Brouckère autour de l'ancien temple des Augustins, la place des Halles à hauteur d'un vaste marché couvert, la place de la Bourse et la place Fontainas, où il était prévu d'élever une fontaine monumentale.

Outre la construction d'immeubles de logements destinés à la bourgeoisie, le nouveau boulevard allait accueillir des bâtiments ayant une fonction publique, tels la Bourse, la Poste et les Halles, ainsi que des grands magasins, des cafés, des théâtres, le tout participant à une nouvelle dynamique urbaine où prédomine le luxe et le loisir.

Au niveau de la Bourse, après l'achèvement de l'édifice, de nouvelles communications sont établies, à partir de 1876, par l'élargissement de la rue de Middelée, actuelle rue Orts, et l'aménagement de deux nouvelles rues, la rue Van Praet vers Saint Géry et la rue Devaux vers Sainte Catherine.

Les aménagements du boulevard étaient à l'origine sobres. Ils comprenaient des réverbères, des kiosques, des colonnes Morris et des édicules destinés à abriter les usagers du tramway qui circulait au milieu de la chaussée. Suys avait également prévu un alignement d'arbres tout le long du boulevard qui n'a pas été réalisé. Pour les revêtements, un rapport de 1870 fait par le Bourgmestre de la Ville apporte quelques indications (voir étude historique demande de PU pour la bourse, introduit en parallèle). Nous y voyons que la préférence était donnée à un pavage pour une bande centrale et un asphaltage pour deux bandes latérales afin de « favoriser le rapide développement de la circulation ». Etaient également prévus deux trottoirs d'environ 5.50m de large sans indication de matériaux. Il est vraisemblable qu'ils étaient en dalles de pierre bleue.

Dans les années 1970, avec le creusement des tunnels du pré-métro, le boulevard est entièrement réaménagé en fonction de la circulation automobile. Les différentes places ont dès lors tendance à perdre leur rôle de point d'articulation, tel qu'à l'origine.

Le réasphaltage de la chaussée et le réaménagement des trottoirs couverts de dalles de béton gris avec des motifs géométriques de couleur rose, ainsi que l'implantation de bacs en béton destinés à accueillir des arbres et arbustes, n'ont laissé aucune trace de l'aménagement d'origine.

Considérant que les aménagements actuels des espaces publics sont le résultat d'une vision fonctionnaliste héritée de la



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

seconde moitié du 20ème siècle, et qui a profondément impacté le territoire actuel de la Région Bruxelloise ;
Considérant que d'un point de vue structurel (le profil de la voirie), les boulevards sont une véritable autoroute qui traverse la ville, séparant le Pentagone en 2 ;
Considérant que malgré le marquage de pistes cyclables, qui a réduit le nombre de bandes de circulation automobile de 4 à 2, les boulevards du centre constituent une barrière difficilement franchissable pour les personnes non motorisées, alors que ces espaces publics constituent la colonne vertébrale du tissu bruxellois ;
Considérant que les revêtements des espaces publics sont aussi peu qualitatifs que les aménagements proprement dits, résultat d'une vision fonctionnaliste également : trottoirs en dalles de béton et large chaussée en asphalte, avec des briques en zones de stationnement ;
Considérant qu'afin de séparer l'importante circulation automobile des trottoirs, des arbres et des plantations arbustives ont été plantés dans des bacs en béton ;
Considérant que ces bacs et ces plantations constituent des barrières physiques et visuelles qui détériorent les qualités spatiales des boulevards ; que tout sert une vision fonctionnaliste et peu qualitative ;
Considérant que toutes les plantations actuelles sont plantées dans des bacs en béton surélevés, ce qui limite leur développement ;
Considérant que ces plantations actuelles se composent comme suit :
-De Brouckère : soixante platanes (*Platanus hispanica*) en bonne santé ;
-Boulevard Anspach, entre de Brouckère et Bourse : des tilleuls (*Tilia platyphyllos*) dans un état variable ;
-Boulevard Anspach, entre la Bourse et Place Fontainas : des platanes dans un état variable ;
-Place Fontainas : des charmes (*Carpinus betulus* 'Fastigiata') ;
-On retrouve également dans les différents bacs une grande variété d'arbustes et de plantes, et quelques arbres solitaires comme *Liquidambar styraciflua* (Brouckère), *Betula pendula* (divers), ou le *Ginkgo biloba* (près de couverture Fontainas) ;
Considérant que les plantations situées dans ces bacs en béton doivent être arrosées quotidiennement par la Ville ;
Considérant que les arbres sur les boulevards ont été étêtés, mais cela a été omis au cours des dernières années, entraînant un développement important de certains sujets au détriment de l'uniformité ;
Considérant que les platanes de la place De Brouckère doivent être élagués chaque année ;
Considérant que les plantations sont hétérogènes, dans des états phytosanitaires variables, plantées dans des bacs ; que la refonte de cet aspect constitue une opportunité ;
Considérant qu'à l'exception de certains tronçons, principalement entre la rue de l'Evêque et la rue Fossé aux Loups, les fronts de bâtisses des boulevards conservent un caractère qu'il convient de redécouvrir, de valoriser à nouveau ;
Considérant que les enseignes et les vitrines des commerces présentent un caractère hétéroclite et peu cohérent, à l'image du caractère déstructuré des aménagements actuels des boulevards ;
Considérant que les revêtements sont dégradés et qu'une réfection complète des espaces publics est nécessaire ;
Considérant qu'en terme de circulation, dans les configurations récentes (avant phase test) les boulevards du centre favorisent l'usage de l'automobile ; que le chemin le plus court et rapide pour relier le Nord au Sud en voiture consistait à traverser la Ville par son milieu alors que le Pentagone est densément peuplé (surtout au Sud et à l'Ouest) et que beaucoup de citoyens y travaillent (surtout la partie Est, haute) ;
Considérant que la situation est d'autant plus paradoxale que cette partie de la Région de Bruxelles Capitale est probablement l'une des mieux desservies en transport publics, avec des liaisons métros, des liaisons trams, des lignes de bus, des liaisons directes à des gares internationales proches et à des aéroports en Belgique et ailleurs... ;
Considérant que le Pentagone est hyper équipé en infrastructures de communication, que l'espace public en surface peut connaître une répartition spatiale plus favorable aux personnes qui y habitent, qui y travaillent, ou qui visitent la Capitale ;
Considérant que le périmètre de la demande a fait l'objet d'aménagements provisoires, parallèlement à la mise en œuvre de la phase test du plan de circulation de la Ville pour le Pentagone ;
Considérant que cette phase test a libéré beaucoup d'espace ; que la Ville a eu le souci de favoriser l'appropriation de ces espaces par la mise en place de mobiliers, et d'aménagements ludiques provisoires ;
Considérant que la façon dont ces espaces a fonctionné et fonctionne encore, avec des aménagements qui restent ceux des années 70, avec une séparation nette des modes et tout particulièrement de la chaussée carrossable en asphalte par rapport aux trottoirs coincés derrière des bacs à arbres et encombrés par des terrasses envahissantes, ne permet pas de préjuger de la façon dont fonctionnera le projet final ;
Considérant néanmoins que cette période provisoire a démontré, malgré les faibles moyens mis en œuvre, et leur caractère provisoire, le potentiel que constitue cette artère pour la vie des habitants du centre-ville ;
Considérant que depuis les aménagements de 1970, les places Fontainas et de Brouckère ont perdu leur caractère de « places d'accueil » ; que seule la place de la Bourse a conservé quelque peu son caractère de lieu de rencontre, du fait de la suppression partielle de la circulation autour du bâtiment de la Bourse et la présence du bâtiment monumental avec son parvis ;

5. Situation projetée :

Considérant que le projet prévoit de requalifier l'espace public des boulevards par la réouverture des places d'origine et la création de nouvelles placettes, à l'articulation des principales voiries reliant le boulevard au tissu urbain historique, tant à l'est qu'à l'ouest ; la plantation d'arbres à hautes tiges, de cépées, de fleurs vivaces, de graminées, de pelouses et de fleurs traduit la volonté de créer un paysage urbain durable que les promeneurs pourront voir évoluer au gré des saisons ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

5.1. Revêtements et mobilier urbain :

Considérant que le revêtement principal est la pierre bleue, utilisée en bandeaux de format 8x30 ou 40 cm et 5X20 ou 30 cm, avec différentes finitions : sur les zones latérales, flammée et posée sans joints ; dans les zones de repos en pierre bleue en finition mixte clivée et sciée ;

Considérant que sur la place de Brouckère, il est prévu pour le centre de la place de larges bandes de béton lavé, coulé sur place, de teinte claire ; sur le pourtour et entre le béton, des dalles de pierre bleue avec joints cimentés ; que même le béton de teinte claire est prévu dans la zone entre la rue de l'Evêque et la rue Fossé aux Loups et sur la place Fontainas, entre les parterres engazonnés ;

Considérant que dans les rues perpendiculaires comprises dans le périmètre de la demande, les matériaux seront identiques à ceux utilisés dans la zone Unesco : pavés de porphyre sciés en partie centrale, filets d'eaux en pierre bleue, et pavés platines contre les fronts de bâtisses, dans un aménagement de plain-pied ;

Considérant que l'éclairage du boulevard, de la rue Orts et de la place Fontainas sera assuré par des réverbères droits contemporains, portant les points lumineux à une hauteur de 5m ; que la lumière sera blanche ;

Considérant que la hauteur raisonnablement faible des points lumineux permet d'effacer le caractère routier de l'espace public ; que cette hauteur assure une atmosphère plus intime aux lieux, adaptée à un quartier habité tout en offrant une luminosité suffisante pour une bonne reconnaissance des personnes (et le sentiment de sécurité) ;

Considérant qu'il est prévu de placer un ciel lumineux suspendu entre l'immeuble Philips et le centre administratif, qu'il se compose d'une trentaine de points lumineux (luminaires LED suspendus à des câblés fixés aux façades à une hauteur de 6 ou 7m) ;

Considérant que des luminaires identiques à ceux placés dans le quartier de la Grand-Place (Albany) sont prévus dans les petites rues adjacentes ;

Considérant que le projet prévoit le placement de cinq kiosques : un place de Brouckère, deux sur les nouvelles placettes à hauteur du Marché aux Poulets et de la rue Grétry et deux place de la Bourse ;

Considérant qu'ils sont prévus en bois et en laiton perforé ;

Considérant que ces kiosques se transforment en lanternes urbaines à la tombée de la nuit, quand ils sont fermés ;

Considérant que le projet prévoit d'autres mobiliers urbains tels que poubelles, arceaux à vélo et fontaines d'eau, le tout en acier thermolaqué de couleur gris anthracite ; que les bancs, longs et sans dossiers, seront en bois ;

5.2 Plantations :

Considérant que le projet exploite la moindre parcelle de pleine terre du tracé du boulevard pour planter des arbres à haute tige ; qu'ailleurs, les espaces situés entre les voutes souterraines et les impétrants sont optimisés afin de planter des arbres d'alignement corrects (pas dans des bacs) ;

Considérant que deux arbres sont prévus au bout de la rue Orts, au carrefour ;

Considérant que des plantations plus modestes ont été prévues là où la pleine terre manque, au-dessus des stations de métro ;

Considérant qu'il résulte du projet un espace public très verdoyant et structuré, en dépit des contraintes imposées par le sous-sol ;

Considérant que la plantation d'arbres dans de meilleures conditions pour leur développement facilite le travail du service Espaces Verts de la Ville ;

Considérant que la suppression de l'arrosage manuel quotidien des bacs en béton libère également un temps qui pourra être mis à profit pour l'entretien des aménagements verts contenus dans le projet ;

5.3. Mobilité

Considérant que le périmètre du projet comprend 3 régimes de circulations :

- Des tronçons piétonniers ;
- Des espaces
- Et quelques passages avec chaussées carrossables pour le passage des véhicules ;

Considérant que le plan de circulation en question est en phase test, pour une durée maximale de 2 ans ; que le projet qui est objet de la demande est compatible avec celui-ci mais aussi avec de nombreux autres scénarios ; que le plan de circulation a été mis en place afin qu'il soit souple et évolutif ; et que le projet s'articule avec ce plan de circulation de façon souple également ;

5.3.1 Modes actifs (PMR, piétons, vélos)

Considérant que le projet avec les revêtements plats, de plain-pied, sans conflits avec des engins motorisés, est très favorable au confort et à la sécurité des piétons ;

Considérant que le projet intègre une importante dimension paysagère qui participe à l'attractivité de ces espaces publics pour les modes actifs ;

Considérant que la vitesse des cyclistes est réduite sur le piétonnier, mais que cette réduction de vitesse est largement



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

compensée par une augmentation de la sécurité et du confort ; que cet espace est très favorable aux cyclistes lents, débutants, ou aux enfants (appelés « tortues »), qui sont trop souvent oubliés dans les aménagements « vélos » ;
Considérant que la circulation automobile est apaisée dans le Pentagone ; que des itinéraires alternatifs sont possibles pour les cyclistes plus rapides (les cyclistes « lièvres ») ;
Considérant que le projet intègre les stations VILLO !, dont certaines sont surdimensionnées afin de répondre aux besoins ;
Considérant que la demande est complémentaire au projet de Bruxelles Mobilité, qui prévoit la création d'environ 1500 emplacements vélos sécurisés dans les espaces souterrains du pré métro ;

5.3.2. Transports publics

Considérant que les nombreuses lignes de bus de la STIB et De Lijn passant sur les boulevards ou à travers ceux-ci ont été adaptées en concertation avec les sociétés concernées de façon à assurer la desserte du bas de la ville et les abords proches des boulevards du centre ;
Considérant que certains arrêts et/ou terminus sont implantés sur la rue de l'Evêque ou Fossé aux Loups, d'autres sont implantés dans la rue des Halles, rue des Teinturiers et rue du Lombard ou rue des Bogards, à proximité immédiate du périmètre du projet ;
Considérant que dans le sillon du présent projet, Bruxelles Mobilité compte rénover ses stations souterraines et revoir ses accès en vue de rendre les infrastructures accessibles aux PMR ;
Considérant que les taxis ont un accès 24h/24 à la zone piétonne et que trois pôles de stationnement sont prévus (Orts, de Brouckère et Fontainas) ainsi que deux zones complémentaires (Lombard et Evêque) ;

5.3.3. Circulation automobile :

Considérant que le projet prévoit les mesures de circulation suivantes :
-La rue Saint Michel fait partie de la boucle de circulation entrant par le boulevard Jacquain, tournant ensuite dans la rue Saint Michel et ressortant du pentagone par le boulevard Max. Cette boucle sera également fréquentée par des bus qui auront leur terminus sur le boulevard Max.
-Une voie carrossable est prévue dans la partie ouest de la place de Brouckère, dans le prolongement du boulevard Jacquain, elle permet aux automobilistes de rejoindre la boucle de desserte à hauteur de la rue Fossé aux Loups ;
-Le boulevard Anspach et son piétonnier sont traversés par les voies de circulation du Fossé aux Loups et de la rue de l'Evêque, Ces passages seront également fréquentés par les bus ;
-Le boulevard Anspach accueillera un trafic local depuis la rue des Teinturiers vers la place Fontainas. Par ailleurs une boucle bus est prévue pour les bus venant par la rue Plattesteen faisant demi-tour sur le boulevard Anspach et repartant par la rue des Teinturiers où le bus à son arrêt et remonte ensuite vers la rue Lombard ;
-La boucle de desserte passe par la place Fontainas, le trafic vient de la rue des Six Jetons, contourne la place et peut sortir du Pentagone par le boulevard Lemonnier ou remonter la rue des Bogards vers le boulevard de l'Empereur ;
Considérant que l'infrastructure projetée permet une grande flexibilité au niveau de la gestion de la circulation ;

5.4. Fontainas :

Considérant que la place Fontainas est aménagée comme un square planté de parterres et d'arbres librement disposés ;
Considérant que le projet intègre la récolte des eaux pluviales et son stockage sous la zone de plantations en vue de l'irrigation de celles-ci ;
Considérant que la place Fontainas est aménagée en vue de créer une liaison forte paysagère et de plain-pied avec le parc Fontainas ;

5.5. Bd Anspach :

Considérant que le projet prévoit de réaménager boulevard Anspach en une promenade de plain-pied, de façade à façade, avec toutefois trois bandes différenciées :
-deux bandes latérales le long des façades d'environ 5.30m de large, sans obstacles, prévues pour les chalands (cette disposition est également idéale pour les malvoyants) ;
-une bande centrale de 6m permettant un usage partagé pour piétons, cyclistes et taxis et, de 4 à 11 heures, pour les livreurs ;
-entre ces zones de passage et de flanage (le long des magasins) deux zones de « séjour » de 5.70m de large dessinées à accueillir les jardins de poche, le mobilier urbain et les terrasses des établissements horeca ;
Considérant que les terrasses le long des bâtiments ne seraient plus autorisées que sur la place de Brouckère, la place de la Bourse et la place Fontainas ;
Considérant que le projet permet une circulation locale sur sa partie centrale du boulevard Anspach, tronçon compris entre la rue des Teinturiers et la place Fontainas ; qu'entre le Plattesteen et la rue des Teinturiers, la bande centrale du boulevard Anspach est quant à elle ouverte à la circulation des bus ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

5.6. Place De Brouckère

Considérant que la place de Brouckère formera une grande agora ; que le projet prévoit un emplacement pour une œuvre d'art monumentale dans l'axe perspectif ; que sont également prévus un bouquet d'arbres, de nombreux bancs et dix jets d'eau au sol formant une fontaine ;

Considérant que le projet prévoit également de réintroduire l'eau dans le paysage urbain par l'aménagement de brumisateurs à la place de Brouckère et d'un plan d'eau, rue Orts ;

Considérant que le projet prévoit un éclairage public sur la place de Brouckère au moyen de 7 grands mats d'une hauteur de 9m, portant chacun plusieurs projecteurs orientables ;

Considérant que le projet prévoit également le maintien d'une bande de circulation automobile dans le prolongement du boulevard Jacquain, permettant de rejoindre l'axe Fossé aux Loups-rue des Augustins ;

5.7. Rues adjacentes

Considérant que le projet prévoit le placement d'une fontaine de 3m de large sur 30m de long, à une hauteur de 60 cm, au bout de la rue Orts côté Bourse ;

Considérant qu'une finition différente de la pierre bleue évoque l'ancien lit de la Senne à l'entrée de la rue Van Praet ;

6. Objectifs du projet :

Considérant que le projet vise à requalifier les espaces publics formés par les boulevards et la place ; qu'il vise à transformer cet ensemble d'espaces chaotiques en un lieu convivial de rencontre ;

Considérant que les lieux auront dès lors une meilleure lisibilité et qu'ils seront plus sûrs qu'actuellement, du fait de l'aménagement plus clair, où les piétons sont prioritaires ;

Considérant que le projet renforce les liens entre l'espace public et le bâti, par un aménagement continu de façades à façades ;

Considérant que la requalification de l'espace public permet une mise en valeur des ensembles bâtis autour des boulevards, des places et du bas de la ville en général ;

Considérant que le projet vise à améliorer la qualité de vie dans le Pentagone ; que le réaménagement, par l'installation d'un espace public qualitatif, constitue un apport important dans l'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles, tant pour ses habitants, les personnes qui y travaillent, que pour ses visiteurs ;

Considérant que ce nouvel espace public convivial est de nature à renforcer la cohésion urbaine, en particulier en ce qui concerne les quartiers adjacents ;

Considérant que le projet vise à créer un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacement au centre-ville ; que cette démarche s'inscrit dans la politique régionale en matière de mobilité, qui ambitionne un transfert modal de la voiture vers les modes actifs et les transports publics ;

Considérant qu'en libérant les lieux de la dominance de la voiture, un grand espace est offert aux habitants de la ville, qui continue à se densifier, et dont le nombre de visiteurs continue à augmenter ;

Considérant que le projet intègre les besoins d'accessibilité pour les riverains et les commerces ; que des espaces partagés sont également prévus ; et que la STIB a été étroitement associée au projet ;

Considérant que le projet vise à la création d'un aménagement durable et de qualité avec la mise en œuvre de matériaux naturels, la mise en place d'un système de gestion de l'eau, l'intégration de la nature au cœur de la ville ;

Considérant que les aménagements projetés sont robustes ; qu'ils résistent à la dynamique d'un contexte métropolitain ; qu'ils sont flexibles dans leurs usages ;

7. Motivation :

7.1. Cadre réglementaire :

7.1.1. Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :

Considérant que conformément à la priorité 8 du PRD, le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré par « la mise en œuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone, sur l'initiative de la ville, pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant les espaces piétonniers et semi-piétonniers » ;

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes ;

Considérant que la Priorité 9 vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 %, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain ;

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car 28 % des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ;

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle également en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;
Considérant que le projet s'inscrit dans les priorités stratégiques régionales du P.R.D ;

7.1.2. PRAS :

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS relative aux espaces structurants, qui stipule que « les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer « à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares » ;
- contribuer « à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
- inciter « les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers » ;

Considérant que la prescription 26.3 du PRAS stipule que « deux fonctions s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons » ; que le projet constitue un rééquilibrage en faveur de la fonction séjour et de la part « durable » de la fonction circulation ;

Considérant que la demande est conforme au PRAS ;

7.1.3. PRM – plan IRIS II

Considérant le constat du plan IRIS II :

-« Il est frappant notamment de noter que comparativement à d'autres villes européennes et belges, on retrouve très peu d'espaces piétonniers à Bruxelles » ;

-« le Plan IRIS 1, partiellement mis en oeuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics » ;

Considérant que le plan précise que « l'espace urbain doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton » ; que Bruxelles doit pour 2018 développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois, et être articulée sur base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain plaçant les transports publics, piétons et cyclistes au centre des préoccupations de déplacement ; que ce principe neutralise toute concurrence entre les trois modes prioritaires, qui sont complémentaires et constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière ;

Considérant que les transports publics, piétons et cyclistes, sont donc prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle ; que les aménagements et réaménagements de voiries et d'espaces publics doivent s'inspirer de ce principe ; qu'à cet égard les projets d'infrastructures doivent participer à une rationalisation des capacités routières, doivent garantir les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes ; que des zones piétonnières doivent être établies en étroite collaboration avec les autorités locales ;

Considérant que le plan IRIS II établi que la sécurité et confort de circulation piétonne sont les maîtres mots du programme régional en matière de mobilité en Région bruxelloise ;

Considérant que dans le cadre du projet le mode piéton s'articule avec les transports publics et le mode vélo, conformément au plan stratégique ;

Considérant que le projet est parfaitement en phase avec les orientations stratégiques inscrites au plan IRIS II, qui fait office de plan régional de mobilité ;

7.2. Procédure

7.2.1. Evaluation des incidences :

Considérant qu'en matière d'urbanisme, l'unique disposition qui soumet les actes et travaux à étude d'incidences est l'article 128 du CoBAT, ainsi que les actes et travaux listés à l'annexe A du code ;

Considérant que conformément au CoBAT, et à son article 142, la demande de permis d'urbanisme qui nous concerne a été soumise à rapport d'incidences, compte tenu du fait que le projet correspond au point 19 de son annexe B : « tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes » ;

Considérant qu'en dehors des cas prévus à l'article 128 du CoBAT et à l'annexe A, l'instruction d'une demande de permis ne peut pas faire l'objet d'une étude d'incidences ; à une seule exception, la disposition prévue à l'article 148 du CoBAT : « dans des circonstances exceptionnelles la commission de concertation peut, dans un avis spécialement motivé, recommander au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences » ;

Considérant que le projet a un périmètre important, concerne des lieux emblématiques de la Ville, mais qu'il ne présente pas un caractère exceptionnel en matière d'aménagements d'espaces publics ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que les projets d'infrastructures et d'espaces publics portent facilement sur plusieurs kilomètres de voiries (pour une nouvelle ligne de tram, pour des itinéraires cyclables régionaux, pour des sites propres bus,...);
Considérant que le projet qui nous concerne induit une façon de circuler au centre-ville différente qu'actuellement, mais que ce transfert modal est simplement un retour au fondamental ; que le projet est certes une évolution importante, mais il ne contient pas des circonstances exceptionnelles qui auraient été omises dans l'annexe A du CoBAT, et qui justifient qu'il soit recommandé au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences ;
Considérant que le projet présente avant tout une grande importance symbolique, ces lieux que beaucoup de personnes ont exclusivement connu comme étant une autoroute urbaine deviennent subitement exempt de voitures ;
Considérant – en conclusion - que le projet ne correspond donc pas à un des points contenus dans l'annexe A du CoBAT; qu'il correspond par contre au point 19 de l'annexe B ;
Considérant que la modification substantielle du régime de circulation dans le cadre d'actes et travaux soumis à permis d'urbanisme, induit donc l'établissement d'un rapport d'incidence ; que ce rapport fait partie intégrante du dossier de permis d'urbanisme soumis aux mesures particulières de publicité ;
Considérant que le dossier contient un tel rapport, que celui-ci a été examiné par l'Administration, et qu'il a été déclaré conforme et complet ;

7.2.2. Permis Bourse et bds du Centre distincts :

Considérant que le demandeur a introduit deux demandes de permis d'urbanisme distinctes :

- Une demande de permis d'urbanisme pour la place de la Bourse ;
- Une seconde demande de permis d'urbanisme pour les boulevards du centre et autres espaces publics ;

Considérant que la première demande de permis d'urbanisme, relative à la place de la Bourse, concerne un site classé par arrêté du Royal du 19 novembre 1986 ; qu'à ce titre les demande présentent un caractère urbanistique ET patrimonial ; que ce type de permis est appelé permis unique ;

Considérant que la demande de permis d'urbanisme est, en ce qui concerne les interventions portant sur ce bien classé, soumise à l'avis préalable conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites en application de l'article 177§1 du CoBAT ;

Considérant que la seconde demande de permis d'urbanisme -qui porte sur les boulevards du centre, les 2 places et autres rues- n'est pas soumise à cet avis conforme, mais uniquement à un avis d'instance de la part de la CRMS ;

Considérant que les devoirs d'instructions des deux demandes de permis d'urbanisme séparées sont identiques aux devoirs d'instructions des deux projets s'ils avaient été réunis ; que la réunion des deux projets n'induit aucun devoir d'instruction supplémentaire, ni étude d'incidences ni autre avis d'instances ; qu'aucun devoirs d'instruction n'a été éludé en procédant comme BELIRIS l'a fait ;

Considérant que les 2 projets ont été instruits et soumis aux mesures particulières de publicité simultanément, offrant ainsi aux citoyens une vision complète du projet, dans sa globalité ;

Considérant que les deux projets ont été distingués dans deux demandes de permis d'urbanisme distinctes, uniquement en raison de leurs natures différentes, l'un étant soumis dans son entièreté à l'avis conforme de la CRMS, l'autre à un avis non conforme ; que l'avis aurait été également non conforme sur les parties non classées si les deux projets sont réunis ;

Considérant que cette façon de procéder se présente régulièrement pour les projets d'envergure ; qu'elle est acceptable dans la mesure où aucun devoir d'instruction n'est éludé et que le public n'a pas été induit en erreur ;

7.2.3. SIAMU :

Considérant qu'en application du point 3° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service Incendie et d'Aide médicale urgente, les aménagements des espaces publics ou des espaces verts, en ce compris le mobilier urbain, les édicules et les constructions accessoires, sont dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente ;

7.3. Généralités :

Considérant que la Ville de Bruxelles a organisé seule et/ou avec le demandeur, un certain nombre de rencontres en vue de communiquer avec les habitants et les institutions concernées sur les projets en cours, par exemple (liste non exhaustive) :

- des toutes boîtes ont été réalisés
- un centre d'information avec un numéro vert et une adresse mail spécifique a été mis en place entre mai et fin septembre 2015 ;
- affichagees en espaces publics ont été réalisés ;
- la Ville a assuré une large couverture des projets dans la presse ;
- des plans ont été mis en ligne sur le site Internet de la Ville de Bruxelles ;
- un site internet a spécialement été mis en place pour expliquer le plan de circulation qui est à l'essai <http://plandecirculation.be/fr>;
- 20/04/2015: conférence de presse ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

-11/05/2015: les groupes d'intérêt et les partenaires sociaux ;
-11/05/2015: association de hôteliers de Bruxelles;
-05/08/2015: les associations d'usagers de la route et des parkings et de la police ;
-19/05/2015: extracteurs et des événements Foule ;
-21/05/2015: écoles ; etc...

Considérant que la Ville a organisé de très nombreuses réunions destinées à informer le public et à prendre en compte les suggestions, propositions ;
Considérant que l'enquête publique de 30 jours, qui a été organisée dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme, est également un moment démocratique important, pendant laquelle les citoyens peuvent prendre connaissance du projet, formuler un avis, faire des suggestions, ou encore manifester une opposition ;
Considérant qu'en ce qui concerne Saint-Géry, la Ville de Bruxelles projette une réfection des espaces publics ; qu'une demande de permis d'urbanisme –ayant fait l'objet d'une enquête publique- est actuellement à l'instruction auprès du Fonctionnaire délégué ;
Considérant que le projet découle d'une vision de l'espace public qui est en phase avec le PRD, qui considère que celui-ci est l'extension de l'habitation, et un levier important pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants ;
Considérant que les expériences menées à travers l'Europe, et certaines villes emblématiques à travers le monde, démontrent que la suppression de la circulation ne signifie pas la mort de la ville, la désertion de ses habitants ; qu'au contraire l'espace laissé libre au cœur du centre-ville est naturellement occupé par les habitants, d'autant que les espaces dégagés et verts y sont plus rares et prisés ;
Considérant que la réfection complète des espaces publics et l'amélioration du paysage urbain sont de nature à améliorer la qualité de vie, et que l'attractivité du centre-ville est renforcée ;
Considérant que les aspects liés aux livraisons, des commerces et des habitants, seront intégrés dans la gestion de ces espaces publics, comme cela est le cas dans toutes les zones piétonnes déjà existantes dans le centre-ville, que ces aspects seront tout simplement encadrés ;
Considérant que le rapport d'incidences indique que les véhicules de livraisons pourront stationner temporairement, sur le côté droit de l'espace central du boulevard, pour acheminer les commerces des boulevards, durant les heures préconisées par la Ville, soit en matinée de 4 à 11h ;
Considérant qu'outre les services de police et de secours, certains véhicules conservent la faculté d'accéder en permanence dans les espaces dévolus aux piétons :
-Services de la Ville pour l'usage récurrent de véhicules réalisant des travaux, services,...
-Service/asbl d'aide social, SOS vétérinaire, Croix Rouge ;
-Transports de personnes âgées ou personnes à mobilité réduite ;
-Etablissement dans la zone piétonne effectuant de la livraison à domicile ;
-Ancienne Belgique, BPost, etc... ;
Considérant qu'une procédure est prévue en cas de déménagement dans la zone piétonne via le site internet moyennant l'obtention d'un code pin et d'un laissez-passer délivrés par la police (service technique de la circulation du commissariat local Police Bruxelles Capitale-Ixelles) ;
Considérant que les personnes qui nécessitent un accès urgent peuvent l'obtenir via une permanence installée à la police ;
Considérant que toute la procédure pour obtenir des laissez-passer est expliquée sur le site du plan de circulation et sur le site de la Ville ; que par ailleurs l'ensemble des habitants et des commerçants ont reçu un courrier à ce sujet ;
Considérant que l'espace projeté se présente comme un parc urbain longitudinal, avec différentes activités sur 2 bandes qui concentrent les plantations et le mobilier ; que la place Fontainas, sera un square très verdurisé en connexion directe avec le parc Fontainas, où l'on trouve des terrains de sport et des plaines de jeu ; que les espaces publics doivent conserver leur polyvalence et une certaine souplesse d'usage, et que pour ce faire il y a lieu de limiter -en réseau viaire- le mobilier à ce qui est nécessaire ;
Considérant que le service Espaces Verts de la Ville de Bruxelles a été associé au projet ; que les propositions avancées par le bureau d'étude de BELIRIS ont été avalisées par le service de la Ville ;
Considérant que le gestionnaire de la voirie a la faculté de faire évoluer les plantations dans les espaces verdurisés comme il l'entend, et éventuellement remplacer les parterres engazonnés par des graminées ou des lavandes par exemple -s'il estime qu'un choix se révèle inapproprié-, avec beaucoup de souplesse, sans que cela ne requière des formalités administratives ;
Considérant que la Région prévoit d'installer dans les stations de métro souterraines une série d'équipements tels que sanitaires publics, stationnement vélos sécurisés, ... ;
Considérant que la Région prévoit d'assurer l'accès à ces équipements 7 jours sur 7, 24h sur 24 ; que ces équipements en sous-sol permettent de libérer les espaces publics en surface ;
Considérant que la végétalisation des espaces publics concernés par la demande est optimale compte tenu de l'encombrement du sous-sol et du tissu urbain ;
Considérant que les boulevards du centre seront agrémentés d'alignements d'arbres quand cela est possible, de plantations arbustives, de parterres plantés ;
Considérant qu'il est prévu de consacrer le kiosque De Brouckère à la vente de journaux, et celui prévu entre De Brouckère et Bourse est destiné à la promotion de produits belges de qualité et originaux ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

7.4. Mobilité :

Considérant qu'indépendamment de tout plan communal de circulation, la commune a la faculté de modifier les régimes de circulations des voiries dont elle a la gestion ;
Considérant que la simple modification du régime de circulation d'une voirie –sans travaux- n'est pas soumise à permis d'urbanisme par l'article 98§1 du CoBAT ;
Considérant que si une modification de régime de circulation -pour les besoins d'une mise à l'essai- nécessite des travaux, ceux-ci sont dispensés de permis d'urbanisme en application de l'article 98§2 du CoBAT et l'article 6-5° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, tel que modifié : « les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans » ;
Considérant que cette dispense de permis a été confirmée par le fonctionnaire délégué sur la base d'un avis préalable de Bruxelles Mobilité conformément à l'article 98§2 al 2 du CoBAT ;
Considérant que la circulation est facilement adaptable, qu'elle peut composer avec des contraintes fixées ;
Considérant que le projet induit une libération de l'espace public de la voiture ; que ces 70 dernières années, les espaces publics ont été dévolus de façon disproportionnée à l'automobile, que la libération d'une partie du tissu urbain le plus stratégique du point de vue de la vie urbaine est salutaire ;
Considérant que le projet ne porte pas sur la création de parkings publics au centre-ville ; qu'à ce jour aucune demande de permis d'urbanisme n'a été introduite pour un tel projet ;
Considérant que la situation actuelle –phase test pour les aspects circulation à caractère provisoire - n'intègre pas tous les dispositifs nécessaires à la gestion des espaces publics ; que ce sera le cas dans le cadre de l'aménagement définitif ; que d'autres projets devront suivre dans le Pentagone afin de concrétiser des aménagements résultants de la phase test ;
Considérant que le projet ne concerne pas les régimes de circulation des rues adjacentes ;
Considérant que de nombreuses zones de livraisons accessibles en permanence ont été prévues à proximité immédiate des espaces piétonniers ;
Considérant que le projet permet le charroi pour les poids lourds et les transports exceptionnels ;
Considérant que la phase test actuellement en place est parfaitement réversible et évolutive en vue de corriger les éventuels effets indésirables ;
Considérant qu'il devrait naturellement découler des dispositifs mis en place dans le Pentagone, en terme de circulation, à partir de la donne fixée par le projet, une réduction sensible de la circulation automobile au centre-ville, et tout particulièrement en ce qui concerne la circulation de transit ;
Considérant que cette libération de l'espace public par rapport à l'automobile, a un effet positif sur le transfert modal tel que voulu par les plans stratégiques et réglementaires de la Région bruxelloise ; que les transports publics et les modes actifs sont les premiers bénéficiaires du projet ;
Considérant que les voies de circulations motorisées qui franchissent la zone piétonne doivent –pour des raisons de sécurité- être ramenées à maximum une bande dans chaque sens, ou une seule bande dans un sens ; que le cas échéant la gestion des traversées devra se faire au moyen de feux tricolores, comme c'est actuellement le cas entre la place de la Monnaie et la rue Neuve ;
Considérant qu'en ce qui concerne la signalisation des parkings publics, la Région étudie actuellement le placement d'une signalisation des différents parkings, ainsi que le nombre d'emplacements disponibles ;
Considérant que cette signalétique –système de téléjalonnement- est de nature à faciliter la recherche d'un emplacement, et ainsi limiter la circulation dans le centre ;
Considérant que de nombreuses places de taxi sont prévues en bordure de la zone piétonne, sur le premier tronçon du boulevard Max, entre la rue Saint Michel et la place de Brouckère, ainsi que sur la rue Orts, entre le Beursschouwburg et la rue Dansaert. D'autres places de taxi sont prévues dans le premier tronçon du boulevard Lemonnier, à côté de la place Fontainas ;
Considérant que les places Cambio existantes sont maintenues à proximité immédiate du périmètre du projet ;
Considérant que le demandeur opte pour le maintien de certaines circulations motorisées ; qu'en terme d'aménagement ces circulations n'ont pas d'impact (par de bordures, pas de différenciation du revêtement,...), que la proposition est plausible et concertée ; que les situations projetées peuvent évoluer si le gestionnaire de la voirie le décide sans devoir réaliser de nouveaux travaux ;
Considérant que le centre-ville a vocation à être un point de destination, plus que de transit ; que pour ce faire il est nécessaire de contraindre la circulation automobile avec des boucles et des sens uniques ; que pour être efficace, la traversée du centre-ville par le centre doit être désavantageuse par rapport à la petite ceinture ; que la simple gestion des sens de circulation de voiries sans travaux n'est pas soumise à permis d'urbanisme par le CoBAT ;

7.4.1 CYCLISTES

Considérant dans le périmètre du projet, les cyclistes doivent composer avec les piétons ;
Considérant que le centre-ville est avant tout un point de destination, également pour les cyclistes ;
Considérant qu'en matière de cyclabilité, la prescription 26.5 du PRAS stipule que le réseau d'itinéraires cyclables régionaux figure à titre réglementaire sur la " carte des voiries " ; que « Les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins. » ;
Considérant que les aménagements projetés et le régime de circulation induit par le projet sont conforme au prescrit réglementaire ; que si le cycliste doit adapter sa vitesse de circulation, il gagne sensiblement en termes de sécurité ; que le gain en sécurité compense la perte de vélocité ;
Considérant que d'importants parkings pour vélos, sécurisés, sont prévus par Bruxelles Mobilité dans les espaces souterrains des stations de préméto ;
Considérant que des arceaux vélos sont prévus en surface, au nombre de 80, ce qui paraît insuffisant pour du stationnement courte durée à cet endroit ;
Considérant qu'outre les aménagements cyclistes qui peuvent être projetés dans le Pentagone, l'apaisement global du Pentagone par rapport à la circulation automobile sans piétonnier, constitue la principale mesure en faveur des modes actifs et tout particulièrement des cyclistes ; que ces aménagements se prêtent aux cyclistes « tortues » également, et plus seulement « lièvres » ;
Considérant qu'en dehors du piétonnier, dans les rues adjacentes et sur la petite ceinture, de nombreux projets voient le jour ; que la cyclabilité globale du Pentagone –et de toute la Région- s'améliore, et plus uniquement sur des itinéraires cyclables régionaux ;

7.4.2. BUS / TRANSPORT EN COMMUN

Considérant qu'un grand nombre d'aménagements relatifs aux lignes de bus ont été réalisés à titre provisoire ; que la situation est temporairement inconfortable ;
Considérant que les arrêts seront fixés et que des aménagements conformes aux normes d'accessibilité devront être réalisés ;
Considérant que les lignes et les arrêts déplacés sont à proximité ;
Considérant que dans son avis la STIB constate que la situation de la phase test ne lui porte pas préjudice ;

7.4.3. PMR

Considérant que le long des boulevards et terrasses sont éloignées des façades, afin de permettre aux fronts de bâtisses de jouer leur rôle de ligne guide privilégiée pour les personnes aveugles et malvoyantes ;
Considérant que les aménagements projetés sont de plain-pied ; que cette typologie est la plus favorable pour les personnes à mobilité réduite ;

7.5. Revêtement :

Considérant que la pierre bleue est un des matériaux traditionnellement utilisés dans les aménagements d'espaces publics, comme en témoigne de très nombreuses réalisations récentes à Bruxelles : la place de la Monnaie, la place Flagey, la rue Antoine Dansaert, parvis Saint-Nicolas, avenue de Stalingrad, place Rouppe,... ;
Considérant que la pierre bleue est le matériau de prédilection pour les espaces publics bruxellois de prestige ; que c'est ainsi qu'on le retrouve autour du palais royal, sur l'avenue Louise, rue Royale, avenue Franklin Roosevelt,... ;
Considérant que ce matériau présente de nombreuses qualités : esthétique, planéité, solidité, entretien, autonettoyant,... ;
Considérant que la typologie de plain-pied facilite un entretien quotidien ;
Considérant que les textures prévues (surfaces sciées, flammées, bouchardées, clivées) combinées aux dimensions des modules (8x12x30-40) permettent de corriger le caractère glissant que peut avoir cette pierre ;
Considérant que la qualité de la mise en œuvre est déterminante pour la tenue des modules dans le temps ;
Considérant qu'il n'y a aucune contre-indication objective à l'usage de ce revêtement traditionnel bruxellois sur l'ensemble du périmètre ;

7.6. Environnement :

Considérant que les arbres actuels sont inadaptés aux lieux ; que leurs systèmes racinaires se sont développés dans des bacs en béton surélevés ; qu'ils ont dû subir des élagages successifs, et que leur éventuelle replantation au niveau du sol nécessiterait une rehausse de la couronne ;
Considérant que le projet constitue une opportunité pour planter des arbres adaptés aux caractéristiques des lieux, des arbres qui peuvent se développer naturellement sans coupes sur la couronne (ou alors limitées) ;

7.7. Economie :

Considérant qu'une demande de permis d'urbanisme concernant le réaménagement de la rue des Riches-Clares est actuellement à l'instruction ;
Considérant que la rue du Midi va également être réaménagée, ainsi que la rue Neuve ;
Considérant que les aménagements projetés sont favorables aux piétons et à la flânerie ; qu'il sera nécessairement favorable au développement des commerces du centre ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que l'aménagement définitif signifie un réel assainissement par rapport à la situation qui prévaut ; qu'il aura un effet positif sur le sentiment de sécurité ;
Considérant que les premiers bénéficiaires du projet sont les habitants du Pentagone ; qu'il est indéniable que l'amélioration du cadre de vie aura une incidence positive sur l'attractivité du centre-ville, également par rapport au tourisme, ce qui est positif pour le commerce ;
Considérant que les enseignes font l'objet de permis à durée limitée, qui connaissent une péremption après un certain nombre d'années (9 ans maximum) ; qu'il est indéniable qu'une révision des enseignes et la mise en place d'une approche cohérente et globale est de nature à participer à l'amélioration du paysage urbain ;
Considérant que le projet ne concerne pas les périodes d'ouvertures des commerces, ni la question des loyers des surfaces commerciales dans le centre-ville ;
Considérant que le réaménagement est l'occasion d'une gestion plus rationnelle et maîtrisée des terrasses horeca ;

7.8. Chantier :

Considérant que depuis l'adoption et l'entrée en vigueur de l'Ordonnance Chantier, les travaux en voiries sont bien mieux coordonnés que par le passé ;
Considérant que le réaménagement est l'occasion de procéder au renouvellement des réseaux de distribution vétustes, et de procéder aux travaux d'entretien des volumes souterrains dédiés aux transports publics ;
Considérant que les travaux, dans ses différentes phases, devront faire l'objet d'une information préalable et d'une concertation avec les riverains et les commerces, afin que tous puissent anticiper les contraintes et prendre des dispositions pour en limiter les conséquences ;
Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accès aux commerces, bureaux et habitations, pendant le chantier, et limiter le bruit et les poussières ;
Considérant qu'une permanence d'information avec ombudsman sera mise en place en conséquence ;
Considérant que les travaux de réaménagements des espaces publics constituent un désagrément nécessaire et inhérent à la vie en ville ; qu'il y a cependant lieu d'en limiter les nuisances ;

7.9. Sécurité – salubrité

Considérant que les stations Bourse et De Brouckère sont dans un état déplorable ; que la demande de permis d'urbanisme en vue de son renouvellement est à l'instruction ; que sa réfection va accompagner celle des boulevards du centre ;
Considérant que le sentiment de sécurité et de salubrité sera amélioré par le projet :
-la suppression des bacs de béton induisent une meilleure lisibilité des espaces publics et la suppression de coins d'insalubrité ;
-la refonte de l'éclairage public en lieu et place de l'éclairage public fonctionnel des années 70, permet d'avoir une meilleure répartition de la lumière, plus homogène, ce qui va améliorer le sentiment de sécurité ;
-le projet s'accompagne d'un déploiement de mobilier urbain tels que poubelles et des sanitaires publics seront accessibles 7 jours sur 7 et 24h/24 ;
-Etc,...

Considérant qu'une meilleure lisibilité des espaces publics devrait améliorer la gestion et le contrôle social ; que l'action des forces de l'ordre sera également facilitée ;
Considérant que le bruit occasionné par les véhicules motorisés est la principale source de nuisance sonore en milieu urbain, bien supérieur à celui occasionné par les personnes ; que l'apaisement de la circulation automobile dans le périmètre du projet induit une réduction globale du bruit, comme le confirme Bruxelles Environnement dans son avis ;

8. Conclusion

Considérant que le projet d'aménagement des boulevards crée un nouveau paysage urbain à grande échelle, en accord avec la dimension métropolitaine de Bruxelles ; que ce nouvel aménagement a le mérite d'ouvrir l'espace - en grande partie libéré du trafic automobile - aux déplacements doux pour les piétons et les cyclistes ;
Considérant que la réintroduction d'alignements d'arbres et de miroirs d'eau, sont autant d'éléments contribuant à des explorations multiples, révélatrices d'une recherche sur les ambiances urbaines ;
Considérant que le projet induit une approche radicalement différente et positive de l'espace public, ce qui était une ligne de séparation, une rupture entre deux parties de la ville, devient le lieu commun, l'axe de rencontre verdoyant, accueillant, ponctué de belles grandes places, un poumon pour tous, une respiration dans la partie la plus densément construite de la Région bruxelloise ;
Considérant que le projet intègre une dimension de gestion de l'eau, conformément aux priorités régionales en la matière ; et ce qui permet également au Service vert de la ville de consacrer plus de moyens à la gestion de ces jardins urbains projetés ;
Considérant que le projet nous renvoie une image urbaine forte des boulevards centraux de Bruxelles ; qu'ils redeviennent la perspective emblématique de l'urbanisme haussmannien du XIX^{ème} à Bruxelles ;
Considérant que le projet est en phase avec la politique régionale en ce qu'il améliore la qualité de vie des habitants du centre-ville, en réservant une place plus grande aux piétons et à la vie urbaine, en ramenant la nature ; en valorisant le patrimoine architectural bruxellois ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que « concevoir un espace public adapté au piéton, c'est agir pour le plus grand nombre » (plan IRIS II) ;
Considérant que le projet est concomitant à de très nombreux autres qui sont à l'instruction actuellement ou pour lesquels des permis d'urbanisme ont été délivrés :

- réaménagement de la rue du Midi, entre la rue des Pierres et la place Rouppe ;
- réaménagement des dernières voiries dégradées dans l'îlot Sacré ;
- réaménagement de la rue Neuve et des petites rues avoisinantes ;
- rénovation des stations Bourse et De Brouckère ;
- etc,...

Considérant que de toute évidence le Pentagone se transforme ; que le centre-ville gagne en attractivité ; que les nombreux projets d'infrastructures –ainsi que les nombreux projets immobiliers - stimulent cette récupération;

Considérant qu'il pourrait être intéressant de procéder à une plus grande uniformité des modules et des textures de pierre bleue; seule la bande centrale, vouée à un usage partagé pourrait être différenciée afin d'en assurer une stabilité et longévité ;
Considérant que pour le déplacement systématique des terrasses dans la zone dite de séjour, il conviendrait d'être davantage nuancé ; plus précisément, pour les terrasses sous des auvents historiques, protégés ou non, et susceptibles d'être restaurés, il est demandé de pouvoir les maintenir le long du bâti (tout en laissant un passage aux PMR) en plus d'une éventuelle utilisation en zone de repos ;

Considérant que pour les autres terrasses dans la zone de repos, il y a lieu d'en réglementer l'usage et de veiller à éviter, voire interdire tout mobilier inutile ou construction envahissante ;

Considérant que pour l'évocation du lit de la Senne, le marquage actuellement prévu rue Van Praet n'est pas significatif ; qu'il y a lieu de proposer, sur base de l'étude des plans anciens, un marquage plus subtil et historiquement avéré, s'étendant de l'entrée de la rue Van Praet à la rue Devaux ,en passant par la place de la Bourse (voir avis PU Bourse, introduit en parallèle) ;

Considérant que certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02/204.24.35, archeologie@mrbc.irisnet.be);

Avis FAVORABLE, à condition de :

- 1) Informer régulièrement les riverains (commerçants, entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier sous forme de plateforme permanente d'information avec ombudsman et assurer en permanence la bonne accessibilité des entreprises riveraines du périmètre concerné par le projet ;
- 2) Permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux. Le planning et les modalités sont à fixer dès réception du présent permis ;
- 3) Pour la fontaine rue Orts, prendre en compte l'avis de la CRMS ;
- 4) Pour les traversées rue Fossé aux Loups et rue de l'Evêque : prévoir des gaines au cas où le placement de feux tricolores s'avère nécessaire pour la gestion des différents flux ;
- 5) Sous les auvents historiques, protégés ou non, et susceptibles d'être restaurés, étudier la possibilité d'implanter et/ou de maintenir des terrasses le long du bâti, en plus d'une éventuelle utilisation en zone de repos ; et ce tout particulièrement pour le Grand café, immeuble classé (en ce compris son auvent), situé à l'angle de la rue de la Bourse et du boulevard Anspach (tout en laissant un passage aux PMR conformément au cahier de l'accessibilité piétonne) ;
- 6) Pour les autres terrasses dans la zone de repos, en réglementer l'usage et veiller à éviter, voire interdire, tout mobilier inutile ou construction envahissante ;
- 7) Pour l'évocation du lit de la Senne, proposer, sur base de l'étude des plans anciens, un marquage plus subtil et historiquement avéré, s'étendant de l'entrée de la rue Van Praet à la rue Devaux, en passant par la place de la Bourse;
- 8) La DMS demande en outre d'étudier la possibilité de planter des arbres sous lesquels s'assoier là où la pleine terre le permet, rue Orts et place De Brouckère, dans le prolongement de ceux déjà prévus ;
- 9) Prévoir en collaboration avec la Région une visibilité et une signalisation correcte des emplacements de taxi ;
- 10) Garantir la résistance des revêtements aux contraintes de la circulation (livraison, passage des bus en virage) ;
- 11) Assurer dans le temps des conditions d'adhérence et de rugosité des revêtements correctes pour les piétons ;
- 12) Revoir l'horaire des livraisons afin de mieux prendre en compte les nuisances induites pour les riverains en informant les commerçants ;
- 13) Gérer les espaces verts sans utilisation de pesticides ;
- 14) Prévoir des parkings de vélos de courte durée en nombre suffisant (minimum 250 arceaux à installer de préférence dans les rues transversales proches des croisements avec les boulevards centraux) ;
- 15) Garantir la circulation à une allure raisonnable pour le cycliste au sein du piétonnier.



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: B918/2015

Adresse / Adres: Place de la Bourse
Rue Henri Maus
Rue de la Bourse
Rue de Tabora de derrière à la Bourse
Rue du Midi de derrière à la Bourse

Demandeur / Aanvrager: Service Public Fédéral MOBILITE ET TRANSPORT - direction Infrastructure (Beliris) (Bossut)

Objet / Betreft: Réaménager la place de la Bourse (ensemble des espaces publics contigus au bâtiment de la Bourse).

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 03/09/2015 02/10/2015

Réactions / Reacties: 305

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: /

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:

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

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

2 **1. Contexte :**
Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant, et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;
Considérant que la demande concerne « le site qui {...} entoure la Bourse des Fonds Publics jusqu'aux alignements opposés, y compris la voirie publique {...} », classé par Arrêté Royal du 19/11/1986 ;
Considérant que les voiries sont comprises dans une zone à réorganiser à la carte 5 du plan régional de développement ;
Considérant que ce site classé est également la zone de protection UNESCO, et concerné par de nombreuses zones de protections de biens classés qui bordent la place ;
Considérant que le périmètre de la demande est parcouru par un itinéraire cyclable régional, qui passe derrière la Bourse, entre la rue du Midi et la rue de Tabora ;
Considérant que la présence d'une station de prémétro souterraine sous la place de la Bourse ;

2. Objet :

Considérant que la demande vise à réaménager de façades à façades la place de la Bourse, en ce compris les rues de la Bourse et Henri Maus ainsi que les tronçons des rues du Midi et Tabora situés à l'arrière du bâtiment de la Bourse ;
Considérant que le projet induit l'abattage ou le déplacement de 18 arbres plantés dans des bacs en béton ;
Considérant que le projet comprend l'implantation de 2 édicules commerciaux ainsi que la réfection des accès à la station Bourse situés sur le site classé ;

3. Procédure :

3.1 Instruction :

Considérant que le dossier de demande de permis d'urbanisme a été introduit auprès du Fonctionnaire délégué en date du 23/07/2015 ; qu'il a été déclaré complet en date du 18/08/2015 ;
Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'article 142 du COBAT, et du point 19 de son annexe B : « travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant » ; que le rapport d'incidences a été déclaré conforme et complet par l'Administration en date du 18/08/2015 ;
Considérant que la demande est soumise à l'avis de la commission de concertation en application de :
-l'article 235 du COBAT, étant donné que la demande concerne un bien relevant du patrimoine immobilier classé ;
-la prescription 21 du P.R.A.S. : la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité en application de :
-l'article 67 al. 2 du COBAT, la demande étant située en partie sur des PPAS : « actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de voies de communication » ;
-la prescription 25.1 du P.R.A.S. : actes et travaux ayant « pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun » ;
Considérant que la demande a été soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :
-la Commission Royale des Monuments et des Sites (avis conforme) ;
-Bruxelles Mobilité, en application de l'article 177 §2/1 ;
-La STIB ;
-Le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles ;
Considérant que la CRMS, Bruxelles Mobilité, et la STIB ont communiqué leurs avis au Fonctionnaire délégué ;

3.2 Enquête publique :

Considérant que les remarques formulées par les réclamants dans le cadre de l'enquête publique, qui a duré 30 jours, concernent aussi bien la demande de permis d'urbanisme relative aux boulevards du centre -dont l'instruction est concomitante à cette demande de permis ci- que le projet de la place de la Bourse ; qu'elles soulèvent les questions et remarques suivantes :

3.2.1 Général :

- Très mauvaise communication par rapport au projet ;
- manque de prise en compte de l'avis de la population, sollicite d'avantage de communication sur le projet, sur les implications et les mesures de transitions proposées -> prise en otage des riverains ;
- manque de processus démocratiques et professionnels dans la mise en place du piétonnier.
- n'aurait-il pas été envisageable de se baser sur le système de contrat de quartier pour intégrer la population dans la réalisation du piétonnier ;
- Pas de consultation des habitants/commerçants de Bruxelles avant la mise en place du piétonnier ;
- Proposition de rattacher Saint-Géry au piétonnier ;
- Faire attention à ne pas tomber pour certains dans une muséification et pour d'autre dans la Barcelonisation ;
- la crainte de tuer la ville par une désertion de ses habitants ;
- demande une zones de stockage-déstockage afin de gérer les livraisons d'achats dans le piétonniers ou les habitants qui rentrent avec de grosses courses ;
- proposition d'aménager des espaces de jeux pour enfants et de loisirs (tels que ceux proposés dans les aménagements provisoires : table de ping-pong ;
- ces aménagements participent à la collectivité ;
- ainsi que des canisites ;
- le doute quant à la pérennité des pelouses prévues,...
- absence de wc publics, hormis ceux présents à la Gare centrale, sous-sol Bourse et Dansaert ;
- demande plus de végétation, en autre à la Bourse ainsi qu'un aménagement artistique / fontaine ;
- quid kiosques de la Bourse, pourquoi doivent ils se fermer, usage ?, qui les ouvrira et les fermera ?;
- manque de bancs, place de la Bourse ;
- pourquoi ne pas envisager des bancs amovibles afin de libérer l'espace lors d'évènement ;
- point de vue urbanisme : devantures / esthétiques des façades pas en adéquation avec le piétonnier ;
- Remarques qui reviennent régulièrement : incivilité, agressions verbales et physiques ;

3.2.2 Mobilité :

- Plan circulation = Plan communal de circulation -> illégal au sens de l'ordonnance du 26/07/2013 « instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de circulation » : selon le métropole ne respecte pas la phase teste, fige le plan de circulation, vice de procédure, P.U. prématurés, besoin d'une étude d'incidences ;
- absence d'un plan de circulation sur l'ensemble du Pentagone -> adopter un plan mobilité contraignant dans l'ensemble du Pentagone en collaboration avec les différents transports en commun ;
- le plan de circulation et les réaménagements sont intrinsèquement liés -> étude d'incidence sur la zone concernée mais aussi sur les zones directement impactées par le projet (-> demande de recommencer la procédure) ;
- pas d'évaluation d'impact des incidences des déviations sur la petite ceinture ;
- effectuer une étude complète sur l'accessibilité et la mobilité du centre-ville étendu jusqu'à la petite ceinture et au-delà (parking relais) ;
- la pertinence quant à la création de nouveaux parkings (place du marché aux grains,...) quand InterParking a constaté une diminution de 20% de sa fréquentation ;
- absence d'une signalétique claire et efficace, les gens se perdent, ce qui engendre des embarras de circulation ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

-le piétonnier est traversé par 2 axes perpendiculaires -> dangereux ;
-le piétonnier sera aménagé en 5 couloirs : flâner, circuler, et séjourner ne traduit pas la volonté de mixité ;
-pour certains les aménagements projetés ne sont pas suffisamment réfléchis en terme de circulation ;
-impact négatif rencontré du côté de la rue Van Artevelde, rue des Six Jetons... (concentration excessive de voiture, pollution, klaxon ; la rue est engorgée) -> conflit avec l'habitation (les gaz d'échappement stagnent à hauteur des appartements) et avec l'école ;
-Mais également les rues de Laeken, bd. Jacquain, place Sainte-Catherine, rue Borgval Camusel, buanderie, t'Kint, Alexiens, place du Jardin aux Fleurs et alentours de Saint Géry,... ;
-Les petites rues ne sont pas faites pour absorbées le nouveau flux, problème de bouchons, des vibrations à l'intérieur des immeubles quand les camions passent + difficultés pour ceux-ci de passer dans les petites rues, déviations, insécurité liées au passage d'automobilistes pressés... ;
-Pourquoi Anspach reste accessible aux voitures entre Plattestein et Fontainas ?
-le réaménagement a pour impact les nombreuses déviations (mini ring) en conflits avec des sens interdits, augmentation des distances à cause des déviations ;
-Proposition d'une signalétique claire sur le périmètre du piétonnier, la limitation d'accès taxi, verbalisations dissuasives ;
-problème de pollution (+bruit) sur le nouveau mini ring >< au bd Anspach qui respire -> trouver un juste milieu ;
-problème de stationnement, manque d'affichage des parkings existants afin de libérer les rues du trafic lié à la recherche d'un emplacement ;
-question sur le mini ring interne et des nuisances qui en résultent soient posées, notamment en lien avec le projet de Rambla avenue de Stalingrad ;
-sollicite une « zone de rencontre à trafic limité » plutôt que d'une « zone piétonne » comme à Strasbourg par exemple ;
-la « zone de passage » doit être élargie afin de réduire les conflits entre usagers ;
-Ecuyer : régulièrement bloqué (camions ou voitures à l'arrêt : déchargements) ;
-Chien Marin : circulation difficile, difficulté pour accéder au domicile / parking ;
-rue de la Chancellerie : à sens unique -> demande de la remettre à double sens ;
-augmentation du trafic rue de Flandre et dans les rues adjacentes ;
-Dansaert / Nouveau Marché aux Grains, Houblon, Léon Lepage : trop de trafic (forte augmentation tant le matin que le soir), camions en double file, personnes ivres, clochards, circulation à vélos devenue dangereuse avec les automobilistes énervés ;
-problème de la boucle de desserte : problème de circulation – rallonge certain trajet ;
-les pistes cyclables/ arrêts de bus servent de quais de déchargements pour les voitures et les camions ;
-stop aux nouveaux parkings dans le centre, placer les nouveaux parkings près des stations de métro à l'extérieur du pentagone (ex. Yser) ;
-demande un comptage / étude officielle sur les parkings existants pour voir si l'offre actuelle nécessite de nouveaux parkings ;
-questionnement par rapport à l'accessibilité du centre hospitalier César de Paepe ;
-des contacts ont-ils été pris avec l'AB ? gestion des bus de tournés, ... ;

3.2.2.1. Cyclistes

-les cyclistes de manière général demandent : maintien de bonnes conditions de circulation à vélo, aménager un axe pour eux correctement délimité, des parkings vélos sécurisés et non payants ;
-confrontation sur le mini ring des vélos et des voitures + danger cyclistes / piétons ;
-Le modèle d'arceau vélo est non-conforme aux recommandations du Vadémécum « parking vélo », le nombre d'emplacement est insuffisant ;
-Aménager des pistes cyclables de qualité sur l'axe Laken – Van Artevelde ;
-Demande de compléments d'info par rapport aux parkings vélos : quid rampe mécanique, accessibilité jour/nuit, tarif, parking surveillé ?
-Y aura-t-il des panneaux de signalisation rappelant la limite de vitesse autorisée pour les cyclistes ? Une verbalisation ?
-améliorer la signalétique pour les itinéraires adjacents
-la suppression d'aménagements décidés récemment (ICR oubliés, passant par le centre) ICR 10 et 11
-Non mention du RER vélo qui passe par le bvd du centre ;
- inclure les accès au centre dans la réflexion en termes d'infrastructures cyclables (petite ceinture Rogier et Botanique)

3.2.2.2. BUS / TRANSPORT EN COMMUN

-certains parcours de bus ont été modifiés, certains arrêts ont été déplacés voir supprimés, problème pour les personnes âgées et les PMR ;
-trop de lignes de bus ne desservent plus De Brouckère et la Bourse : 47, 88, 86, 48, 95, 46 et 71 ;
-offre de transports en commun insuffisants, demande des mini bus à la place des bus articulés ;
-perte d'efficacité de la vitesse des bus dans les rues perpendiculaires (mixés avec les voitures et les embouteillages qu'elles créent) ;
-la perte d'accessibilité via les transports en commun pour les navetteurs, personnes âgées, familles avec jeunes enfants... ;
-la localisation peu commode des arrêts de bus déplacés. Un report modal faisant perdre énormément de temps aux



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

voyageurs ;

3.2.2.3. PMR

- accessibilité PMR pas assez étudié ;
- revêtement : de manière général la pierre bleue est contestée, matériaux glissants et dangereux pour les PMR ;
- le manque d'accessibilité pour les PMR en lien avec le déplacement des terminus à la Gare Centrale
- Aucun abri pour PMR au sein du piétonnier, le peu d'accès aisé pour ces mêmes personnes : pourquoi ne pas permettre aux invalides, via une carte, d'accéder en voiture à ce centre ?
- Quid aménagements des abords du piétonniers pour les PMR ;

3.2.3 Environnement :

- contre l'abattage de 73 arbres qui se situent place De Brouckère ;
- Effet pervers du piétonnier : plus de trafics dans les rues adjacentes => pollution sonore sur ces rues
- Trop d'activité sur le piétonnier >< à la quiétude des habitants ;
- le piétonnier introduit indirectement la notion d'évènement sur l'espace public, il faut trouver un juste milieu entre quiétudes des habitants et animation de la Ville ;

3.2.4 Economie :

- absence de justification socio-économique ainsi que l'absence d'une évaluation écologique et d'urgence (SIAMU) ;
- le boycott du centre-ville par les habitants qui ne peuvent s'y rendre en voiture ou en transport en commun ;
- Le scindement du haut et du bas de la Ville ;
- commerces de la rue des Riches Claires : dégradation de l'environnement de travail (économie, social et sécuritaire), la rue des Riches Claires est devenue un axe de circulation, en lieu et place d'un espace pour flâner, chute du chiffre d'affaire : entre -30 à -40%, ils font remarquer qu'on fait énormément de publicité pour le piétonniers au détriment du reste de Bruxelles ; la rue des riches sera elle piétonne ? si non, les aménagements voiries prévus en 2013 et pourquoi une mpp avait été réalisée ? les commerces seront-ils pris en compte dans les aménagements projetés ;
- bd. A. Max : chiffre d'affaire en chute de -20 à -40% (pétition des commerçants) ;
- le piétonnier a engendré chez certain commerçants une chute du chiffre d'affaire ;
- demande de manière générale à la Ville de garantir une diversité commerciale avec le maintien de commerce de proximité ;
- Des clients de commerce qui pensent que le centre est une destination à déconseiller, source d'insécurité et de problème de circulation
- La crainte d'avoir un centre monopolisé par les chaînes de distributions low-cost
- un centre dédié aux touristes uniquement
- Une signalisation à mettre en place, des itinéraires conseillés sur les médias, faire de la pub des quartiers design et de l'esprit folklorique du centre : Rétablir la vérité à contrecourant des médias ;
- Pollution visuelle des enseignes et des pubs présentes sur les boulevards -> à travailler ;
- la Régie Foncière doit contribuer au maintien des commerces de proximité sur le piétonnier et ses abords
- non à l'ouverture des commerces 7j/7
- le maintien de loyers à des prix respectables par un appui apporté par la Régie foncière
- Constat actuel : les commerces actuels ne se prêtent pas à la flânerie ;
- Faire attention de ne pas tomber dans le travers des zones piétonnes, à savoir concentration de commerce de type hoca et terrasses, magasins de souvenirs, night-shop, ... mono orienté vers le tourisme ;
- les problèmes générés par la circulation peuvent avoir une incidence sur la délocalisation de certaines entreprises ;
- Faire attention de ne pas tomber dans le travers des zones piétonnes, à savoir concentration de commerce de type hoca et terrasses, magasins de souvenirs, night-shop, ... mono orienté vers le tourisme ;
- les hoca agrandissent leur terrasse ;
- selon certaines personnes : diminution de la qualité en terme de fréquentation sur le piétonnier et dans les commerces qui bordent le piétonnier.

3.2.5 Chantier :

- interrogation face au lancement des travaux en voirie ;

3.2.6 Sécurité – salubrité

- meilleure gestion de la station Bourse : insécurité et saleté ;
- le phénomène de la prostitution aurait évoluée, aussi sur le bd. Ansbach... (voir avec la police si c'est vrai !?) ;
- effectuer une étude sur la sécurité dans l'ensemble de la zone de police Bruxelles-Ixelles : abandon des différentes zones au profit du piétonnier ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

- au niveau des habitants côté Bourse : augmentation du bruit liés à des personnes ivres la nuit qui hurlent, se battent,...
- demande de manière général à la Ville de garantir : problèmes sécurités et salubrités publiques rencontrées dans la phase test, comment seront-ils réglés dans le projet final !?
- nombreuses réactions face à la saleté des rues (déchets, urines, excréments, vomis,...)
- Problème des clochards et des marginaux qui se rassemblent sur le piétonniers + toutes les nuisances liées à ces personnes (personnes ivres, qui hurlent et problèmes d'hygiènes : urines, excréments, vomis, déchets,... ;
- Station Bourse déplorable ;
- Harcèlement en rue surtout à l'égard des filles/femmes ;
- interrogation face à certains véhicules qui peuvent stationner et circuler dans la zone piétonne--> danger piéton – cyclistes ;
- Les gens ne connaissent plus le code de la route (voitures et cyclistes) ;

3.2.7 Proposition différentes pour le piétonnier :

- proposition de limiter le piétonnier entre De Brouckère et Bourse ; partir du quartier Saint-Jacques, passer par la Bourse, pour rattraper, Chartreux, Dansaert, place du nouveau Marché aux Grains, place du vieux Marché aux grains, Sainte Catherine ; mais laisser le bd à la circulation ;
- faire des boulevards un centre culturel : centre de la tradition belge, œuvres d'art,...

4 Situation existante :

Considérant que l'actuelle place de la Bourse –tout comme les boulevards du centre- est le résultat d'importants bouleversements du tissu urbain bruxellois :

« Sur le site de la Bourse s'élevait à l'origine, à proximité de l'église Saint-Nicolas, le couvent des Récollets. Ce dernier a été démolit au XVIIIe siècle en vue de l'aménagement d'un Marché au Beurre, créé en 1779. Ce marché au Beurre fut à son tour démolit, en 1870, pour faire place à la Bourse.

La construction de la Bourse s'inscrivait dans un vaste projet de création d'un boulevard reliant la gare du Midi à la gare du Nord, ultime étape des travaux de voûtement de la Senne, en vue d'assainir le centre-ville et d'y attirer une population davantage aisée. Ce boulevard rectiligne, conçu selon les plans de Léon Suys, était ponctué de plusieurs places ou points d'articulation : la future place de Brouckère autour de l'ancien temple des Augustins, la place des Halles à hauteur d'un vaste marché couvert, la place de la Bourse et la place Fontainas, où il était prévu d'élever une fontaine monumentale.

Outre la construction d'immeubles de logements destinés à la bourgeoisie, le nouveau boulevard allait accueillir des bâtiments ayant une fonction publique, tels la Bourse, la Poste et les Halles, ainsi que des grands magasins, des cafés, des théâtres, le tout participant à une nouvelle dynamique urbaine où prédomine le luxe et le loisir.

Au niveau de la Bourse, après l'achèvement de l'édifice, de nouvelles communications sont établies, à partir de 1876, par l'élargissement de la rue de Middeléeer, actuelle rue Orts, et l'aménagement de deux nouvelles rues, la rue Van Praet vers Saint-Géry et la rue Devaux vers Sainte-Catherine.

Les aménagements de la place étaient à l'origine sobres. Ils comprenaient des réverbères, des kiosques et des petits pavillons destinés à abriter les usagers du tramway qui circulaient au milieu de la chaussée. Implantés au milieu de la place, ces pavillons seront remplacés au début du XXe siècle par deux autres édicules implantés de part et d'autre du grand escalier de la Bourse.

Les photos anciennes montrent que l'ensemble de l'espace - trottoir, chaussée - était partagé par l'ensemble des usagers, nombreux piétons, quelques vélos, les tramways hippomobiles et quelques rares voitures. Il est remarquable que ce partage de l'espace ait perduré presque jusque dans les années 1950. La priorité toujours plus grande accordée au trafic automobile dès la deuxième moitié du XXe siècle a rapidement rendu ce partage impossible.

Dans les années 1970, avec le creusement des tunnels du pré-métro, le boulevard est entièrement réaménagé en fonction de la circulation automobile. Les différentes places ont dès lors tendance à perdre leur rôle de point d'articulation, tel qu'à l'origine.

Le réasphaltage de la chaussée et le réaménagement des trottoirs couverts de dalles de béton gris avec des motifs géométriques de couleur rose, ainsi que l'implantation de bacs en béton destinés à accueillir des arbres et arbustes, n'ont laissé aucune trace de l'aménagement d'origine.

Les différentes interventions ultérieures successives au pourtour de la Bourse ont supprimé toute cohérence d'aménagement, tant au niveau des revêtements que du mobilier urbain, ce qui nuit à la perception de la monumentalité du bâtiment de la Bourse. L'intervention majeure est datée de 1992. Elle consiste en la création d'un musée construit partiellement en surface au-dessus du site archéologique de l'ancienne église des Récollets. Cette construction en pierre bleue et charpente métallique vitrée est destinée à disparaître dans le projet de réaménagement actuel, l'accès au site étant prévu à partir du bâtiment de la Bourse, en cours de réaffectation. {...}

Concernant les revêtements d'origine, on dispose d'un rapport fait par le Bourgmestre de la Ville en 1870 (étude historique, pp. 30-31) qui présente différentes alternatives pour les boulevards, mais donne la préférence à un pavage pour une bande centrale et un asphaltage pour deux bandes latérales afin de "favoriser le rapide développement de la circulation". Étaient également prévus deux trottoirs d'environ 5.50 m de large sans indication de matériaux. Ainsi qu'on peut le voir sur certains documents iconographiques anciens, il s'agirait vraisemblablement de dalles de pierre bleue.

Pour les revêtements du périmètre de la Bourse, les documents photographiques anciens montrent, alors que les petits pavillons sont encore implantés au centre de la chaussée, un revêtement intégral de pavés. Des photos du tout début du XXe siècle, après le déplacement des pavillons de part et d'autre de la Bourse, montrent un revêtement différent qui semble être de



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

l'asphalte. Les informations communiquées par le chargé d'étude confirment que les trottoirs de la place de la Bourse étaient revêtus de grandes dalles de pierre bleue. La présence en de nombreux endroits, au pied du bâtiment, d'une bordure en pierre bleue, en partie courbe, pour assurer l'articulation entre le soubassement et le trottoir semble également aller dans ce sens. » ;

Considérant que les aménagements actuels des espaces publics sont le résultat d'une vision fonctionnaliste héritée de la seconde moitié du 20^{ème} siècle, et qui a profondément impacté le territoire actuel de la Région Bruxelloise ;

Considérant que d'un point de vue structurel (le profil de la voirie), la place est profondément morcelée, avec un renflement de l'assiette de la chaussée carrossable des boulevards du centre, dont les sens de circulations sont séparés par une berme, une rue Orts dont la chaussée est disproportionnée ;

Considérant que les aménagements font la part belle à la voiture ;

Considérant que la rue Maus est composée de revêtement très hétérogènes, globalement très peu qualitatifs (klinkers, béton coulé, dalles béton 30x30, briques,...), tout comme à l'arrière de la Bourse, et sur la rue de la Bourse ;

Considérant que les aménagements sont une juxtaposition d'interventions ponctuelles, à différentes époques, dans des optiques purement fonctionnelles ; qu'il en résulte un espace public totalement disgracieux et inhospitalier ; que l'unique qualité de l'espace public résulte de la très grande qualité des fronts de bâtisses qui ceinturent la place et des perspectives urbaines ;

Considérant que les revêtements sont dégradés ; qu'une réfection complète des revêtements de la place est de toute manière devenue absolument nécessaire ;

Considérant que la station de préméto qui a été aménagée sous la place, est la liaison de transport public la plus proche de la Grand-Place ; que lors de sa réalisation –avant le classement de l'assiette de la place- on y a placé 2 bouches de métro ainsi qu'une grosse cheminée de ventilation en béton ;

Considérant que des vestiges archéologiques ont été mis à jour du côté de la rue de la Bourse ; que ceux-ci ont justifié l'édification d'une construction qui a une emprise considérable sur l'espace public ;

Considérant que de grands bacs en béton, une toilette publique, et un urinoir, accentuent le morcellement et le caractère inadapté des aménagements actuels ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'éclairage public actuel, c'est également le morcellement qui prévaut :

- la partie de la place située devant la Bourse, l'éclairage public est constitué de deux hauts poteaux, dotés chacun de six appareils lumineux d'allure vintage et non dénués d'intérêt, mais clairement inapproprié dans cet environnement urbain (esthétique inappropriée et points lumineux à très grande hauteur) ;
- du côté Rue de la Bourse, l'éclairage est assuré par des luminaires de façade ;
- du côté rue Henri Maus, il l'est par des réverbères de style 1900 ;

Considérant que le pourtour de la place connaît une importante activité horeca ;

Considérant que les plantations actuelles se composent de 16 Cercis siliquastrum (arbres de judée) et de deux Ficus carica (figuiers communs) ;

Considérant que toutes les plantations actuelles connaissent un développement limité, du fait qu'elles sont dans des bacs en béton placés sur la dalle de la station Bourse ; que malgré le contexte inhospitalier pour des plantations, un Cercis siliquastrum (figuier commun) présente de l'intérêt et il est repris à l'inventaire scientifique ;

Considérant que les plantations situées dans ces bacs en béton doivent être arrosées quotidiennement par la Ville ;

Considérant que le Service espaces verts de la Ville privilégie la replantation des sujets dans un nouvel environnement plutôt que leur abattage ;

Considérant qu'en terme de circulation, dans les configurations récentes (avant phase test) les boulevards du centre –à travers la place de la Bourse- favorisent l'usage de l'automobile ; que le chemin le plus court et rapide pour relier le Nord au Sud en voiture consistait à traverser la Ville par son milieu ; alors que le Pentagone est densément peuplé (surtout au Sud et à l'Ouest) et que beaucoup de citoyens y travaillent (surtout la partie Est, haute) ;

Considérant que la situation est d'autant plus paradoxale que cette partie de la Région de Bruxelles Capitale est probablement l'une des mieux desservies en transport publics du monde, avec des liaisons trams très performantes en sous-sol, conduisant directement à des gares internationales proches, et de là à des aéroports en Belgique et ailleurs..., mais également proche de lignes de métro de très nombreuses lignes de bus ;

Considérant que le Pentagone est hyper équipé en infrastructures de communication, que l'espace public en surface peut connaître une répartition plus favorable aux personnes qui y habitent, qui y travaillent, ou qui visitent la Capitale ;

Considérant que le périmètre de la demande a fait l'objet d'aménagements provisoires, parallèlement à la mise en œuvre de la phase test du plan circulation de la Ville pour le Pentagone ;

Considérant que cette phase test a libéré beaucoup d'espace ; que la Ville a eu le souci de favoriser l'appropriation de ces espaces par la mise en place de mobiliers, et d'aménagements ludiques provisoires ;

Considérant que la façon dont ces espaces ont fonctionné et fonctionnent encore, avec des aménagements qui restent ceux des années 70, avec une séparation nette des modes et tout particulièrement de la chaussée carrossable en asphalte par rapport aux trottoirs encombrés de bacs à arbres, de cheminées, de sanitaires, ne permet pas de préfigurer la façon dont fonctionnera le projet final une fois réalisé ;

Considérant néanmoins que cette période provisoire a démontré, malgré les faibles moyens mis en œuvre, et leur caractère provisoire, le potentiel que constitue cette grande place, centrale et emblématique, pour la vie des habitants du Pentagone ;

Considérant que depuis les aménagements de 1970 seule la place de la Bourse a conservé quelque peu son caractère de lieu de rencontre, malgré la qualité médiocre des aménagements, du simple fait de la suppression partielle de la circulation autour du bâtiment de la Bourse, et la présence du bâtiment monumental avec son parvis ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

5 Situation projetée :

Considérant que le projet prévoit pour l'ensemble du site un aménagement de plain-pied, de façade à façade, entièrement en pierre bleue ;
Considérant que le choix de ce matériau renvoi au XIXe siècle, ainsi que l'utilisation de la pierre bleue pour le socle de la Bourse ;
Considérant que le projet prévoit un aménagement de plain-pied également au niveau du site archéologique ; les zones les plus remarquables sont rendues visibles au moyen de deux lanterneaux et un périscope ;
Considérant que le projet comprend la plantation de deux arbres monumentaux (*Tilia cordata*), plantés en pleine terre, l'un au coin de la rue Devaux et de la rue Orts, l'autre rue du Midi ;
Considérant que l'espace urbain qui résulte du projet est totalement dégagé ; que seuls sont prévus six bancs en bois sur le pourtour de la Bourse, ainsi que deux petits kiosques en laiton à proximité des entrées de métro ;
Considérant que l'éclairage prévu sur la place est homogène, ce sont les mêmes réverbères de 5 m de haut (lumière blanche) que ceux prévus sur le boulevard Anspach ;
Considérant qu'en complémentent, il est prévu d'éclairer le parvis de la Bourse par des projecteurs fixés sur les façades non-protégées ;
Considérant que côté rue de Tabora et rue du Midi il est prévu de placer des luminaires identiques à ceux placés récemment dans le périmètre de la Grand-Place ;
Considérant que le projet comprend le placement d'autres éléments de mobilier urbain, tels que poubelles, potelets, arceaux vélos, ..., l'ensemble dans la même teinte : gris anthracite ;
Considérant qu'afin d'assurer la robustesse du nouvel aménagement pour le futur, des travaux structurels en sous-sol sont prévus, notamment la rénovation de l'étanchéité de la station de métro ; que les accès aux stations de pré-métro sont requalifiés et les garde-corps rénovés ; que l'encombrante cheminée de ventilation en béton existante est ramenée au niveau du sol (placement d'une grille) ;

5.1. Revêtements et mobilier urbain :

Considérant que l'essentiel des revêtements prévus sur la place de la place est la pierre bleue ; que l'unique exception se situe à l'arrière du bâtiment, avec une chaussée en pavés de Porphyre sciés et le trottoir contigu au front de bâtisse qui est prévu en pavés de grès ;
Considérant qu'il est prévu de réaliser une étroite bande de pierre bleue bouchardée, à finition clivée, juste autour du bâtiment de la Bourse ;
Considérant qu'un pavage fait d'éléments de pierre bleue longs mais étroits (8cm sur 40/50cm ; 12 cm d'épaisseur), avec finition flammée ou sciée dessinant un motif répétitif, constitue "le tapis glissé sous l'édifice de la Bourse" ; que ce tapis est une évocation de l'ancien dessin des trottoirs autour de la Bourse, toutefois élargi prolongé au-delà du boulevard, quasi jusqu'à la rue Orts, créant ainsi une vraie et nouvelle place ;
Considérant que les différenciations de revêtements se font par un jeu de modules, et au moyen de délicates différences de traitements des surfaces : pierres bleues bouchardées, flammées, clivées, et sciées ; que les différents traitements projetés sont comparables à ce qui a été réalisé sur la partie la plus large de la rue Antoine Dansaert ;
Considérant que ce large tapis sur lequel semble reposer le bâtiment de la Bourse est une forme de « marqueterie minérale » qui évoque le parquet en bois de la salle des marchés de la Bourse de Bruxelles ;
Considérant que le pourtour du « tapis » est marqué par un caniveau couvert d'une grille carrossable en fonte de 30cm de large ;
Considérant que des dalles de pierre bleue à finition bouchardée (30x 40cm) sont prévues "autour du tapis" sur une largeur de 10.07m, ainsi que pour la partie centrale du tapis devant la Bourse (26x16m) ; celle-ci est ainsi conçue comme un parvis ouvert aux activités civiles, culturelles et festives ;
Considérant que du côté rue du Midi la chaussée est prévue en pavés de porphyre scié et le trottoir en platines, en cohérence avec l'aménagement du piétonnier de la zone Unesco ;
Considérant que les éléments de pierres naturelles s'inscrivent dans la continuité de des espaces publics contigus (ce qui est existant et qui va être maintenu et ce qui va être mis en œuvre) ;
Considérant que le projet prévoit le placement de cinq kiosques : un place de Brouckère, deux sur les nouvelles placettes à hauteur du Marché aux Poulets et de la rue Grétry et deux place de la Bourse ;
Considérant qu'ils sont prévus en bois et en laiton perforé ;
Considérant que ces kiosques se transforment en lanternes urbaines à la tombée de la nuit, quand ils sont fermés ;
Considérant que le projet prévoit d'autres mobiliers urbains tels que poubelles, arceaux à vélo et fontaines d'eau, le tout en acier thermolaqué de couleur gris anthracite ; que les bancs, longs et sans dossiers, seront en bois ;

5.2 Plantations :

Considérant que le projet prévoit la plantation de 2 grands arbres en pleine terre ;
Considérant que la plantation de deux arbres solitaires, prévue par le projet, apporte un relatif confort urbain dans une zone minérale ;
Considérant que la station souterraine contraint très fortement les lieux où il est possible de planter des arbres en pleine terre ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que les fronts de bâtisses, dont un certain nombre sont protégés, sont dégagés et bien visibles ; que la perspective sur le bâtiment de la Bourse et la flèche de l'Hôtel de Ville -depuis la rue Orts- est préservée ;

5.3. Mobilité

Considérant que le nouvel aménagement intègre la volonté de la Ville de Bruxelles d'agrandir la zone piétonne du centre-ville ; que seuls les véhicules autorisés (taxis, les véhicules de livraison et les secours,...) auront encore accès à l'entièreté du périmètre ;

Considérant que le plan de circulation en question est en phase test, pour une durée maximale de 2 ans ; que le projet qui est objet de la demande est compatible avec celui-ci mais aussi avec de nombreux autres scénarios ; que le plan de circulation a été mis en place afin qu'il soit souple et évolutif ; et que le projet s'articule avec ce plan de circulation de façon souple également ;

5.3.1 Modes actifs (PMR, piétons, vélos)

Considérant que le projet avec les revêtements plats, de plein pied, sans conflits avec des engins motorisés, est très favorable au confort et à la sécurité des piétons ;

Considérant que le projet intègre une importante dimension paysagère qui participe à l'attractivité de cet espace public pour les modes actifs ;

Considérant que la vitesse des cyclistes est réduite sur cette place piétonne, mais que cette réduction de vitesse est largement compensée par une augmentation de la sécurité et du confort des cyclistes ; que cet espace est très favorable aux cyclistes lents, débutants, ou aux enfants (appelés « tortues »), qui sont trop souvent oubliés dans les aménagements « vélos » ;

Considérant que la circulation automobile est apaisée dans le Pentagone ; que des itinéraires alternatifs sont possibles pour les cyclistes plus rapides (les cyclistes « lièvres ») ;

Considérant que la demande est complémentaire au projet de Bruxelles Mobilité, qui prévoit la création d'environ 1000 emplacements vélos sécurisés dans la station souterraine ;

5.3.2 Transports publics

Considérant que les terminus de nombreux bus ont quitté le trottoir du Falstaf depuis quelques années ;

Considérant que le périmètre du projet se situe sur une station de métro, où dans il est prévu de faire rouler des métros dans quelques années ;

Considérant que dans le cadre du projet, Bruxelles Mobilité compte rénover sa station souterraine en vue, notamment, de la rendre accessible aux PMR, d'installer des sanitaires publics ouverts en permanence, et de créer du stationnement vélo sécurisé ;

Considérant que les taxis ont un accès 24h/24 à la zone piétonne et qu'un pôle de stationnement taxis est prévu rue Orts ;

5.4. Circulation automobile :

Considérant que la place de la bourse s'inscrit en plein cœur d'espaces publics dévolus aux piétons ; la place est libérée de la voiture ;

6 Objectifs du projet :

Considérant que le projet vise à transformer cette place en un lieu convivial de rencontre ;

Considérant qu'il s'agit de redonner à cet espace son caractère de point d'articulation central du tracé des boulevards, tel que l'avait prévu le plan d'origine de Suys, et de renforcer ainsi les liens est-ouest entre la Grand-Place et les quartiers Dansaert et Saint-Géry, ainsi que la place Sainte-Catherine ;

Considérant que la place sera plus lisible et sûre qu'actuellement (avant et pendant phase test), du fait de l'aménagement plus clair, où les piétons sont prioritaires ;

Considérant que le projet renforce les liens entre l'espace public et le bâti, par un aménagement continu de façade à façade ;

Considérant que la requalification de l'espace public permet une mise en valeur des ensembles bâtis, qui –biens protégée ou non- présentent de grandes qualités patrimoniales ;

Considérant que le projet vise à améliorer la qualité de vie dans le Pentagone ; que le réaménagement, par l'installation d'un espace public qualitatif, constitue un apport important pour les bruxellois, tant pour ses habitants que pour les visiteurs et passants ;

Considérant que ce nouvel espace public convivial renforcera la cohésion urbaine et en particulier en ce qui concerne les quartiers adjacents, le tissu commerçant, les cheminements de promenade,...

Considérant que le projet vise à créer un nouvel équilibre entre les différents modes de transports sur les lieux, et que cette démarche s'inscrit dans la politique régionale en matière de circulation, qui ambitionne un transfert modal de la voiture vers les modes plus durables : les modes actifs et les transports publics ;

Considérant que le projet intègre les besoins d'accessibilité pour les riverains et les commerces ;

Considérant que le projet vise à la création d'un aménagement durable et de qualité, avec la mise en œuvre de matériaux



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

naturels, la mise en place d'un système de gestion de l'eau, l'intégration de la nature au cœur de la ville ;
Considérant que les aménagements projetés sont robuste, qu'ils résistent à la dynamique d'un contexte métropolitain, qu'ils sont flexibles dans leurs usages ;
Considérant qu'en libérant les lieux de la dominance de la voiture un grand espace est offert aux habitants de la ville, qui continue à se densifier, et dont le nombre de visiteurs continuer à augmenter ;

7 Motivation :

7.1. Cadre réglementaire :

7.1.1. Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :

Considérant que conformément à la priorité 8 du PRD, le confort des circulations piétonnes et des personnes à mobilité réduite est amélioré par « la mise en oeuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone, sur l'initiative de la ville, pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant les espaces piétonniers et semi-piétonniers » ;
Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;
Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes ;
Considérant que la Priorité 9 vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;
Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 %, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain ;
Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car 28 % des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ;
Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle également en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;
Considérant que le projet s'inscrit dans le dans les priorités stratégiques régionales du P.R.D ;

7.1.2. PRAS :

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS relative aux espaces structurants, qui stipule que « les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » ;
Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :
-contribuer « à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares » ;
-contribuer « à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;
-inciter « les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers » ;
Considérant que la prescription 26.3 du PRAS stipule que « deux fonctions s'expriment dans l'usage de l'espace public de la voirie : la fonction de séjour, liée aux activités riveraines et la fonction de circulation, liée à la circulation des transports en commun, des véhicules automobiles, des deux-roues et des piétons » ; que le projet constitue un rééquilibrage en faveur de la fonction séjour et de la part « durable » de la fonction circulation ;
Considérant que la demande est conforme au PRAS ;

7.1.3. PRM – plan IRIS II

Considérant le constat du plan IRIS II :
-« Il est frappant notamment de noter que comparativement à d'autres villes européennes et belges, on retrouve très peu d'espaces piétonniers à Bruxelles » ;
-« le Plan IRIS 1, partiellement mis en oeuvre, n'a permis ni d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni un transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics » ;
Considérant que le plan précise que « l'espace urbain doit être au service de tous, et d'abord du premier utilisateur de la ville, le piéton » ; que Bruxelles doit pour 2018 développer les transports publics, première priorité des pouvoirs publics bruxellois, et être articulée sur base d'un principe d'organisation de l'aménagement urbain plaçant les transports publics, piétons et cyclistes au centre des préoccupations de déplacement ; que ce principe neutralise toute concurrence entre les trois modes prioritaires, qui sont complémentaires et constituent l'alternative aux déplacements en voiture particulière ;
Considérant que les transports publics, piétons et cyclistes, sont donc prioritaires par rapport aux déplacements en voiture individuelle ; que les aménagements et réaménagements de voiries et d'espaces publics doivent s'inspirer de ce principe ; qu'à



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

cet égard les projets d'infrastructures doivent participer à une rationalisation des capacités routières, doivent garantir les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes ; que des zones piétonnières doivent être établies en étroite collaboration avec les autorités locales ;
Considérant que le plan IRIS II établi que la sécurité et confort de circulation piétonne sont les maîtres mots du programme régional en matière de circulation en Région bruxelloise ;
Considérant que dans le cadre du projet le mode piéton s'articule avec les transports publics et le mode vélo, conformément au plan stratégique ;
Considérant que le projet est parfaitement en phase avec les orientations stratégiques inscrites au plan IRIS II, qui fait office de plan régional de circulation ;

7.2. Procédure

7.2.1. Evaluation des incidences :

Considérant qu'en matière d'urbanisme, l'unique disposition qui soumet les actes et travaux à étude d'incidences est l'article 128 du CoBAT, ainsi que les actes et travaux listés à l'annexe A du code ;
Considérant que conformément au CoBAT, et à son article 142, la demande de permis d'urbanisme qui nous concerne a été soumise à rapport d'incidences, compte tenu du fait que le projet correspond au point 19 de son annexe B : « tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes » ;
Considérant qu'en dehors des cas prévus à l'article 128 du CoBAT et à l'annexe A, l'instruction d'une demande de permis ne peut pas faire l'objet d'une étude d'incidences ; à une seule exception, la disposition prévue à l'article 148 du CoBAT : « dans des circonstances exceptionnelles la commission de concertation peut, dans un avis spécialement motivé, recommander au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences » ;
Considérant que le projet a un périmètre important, concerne des lieux emblématiques de la Ville, mais qu'il ne présente pas un caractère exceptionnel en matière d'aménagements d'espaces publics ;
Considérant que les projets d'infrastructures et d'espaces publics portent facilement sur plusieurs kilomètres de voiries (pour une nouvelle ligne de tram, pour des itinéraires cyclables régionaux, pour des sites propres bus,...);
Considérant que le projet qui nous concerne induit une façon de circuler au centre-ville différente qu'actuellement, mais que ce transfert modal est simplement un retour au fondamental ; que le projet est certes une évolution importante, mais il ne contient pas des circonstances exceptionnelles qui auraient été omises dans l'annexe A du CoBAT, et qui justifient qu'il soit recommandé au Gouvernement de faire procéder à une étude d'incidences ;
Considérant que le projet présente avant tout une grande importance symbolique, ces lieux que beaucoup de personnes ont exclusivement connu comme étant une autoroute urbaine deviennent subitement exempt de voitures ;
Considérant – en conclusion - que le projet ne correspond donc pas à un des points contenus dans l'annexe A du CoBAT; qu'il correspond par contre au point 19 de l'annexe B ;
Considérant que la modification substantielle du régime de circulation dans le cadre d'actes et travaux soumis à permis d'urbanisme, induit donc l'établissement d'un rapport d'incidence ; que ce rapport fait partie intégrante du dossier de permis d'urbanisme soumis aux mesures particulières de publicité ;
Considérant que le dossier contient un tel rapport, que celui-ci a été examiné par l'Administration, et qu'il a été déclaré conforme et complet ;

7.2.2. Permis Bourse et bds du Centre distincts :

Considérant que le demandeur a introduit deux demandes de permis d'urbanisme distinctes :
-Une demande de permis d'urbanisme pour la place de la Bourse ;
-Une seconde demande de permis d'urbanisme pour les boulevards du centre et autres espaces publics ;
Considérant que la première demande de permis d'urbanisme, relative à la place de la Bourse, concerne un site classé par arrêté du Royal du 19 novembre 1986 ; qu'à ce titre les demandes présentent un caractère urbanistique ET patrimonial ; que ce type de permis est appelé permis unique ;
Considérant que la demande de permis d'urbanisme est, en ce qui concerne les interventions portant sur ce bien classé, soumise à l'avis préalable conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites en application de l'article 177§1 du CoBAT ;
Considérant que la seconde demande de permis d'urbanisme -qui porte sur les boulevards du centre, les 2 places et autres rues- n'est pas soumise à cet avis conforme, mais uniquement à un avis d'instance de la part de la CRMS ;
Considérant que les devoirs d'instructions des deux demandes de permis d'urbanisme séparées sont identiques aux devoirs d'instructions des deux projets s'ils avaient été réunis ; que la réunion des deux projets n'induit aucun devoir d'instruction supplémentaire, ni étude d'incidences ni autre avis d'instances ; qu'aucun devoirs d'instruction n'a été éludé en procédant comme BELIRIS l'a fait ;
Considérant que les 2 projets ont été instruits et soumis aux mesures particulières de publicité simultanément, offrant ainsi aux citoyens une vision complète du projet, dans sa globalité ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que les deux projets ont été distingués dans deux demandes de permis d'urbanisme distinctes, uniquement en raison de leurs natures différentes, l'un étant soumis dans son entièreté à l'avis conforme de la CRMS, l'autre à un avis non conforme ; que l'avis aurait été également non conforme sur les parties non classées si les deux projets sont réunis ; Considérant que cette façon de procéder se présente régulièrement pour les projets d'envergure ; qu'elle est acceptable dans la mesure où aucun devoir d'instruction n'est éludé et que le public n'a pas été induit en erreur ;

7.2.3. SIAMU :

Considérant qu'en application du point 3° de l'article 2 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 2004 déterminant les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service Incendie et d'Aide médicale urgente, les aménagements des espaces publics ou des espaces verts, en ce compris le mobilier urbain, les édicules et les constructions accessoires, sont dispensés de l'avis préalable, de la visite de contrôle et de l'attestation de conformité du Service d'Incendie et d'Aide médicale urgente ;

7.3. Généralités :

Considérant que la Ville de Bruxelles a organisé seule et/ou avec le demandeur, un certain nombre de rencontres en vue de communiquer avec les habitants et les institutions concernées sur les projets en cours, par exemple (liste non exhaustive) :

-des toutes boîtes ont été réalisées
-un centre d'information avec un numéro vert et une adresse mail spécifique a été mis en place entre mai et fin septembre 2015 ;

-affichages en espaces publics ont été réalisés ;

-la Ville a assuré une large couverture des projets dans la presse ;

-des plans ont été mis en ligne sur le site Internet de la Ville de Bruxelles ;

-un site internet a spécialement été mis en place pour expliquer le plan de circulation qui est à l'essai

<http://plandecirculation.be/fr>;

-20/04/2015: conférence de presse ;

-11/05/2015: les groupes d'intérêt et les partenaires sociaux ;

-11/05/2015: association de hôteliers de Bruxelles;

-05/08/2015: les associations d'usagers de la route et des parkings et de la police ;

-19/05/2015: extracteurs et des événements Foule ;

-21/05/2015: écoles ; etc...

Considérant que la Ville a organisé de très nombreuses réunions destinées à informer le public et à prendre en compte les suggestions, propositions ;

Considérant que l'enquête publique de 30 jours, qui a été organisée dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme, est également un moment démocratique important, pendant laquelle les citoyens peuvent prendre connaissance du projet, formuler un avis, faire des suggestions, ou encore manifester une opposition ;

Considérant qu'en ce qui concerne Saint-Géry, la Ville de Bruxelles projette une réfection des espaces publics ; qu'une demande de permis d'urbanisme –ayant fait l'objet d'une enquête publique- est actuellement à l'instruction auprès du Fonctionnaire délégué ;

Considérant que le projet découle d'une vision de l'espace public qui est en phase avec le PRD, qui considère que celui-ci est l'extension de l'habitation, et un levier important pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants ;

Considérant que les expériences menées à travers l'Europe, et certaines villes emblématiques à travers le monde, démontrent que la suppression de la circulation ne signifie pas la mort de la ville, la désertion de ses habitants ; qu'au contraire l'espace laissé libre au cœur du centre-ville est naturellement occupé par les habitants, d'autant que les espaces dégagés y sont plus rares et prisés ;

Considérant que la réfection complète de l'espace public et l'amélioration du paysage urbain sont de nature à améliorer la qualité de vie, et que l'attractivité du centre-ville est renforcée ;

Considérant que les aspects liés aux livraisons, des commerces et des habitants, seront intégrés dans la gestion de ces espaces publics, comme cela est le cas dans toutes les zones piétonnes déjà existantes dans le centre-ville, que ces aspects seront tout simplement encadrés ;

Considérant que le rapport d'incidences indique que les véhicules de livraisons pourront stationner temporairement, sur le côté droit de l'espace central du boulevard, pour acheminer les commerces des boulevards, durant les heures préconisées par la Ville, soit en matinée de 4 à 11h ;

Considérant qu'outre les services de police et de secours, certains véhicules conservent la faculté d'accéder en permanence dans les espaces dévolus aux piétons :

-Services de la Ville pour l'usage récurrent de véhicules réalisant des travaux, services,...

-Service/asbl d'aide social, SOS vétérinaire, Croix Rouge ;

-Transports de personnes âgées ou personnes à mobilité réduite ;

-Etablissement dans la zone piétonne effectuant de la livraison à domicile ;

-AB, BPost, etc... ;

Considérant qu'une procédure est prévue en cas de déménagement dans la zone piétonne via le site internet, moyennant



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

l'obtention d'un code pin et d'un laissez-passer délivrés par la police (service technique de la circulation du commissariat local Police Bruxelles Capitale-Ixelles) ;
Considérant que les personnes qui nécessitent un accès urgent peuvent l'obtenir via une permanence installée à la police ;
Considérant que toute la procédure pour obtenir des laissez-passer est expliquée sur le site du plan de circulation et sur le site de la Ville ; que par ailleurs l'ensemble des habitants et des commerçants ont reçu un courrier à ce sujet
Considérant que le service espaces vert de la Ville de Bruxelles a été associé au projet ; que les propositions avancées par le bureau d'étude de BELIRIS ont été avalisées le service de la Ville ;
Considérant que la Région prévoit d'installer dans la station Bourse toute une série d'équipements tels que sanitaires publics, stationnement vélos sécurisés, ... ;
Considérant que la Région prévoit d'assurer l'accès à ces équipements 7 jours sur 7, 24h sur 24 ; que ces équipements en sous-sol permettent de libérer les espaces publics en surface ;
Considérant que les boulevards du centre seront agrémentés d'alignements d'arbres quand cela est possible, de plantations arbustives, de parterres planés ;
Considérant que les kiosques prévus sont délibérément éloignés de vitrines des commerces (pas de concurrence directe aux commerces fixes existants) ; et afin qu'ils n'encombrent pas les perspectives ;
Considérant que la proposition d'activité pour les kiosques sur la place de la Bourse est d'avoir :
-un grand kiosque à journaux ;
-un petit kiosque pour le vendeur de caricoles ;
Considérant que les marches de la Bourse constituent très naturellement une tribune orientée vers la rue Orts ; qu'il s'agit là d'un mobilier monumental qui fait depuis longtemps office de bancs publics ; que des bancs complémentaires sont prévus autour du bâtiment de la Bourse ;

7.4. Mobilité :

Considérant qu'indépendamment de tout plan communal de circulation, la commune a la faculté de modifier les régimes de circulations des voiries dont elle a la gestion ;
Considérant que la simple modification du régime de circulation d'une voirie –sans travaux- n'est pas soumise à permis d'urbanisme par l'article 98§1 du CoBAT ;
Considérant que si une modification de régime de circulation -pour les besoins d'une mise à l'essai- nécessite des travaux, ceux-ci sont dispensés de permis d'urbanisme en application de l'article 98§2 du CoBAT et l'article 6-5° de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune, de la commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, tel que modifié : « les aménagements provisoires de voirie à titre d'essai d'une durée maximale de deux ans » ;
Considérant que cette dispense de permis a été confirmée par le Fonctionnaire délégué sur la base d'un avis préalable de Bruxelles Mobilité conformément à l'article 98§2 al 2 du CoBAT ;
Considérant que la circulation est facilement adaptable, qu'elle peut composer avec des contraintes fixées ;
Considérant que de nombreuses zones de livraisons accessibles en permanence ont été prévues à proximité immédiate des espaces piétonnier ;
Considérant que tous les aménagements sont compatibles avec le charroi de poids lourds et les transports exceptionnels ;
Considérant que le projet induit une libération d'espaces publics de la voiture ; que ces 70 dernières années les espaces publics ont été dévolus de façon complètement disproportionnée à l'automobile, que la libération d'une partie du tissu urbain le plus stratégique du point de vue de la vie urbaine est salutaire ;
Considérant que le projet ne porte pas sur la création de parkings publics au centre-ville ; qu'à ce jour aucune demande de permis d'urbanisme n'a été introduite pour un tel projet ;
Considérant que la situation actuelle –phase test pour les aspects circulation à caractère provisoire - n'intègre pas tous les dispositifs nécessaires à la gestion des espaces publics ; que ce sera le cas dans le cadre de l'aménagement définitif ; que d'autres projets devront suivre dans le Pentagone afin de concrétiser des aménagements résultants de la phase test ;
Considérant que le projet ne concerne pas les régimes de circulation des rues adjacentes ;
Considérant que la phase test actuellement en place est parfaitement réversible et évolutive, en vue de corriger les éventuels effets indésirables ;
Considérant qu'il devrait naturellement découler des dispositifs mis en place dans le Pentagone, en terme de circulation, à partir de la donne fixée par le projet, une réduction sensible de la circulation automobile au centre-ville, et tout particulièrement en ce qui concerne la circulation de transit ;
Considérant que cette libération de l'espace public par rapport à l'automobile, a un effet positif sur le transfert modal tel que voulu par les plans stratégiques et réglementaires de la Région bruxelloise ; que les transports publics et les modes actifs sont les premiers bénéficiaires du projet ;
Considérant que la circulation automobile sera fortement apaisée, du fait du projet, et de la suppression du by-pass Nord-Sud à travers le Pentagone via la place de la Bourse ;
Considérant qu'en ce qui concerne la signalisation des parkings publics, la Région étudie actuellement le placement d'une signalisation des différents parkings, ainsi que le nombre d'emplacements disponibles ;
Considérant que cette signalétique –système de téléjalonnement- est de nature à faciliter la recherche d'un emplacement, et



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

ainsi limiter la circulation dans le centre ;

Considérant que de nombreuses places de taxi sont prévues sur la rue Orts, entre le Beursschouwburg et la rue Dansaert ;
Considérant que le demandeur opte pour le maintien de certaines circulations motorisées ; qu'en terme d'aménagement ces circulations n'ont pas d'impact (par de bordures, pas de différenciation du revêtement,...), que la proposition est plausible et concertée ; que les situations projetées peuvent évoluer si le gestionnaire de la voirie le décide sans devoir réaliser de nouveaux travaux ;

Considérant que le centre-ville a vocation à être un point de destination, plus que de transit ; que pour ce faire il est nécessaire de contraindre la circulation automobile avec des boucles et des sens uniques ; que pour être efficace, la traversée du centre-ville par le centre doit être désavantageuse par rapport à la petite ceinture ; que la simple gestion des sens de circulation de voiries sans travaux n'est pas soumise à permis d'urbanisme par le CoBAT ;

7.4.1 CYCLISTES

Considérant dans le périmètre du projet, les cyclistes doivent composer avec les piétons ;

Considérant que le centre-ville est avant tout un point de destination, également pour les cyclistes ;

Considérant qu'en matière de cyclabilité, la prescription 26.5 du PRAS stipule que le réseau d'itinéraires cyclables régionaux figure à titre réglementaire sur la " carte des voiries " ; que « Les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins. » ;

Considérant que les aménagements projetés et le régime de circulation induit par le projet sont conforme au prescrit réglementaire ; que si le cycliste doit adapter sa vitesse de circulation, il gagne sensiblement en termes de sécurité ; que le gain en sécurité compense la perte de vitesse ;

Considérant que d'importants parkings pour vélos, sécurisés, sont prévus par Bruxelles Mobilité dans les espaces souterrains des stations de métro ;

Considérant que le nombre d'arceaux vélos prévus en surface qui paraît insuffisant pour du stationnement courte durée ;

Considérant qu'outre les aménagements cyclistes qui peuvent être projetés dans le Pentagone, l'apaisement global du Pentagone par rapport à la circulation automobile sans piétonnier, constitue la principale mesure en faveur des modes actifs et tout particulièrement des cyclistes ; que ces aménagements se prêtent aux cyclistes « tortues » également, et plus seulement « lièvres » ;

Considérant qu'en dehors du piétonnier, dans les rues adjacentes et sur la petite ceinture, de nombreux projets voient le jour ; que la cyclabilité globale du Pentagone –et de toute la Région- s'améliore, et plus uniquement sur des itinéraires cyclables régionaux ;

7.5. Revêtement :

Considérant que la pierre bleue est un des matériaux traditionnellement utilisés dans les aménagements d'espaces publics, comme en témoigne de très nombreuses réalisations récentes à Bruxelles : la place de la Monnaie, la place Flagey, la rue Antoine Dansaert, parvis Saint-Nicolas, avenue de Stalingrad, place Rouppe,... ;

Considérant que la pierre bleue est le matériau de prédilection pour les espaces publics bruxellois de prestige ; que c'est ainsi qu'on le retrouve autour du palais royal, sur l'avenue Louise, rue Royale, avenue Franklin Roosevelt,... ;

Considérant que ce matériau présente de nombreuses qualités : esthétique, planéité, solidité, entretien, autonettoyant,... ;

Considérant que la typologie de plain-pied facilite un entretien quotidien ;

Considérant que les textures prévues (surfaces sciées, flammées, bouchardées, clivées) combinées aux dimensions des modules (8x12x30-40) permettent de corriger le caractère glissant que peut avoir cette pierre ;

Considérant que la qualité de la mise en œuvre est déterminante pour la tenue des modules dans le temps ;

Considérant qu'il n'y a aucune contre-indication objective à l'usage de ce revêtement traditionnel bruxellois sur l'ensemble du périmètre ;

7.6. Environnement :

Considérant que les arbres actuels sont inadaptés au lieu ; que leurs systèmes racinaires se sont développés dans des bacs en béton surélevés ;

Considérant que le projet constitue une opportunité pour planter deux beaux arbres, adaptés aux caractéristiques des lieux, des arbres qui peuvent se développer naturellement en pleine terre ;

7.7. Economie :

Considérant qu'une demande de permis d'urbanisme concernant le réaménagement de la rue des Riches-Clares est actuellement à l'instruction ;

Considérant que la rue du Midi va également être réaménagée, ainsi que la rue Neuve ;

Considérant que les aménagements projetés sont favorables aux piétons et à la flânerie ; qu'il sera nécessairement favorable au développement des commerces du centre ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

Considérant que l'activité horeca va bénéficier sur la place d'un large espace, pour le déploiement de terrasses qui ne gêneront personne ;
Considérant que l'aménagement définitif signifie un réel assainissement par rapport à la situation qui prévaut ; qu'il aura un effet positif sur le sentiment de sécurité ;
Considérant que les premiers bénéficiaires du projet sont les habitants du Pentagone ; qu'il est indéniable que l'amélioration du cadre de vie aura une incidence positive sur l'attractivité du centre-ville, également par rapport au tourisme, ce qui est positif pour le commerce ;
Considérant que les enseignes font l'objet de permis à durée limitée, qui connaissent une péremption après un certain nombre d'années (9 ans maximum) ; qu'il est indéniable qu'une révision des enseignes et la mise en place d'une approche cohérente et globale est de nature à participer à l'amélioration du paysage urbain ;
Considérant que le projet ne concerne pas les périodes d'ouvertures des commerces, ni la question des loyers des surfaces commerciales dans le centre-ville ;
Considérant que le réaménagement est l'occasion d'une gestion plus rationnelle et maîtrisée des terrasses horeca ;

7.8. Chantier :

Considérant que depuis l'adoption et l'entrée en vigueur de l'Ordonnance Chantier, les travaux en voiries sont bien mieux coordonnés que par le passé ;
Considérant que le réaménagement est l'occasion de procéder au renouvellement des réseaux de distribution vétustes, et de procéder aux travaux d'entretien des volumes souterrains dédiés aux transports publics ;
Considérant que les travaux, dans ses différentes phases, devront faire l'objet d'une information préalable et d'une concertation avec les riverains et les commerces, afin que tous puissent anticiper les contraintes et prendre des dispositions pour en limiter les conséquences ;
Considérant qu'il y a lieu d'assurer l'accès aux commerces, bureaux et habitations, pendant le chantier, et limiter le bruit et les poussières ;
Considérant qu'une permanence d'information avec ombudsman sera mise en place en conséquence ;
Considérant que les travaux de réaménagements des espaces publics constituent un désagrément nécessaire et inhérent à la vie en ville ; qu'il y a cependant lieu d'en limiter les nuisances ;

7.9. Sécurité – salubrité

Considérant que la station Bourse est dans un état déplorable ; que la demande de permis d'urbanisme en vue de son renouvellement est à l'instruction ; que sa réfection va accompagner celle des boulevards du centre ;
Considérant que le sentiment de sécurité et de salubrité sera amélioré par le projet :
-la suppression des différents obstacles (bacs de béton, de la toilette publique, de la cheminée en béton,...) induisent une meilleure lisibilité des espaces publics et la suppression de coins d'insalubrité ;
-la refonte de l'éclairage public en lieu et place de l'éclairage public fonctionnel des années 70, permet d'avoir une meilleure répartition de la lumière, plus homogène, ce qui va améliorer le sentiment de sécurité ;
-le projet s'accompagne d'un déploiement de mobilier urbain tels que poubelles ; que des sanitaires publics sont prévus par Bruxelles Mobilité (accessibles 7 jours sur 7 et 24h/24) ;
-etc,....
Considérant qu'une meilleure lisibilité de la place en améliore la gestion et le contrôle social ; que l'action des forces de l'ordre est alors également facilitée ;
Considérant que le bruit occasionné par les véhicules motorisés est la principale source de nuisance sonore en milieu urbain, bien supérieur à celui occasionné par les personnes ; que l'apaisement de la circulation automobile dans le centre-ville induit une réduction significative globale du bruit, comme le confirme Bruxelles Environnement dans son avis ;

8 Conclusion

Considérant l'avis conforme favorable de la Commission royale des Monuments et Sites émis en date du 23 septembre 2015 ;
Considérant que la CRMS a rendu un avis favorable avec les réserves développées ci-dessous ;
Considérant que les réserves ne remettent pas en question les fondements du projet que sont :
-L'aménagement de plein pied ;
-L'usage quasi exclusif de pierre bleue ;
-Les plantations prévues ni le mobilier projeté ;
Considérant que l'avis de la CRMS ne remet en question que des aspects de calepinages et de textures de pierres bleues ;
Considérant que la CRMS souscrit au réaménagement de la place de la Bourse, à la volonté de désencombrer l'espace public et à la remise en valeur du monument ;
Considérant toutefois qu'en raison de considérations liées au paysage urbain et compte tenu des caractéristiques haussmanniennes qui soutiennent à la fois la typologie des boulevards du centre conçus par Léon Suys et la monumentalité de la Bourse, la CRMS demande de renouer davantage encore avec le plan originel de Suys tout en y introduisant un élément végétal et en se franchant sur la continuité de l'axe structurant des boulevards sans l'interrompre ;
Considérant qu'elle formule de très nettes réserves sur le concept de « tapis glissé sous la Bourse », celui-ci ne renvoyant ni à



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

un état historique, ni à un une logique de circulation clairement définie ;
Considérant qu'il y a lieu de renoncer à l'idée d'un tapis afin de marquer la place et de matérialiser l'emprise au sol du bâtiment de la Bourse par un revêtement de grandes dalles de pierre bleue prolongeant la bordure, partiellement conservée, au pied du bâtiment, qu'il conviendrait par ailleurs de compléter ;
Considérant par conséquent que l'option retenue pour l'aménagement de la place de dalles de format très allongé, comme un « parquet de pierre bleue », n'est pas accepté ; qu'il y a lieu de choisir des dalles de pierre bleue homogènes à l'échelle du bâtiment classé ;
Considérant qu'il y a lieu de limiter ce revêtement de grandes dalles à l'alignement du boulevard et de souligner la forme urbaine de l'îlot Bourse ; c'est en effet la lecture de l'îlot Bourse qui doit émerger du revêtement de sol de l'espace public (le plus unitaire et le plus simple possible) ;
Considérant par conséquent que le parvis en pierres bouchardées n'est pas accepté ;
Considérant qu'en lieu et place du parvis en pierre bleue bouchardée, tel que décrit dans le projet, la Direction des Monuments et Sites demande que soit étudié le marquage de l'ancien lit de la Senne, dont l'emprise à cet endroit sera déterminée sur base des plans anciens ; ce marquage pourrait se concrétiser par une intervention artistique de qualité ; cette intervention devrait se prolonger rue Van Praet et rue P. Devaux (voir rapport PU aménagement boulevards) et ne devrait pas constituer un obstacle à l'organisation d'événements souhaitée par la Ville ;
Considérant que si la plantation de deux arbres monumentaux est acceptée, la CRMS suggère toutefois de déplacer légèrement celui prévu à l'arrière de la Bourse, afin de lui assurer un maximum de visibilité à la fois depuis la rue Maus et la rue du Midi ;
Considérant que si l'essence choisie - Tilia cordata - se justifie pour des raisons historiques et paysagères, qu'elle reste sensible aux pucerons, principalement en milieu urbain ;
Considérant que pour le traitement de l'espace public situé à l'arrière de la Bourse, du côté de la rue Tabora et de la rue du Midi, il y a également lieu de formaliser l'îlot-Bourse ;
Considérant que si les aménagements prévus au niveau du site archéologique sont acceptés dans leur principe, certains détails de ces aménagements restant liés au projet de réutilisation du bâtiment de la Bourse, il conviendrait d'établir à ce sujet des échanges entre les deux bureaux d'étude ;
Considérant que pour le Grand Café, à l'angle de la rue de la Bourse et du boulevard Anspach, établissement classé, en ce compris son auvent, le projet doit le maintenir intégralement, de même que sa terrasse et la continuité du revêtement à l'angle de la place de la Bourse et du boulevard Anspach ;
Considérant certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02/204.24.35, archeologie@mrbc.irisnet.be);

AVIS FAVORABLE, à condition de :

- 1) Informer régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier et assurer en permanence la bonne accessibilité des entreprises riveraines du périmètre concerné par le projet ;
- 2) Permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux. Le planning et les modalités sont à fixer dès réception du présent permis ;
- 3) Se conformer à l'avis de la CRMS émis en date du 23/09/2015 :
 - matérialiser l'emprise au sol du bâtiment de la Bourse par un revêtement de grandes dalles de pierre bleue prolongeant la bordure, partiellement conservée au pied du bâtiment, qu'il conviendrait par ailleurs de compléter ;
 - supprimer la superficie du « tapis » et l'aménagement au moyen de dalles de format très allongé, comme un parquet de pierre bleue ; il y a lieu de choisir des dalles de pierre bleue homogènes, à l'échelle du bâtiment classé ;
 - limiter ce revêtement de grandes dalles à l'alignement du boulevard et souligner la forme urbaine de l'îlot Bourse ; c'est en effet la lecture de l'îlot-Bourse qui doit émerger du revêtement de sol de l'espace public (le plus unitaire et le plus simple possible) ;
 - supprimer par conséquent le « parvis » en pierres bleues bouchardées ;
 - déplacer légèrement l'arbre prévu à l'arrière de la Bourse afin de lui assurer un maximum de visibilité à la fois depuis la rue Maus et la rue du Midi ;
 - poursuivre la réflexion sur l'essence d'arbre choisie Tilia cordata sensible aux pucerons en milieu urbain ;
 - pour le traitement de l'espace public situé à l'arrière de la Bourse, du côté de la rue Tabora et de la rue du Midi, également formaliser l'îlot-Bourse ;
 - pour les aménagements prévus au niveau du site archéologique, prévoir une coordination avec le bureau d'étude chargé du projet de réaffectation de la Bourse ;
 - pour le Grand café, à l'angle de la rue de la Bourse et du boulevard Anspach, maintenir intégralement l'espace terrasse sous l'auvent classé, ainsi que la continuité du revêtement à l'angle de la place de la Bourse et du boulevard Anspach (tout en laissant un passage aux PMR conformément au cahier de l'accessibilité piétonne) ;
- 4) En lieu et place du « parvis » en pierres bleues bouchardées tel que décrit dans le projet, marquer l'ancien lit de la Senne, dont l'emprise à cet endroit sera déterminée sur base des plans anciens ; ce marquage pourrait se concrétiser par une intervention artistique de qualité ; cette intervention devrait se prolonger rue Van Praet et rue P. Devaux sans constituer un obstacle à l'organisation d'événements souhaitée par la Ville ;



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

	<p>5)Garantir la résistance des revêtements aux contraintes de la circulation (livraison, passage des bus en virage) ; 6)Assurer dans le temps des conditions d'adhérence et de rugosité des revêtements correctes pour les piétons.</p>
--	--



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: Certificat d'urbanisme privé Mixte

Réf. / Ref.: M388/2014

Adresse / Adres: Rue Montagne du Parc 3

Demandeur / Aanvrager: BNP Paribas Fortis S.A. (Van Boxem - Godet)

Objet / Betreft: démolir un complexe de bureau abritant le siège social de BNP Paribas Fortis (R+11 composé de deux tours de 9 niveaux sur un socle R+2 (56.070m² hors-sol sur un total de 68.370m² dont 63.920m² de bureaux) et un parking en sous-sol pour 199 voitures et 41 motos), construire pour la banque un nouveau complexe de bureau mixte (front bâti homogène R+6 à R+9, 66.590m² hors-sol sur un total de 67.540m²) comprenant 64.240m² de bureaux, 2.310m² commerces et équipements avec un parking (souterrain) pour 209 voitures, 358 vélos et 9 quais de livraisons (3 camions / 6 camionnettes), créer des passages ouverts au public sur sol privé à l'intérieur et à l'extérieur du complexe, modifier le passage public sur sol privé sis rue Montagne du Parc, rue Baron Horta supprimer les accès aux parkings des immeubles Montagne du Parc et Rue Royale 20/30, au sein du complexe prévoir l'infrastructure pouvant accueillir un ascenseur public, sur domaine privé aux besoins du nouveau complexe adapter les accès existants aux parkings et zones de livraisons d'autres immeubles de la banque à proximité et modifier les permis d'urbanisme avec réf. R98/2006, R28/2013 et M811/2014 (et les permis d'environnement y relatifs)

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 27/08/2015 25/09/2015

Réactions / Reacties: 0

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 14/10/2015

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:

3 **AVIS UNANIME (en présence de la Direction de l'Urbanisme):**
Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Citydev – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites – Bruxelles Mobilité:

REPORTÉ.

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: certificat d'environnement Mixte

Réf. / Ref.: M421/2014

Adresse / Adres: Rue Montagne du Parc 3

Demandeur / Aanvrager: BNP PARIBAS FORTIS S.A.

Objet / Betreft: projet pour un nouvel immeuble de bureaux

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 27/08/2015 25/09/2015

Réactions / Reacties: 0

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 14/10/2015

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:

AVIS UNANIME (en présence de la Direction de l'Urbanisme):
Ville de Bruxelles – Direction régionale de l'Urbanisme – Citydev – Bruxelles Environnement – Direction régionale des Monuments et Sites – Bruxelles Mobilité:

REPORTE



AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIEZEN VAN DE OVERLEGCOMMISSIE

Réunion du / Vergadering van: 14/10/2015

DEMANDE DE / AANVRAAG TOT: permis d'urbanisme

Réf. / Ref.: M972/2015

Adresse / Adres: Rue Montagne du Parc 3

Demandeur / Aanvrager: BNP Paribas Fortis S.A. (Godet)

Objet / Betreft: démolir un complexe de bureaux abritant l'actuel siège social de BNP Paribas Fortis avec le maintien des fondations et du radier existant (immeuble R+11 composé de deux tours de 9 niveaux sur un socle R+2 (55.200m² hors-sol sur un total de 67.500m² dont 63.600m² de bureaux) et un parking en sous-sol (199 voitures et 41 motos)) en vue de la reconstruction à l'endroit du nouveau siège social de la Banque (comme proposée dans les demandes de certificats d'urbanisme et d'environnement, amendées après étude d'incidences, avec réf. M388/2014 et M421/2014, mises à l'enquête publique jusqu'au 25/09/2015 et inscrites à la commission de concertation du 07/10/2015), réaliser des constructions souterraines définitives et des aménagements en surface temporaires comme mesures conservatoires sécurisant le pertuis du métro à hauteur du site et la circulation piétonne autour du chantier programmé et modifier les permis d'urbanisme avec réf. R98/2006, R28/2013 en M811/2014

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 11/09/2015 25/09/2015

Réactions / Reacties: 0

Réunion précédente / Voorafgaande vergadering: 14/10/2015

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION / ADVIES VAN DE OVERLEGCOMMISSIE:

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

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

REPORTÉ.