



CRU - SVC 4 “Avenue du Roi - Koningslaan”

Forest / Saint-Gilles –

Vorst / Sint-Gillis

Annexes à l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuvant le programme du « Contrat de Rénovation urbaine – Avenue du Roi »

Bijlagen bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het programma voor het “Stadsvernieuwingscontract – Koningslaan ”

Annexe 1 / Bijlage 1 :

Remarques formulées lors de l'enquête publique

**Opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek
geformuleerd zijn**

Stratégie Territoriale

SYNTHESE DES RECLAMATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU CONTRAT DE RENOVATION 04 « AVENUE DU ROI »

Vu le courrier de Monsieur J. Spinette du 21 Septembre 2017, habitant de l'immeuble sis Rue Emile Feron 180 à 1060 Saint-Gilles ;

Vu le courrier de Bruxelles Mobilité du 19 Septembre 2017, représenté par son directeur général J.-P. Gailly, sis Rue du Progrès 80/1 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier de Monsieur T. Leroy du 19 Septembre 2017, coordinateur de l'ASBL « Community Land Trust Bruxelles » sis Avenue Wielemans-Ceuppens 7 à 1190 Forest ;

Vu le courrier de Mesdames G. Kinet et L. Bensalem du 20 Septembre 2017, au nom de « QuartierWielsWijk » sis Rue des alliés 275 à 1190 Forest ;

Vu le courrier électronique de l'ASBL « Les cyclistes au quotidien » (GRACQ) du 20 Septembre 2017, sis Rue de Londres 15 à 1050 Ixelles ;

Vu le courrier de Madame C. Ruelle du 21 Septembre 2017, coordinatrice du Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) sis Rue du Fort 25 à 1060 Saint-Gilles ;

Vu le courrier de Madame S. Rollo Collura du 21 Septembre 2017, coordinatrice de l'ASBL « Une maison en Plus » sis Boulevard de la 2^{ème} armée britannique 27 à 1190 Forest ;

Vu le courrier de Monsieur G. Dumonceau et Monsieur J.-M. Despaux du 21 Septembre 2017, au nom de la SA DODDER ; sis rue de la Bonté 5 à 1000 Bruxelles ;

Vu le courrier électronique de Madame K. Bouhjar du 21 Septembre 2017, coordinatrice du Comité de défense de 1060 Saint-Gilles ;

Vu le courrier de Monsieur D. Nalpas du 21 Septembre 2017, au nom des Etats Généraux de l'Eau à Bruxelles sis Rue du Collège 154 à 1050 Ixelles, demandant à être entendu en Commission de Concertation mais ne comportant pas de remarques écrites ;

Vu le courrier de Madame S. Le Clercq du 21 Septembre 2017, administrateur délégué de JCX Immo sis Drève du Prieuré 25 à 1160 Auderghem, demandant à être entendue en Commission de Concertation mais ne comportant pas de remarques écrites ;

A propos de l'espace public :

- Considérant qu'un grand nombre de projets concerne l'espace public, Bruxelles Mobilité, en tant qu'acteur directement concerné, fait part de la nécessité d'être consulté en amont dans un délai suffisant et souhaite par ailleurs mettre en place une structure regroupant diverses compétences pour pouvoir examiner au mieux les divers projets ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité d'intégrer le Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics au projet ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité regrette le manque de précisions concernant les projets présentés notamment en terme d'objectifs, d'intentions, de relations inter-projets mais aussi d'implication ou encore de plus-values pour la Région ;

- Considérant qu'en tant que gestionnaire des voiries régionales la maîtrise d'ouvrage est attribuée à la Direction Projets et Travaux d'Aménagements des Voiries de Bruxelles Mobilité, dans le cas où celle-ci était amenée

à être déléguée, Bruxelles Mobilité exige d'y être cependant associée et par conséquent d'être consultée pour les divers projets ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité d'être associée à tout projet concernant la voirie régionale afin d'assurer une cohérence des aménagements à l'échelle régionale ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité de prendre en compte les divers chantiers liés au projet « Métro Nord » contenu dans le périmètre du CRU et aux alentours et d'appréhender les éventuelles contraintes engendrées par ce chantier d'envergure tant spatiale que temporelle ;

A propos de l'enquête publique et de la participation citoyenne :

- Considérant que la S.A. DODDER remet en cause la régularité de l'enquête publique constatant qu'aucune information écrite n'a été relayée pour informer de la tenue de ce dispositif ;

- Considérant que l'asbl « Une maison en plus » et le Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) déplorent que les dispositifs participatifs des Contrats De Quartiers (CQD) ne soient pas aussi appliqués dans le cadre d'un Contrat de Rénovation Urbaine. En effet, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, aucune coordination des dispositifs d'information et des processus participatifs n'est mise place soit par les pouvoirs publics, soit par un opérateur déterminé. Cela rend difficile, pour un citoyen, le suivi de l'ensemble du Contrat de Rénovation Urbaine autant que sa participation à l'élaboration du diagnostic ; Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, le niveau de participation se résume ici à de l'information ;

- Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, si le Contrat de Rénovation Urbaine veut assurer une certaine cohérence, le processus participatif doit être élargi à l'ensemble des projets et pas uniquement aux projets d'une certaine envergure. (cf : art. 43 § 3 Ordonnance Organique de la Revitalisation Urbaine) . En effet, selon eux, l'ampleur du budget n'est pas un facteur pertinent pour déterminer l'importance d'un projet dans la vie quotidienne d'un citoyen, des projets plus modestes pouvant également participer à une amélioration de la qualité de vie dans le quartier, à condition d'être mis en œuvre à travers un processus participatif ;

- Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, le budget alloué à la participation, lorsqu'il sera prévu, ne pourra atteindre 10%. En effet, les frais de coordination, qui doivent également être compris dans ce budget, représentent une dépense importante.

- Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, les dispositifs participatifs doivent être encadrés et correctement financés mais également être en mesure de garantir un impact réel des habitants sur le cours des projets ;

- Considérant que l'initiative « Quartier Wielswijk » exige que l'enquête publique soit déclarée nulle, en raison du non-respect de la réglementation en vigueur ayant dès lors compromis l'accès du public à l'information et limité la participation. En effet, la forme de l'enquête publique a présenté de nombreux vices concernant d'une part l'accessibilité (affichage d'horaires d'ouvertures différents entre l'avis d'enquête publique et le bureau communal, absence de signalétique pour accéder au dossier) d'autre part la diffusion de l'information (absence de publication de l'affiche d'enquête publique sur le site internet de la commune, les cinq panneaux d'affichage situés dans l'espace public sont restés vierges pendant presque toute la durée de l'enquête publique, les toutes-boîtes n'ont pas été distribués dans toute la zone concernée en l'occurrence avenue du Roi) ;

A propos de la mobilité :

- Considérant que Bruxelles Mobilité suggère de mettre en œuvre un véritable maillage piéton en multipliant les itinéraires et les possibilités de traverser les voiries automobiles. Pour ce faire, il est par exemple suggéré d'identifier et de préserver les chemins naturels empruntés par les piétons dans les espaces verts ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité insiste pour que « le cahier de l'accessibilité du *vademecum* piétons » soit appliqué notamment en terme de revêtements ;

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » dit apprécier la notion de continuité mise en œuvre dans le projet, tant en matière de paysage que de mobilité, mais s'étonne cependant d'une très faible prise en compte des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR).

- Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles insiste sur la nécessité de mettre en œuvre divers dispositifs pour signaler convenablement la présence de pistes cyclables (plaques, variations de couleurs au sol, etc.) afin d'éviter toute confusion avec les itinéraires piétons ;

- Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles demande de ne pas négliger les automobilistes et notamment de mettre en place une compensation en réponse à la baisse de l'offre en stationnement (carte de stationnement offerte pour les riverains, parking à prix démocratique) ;

A propos des projets de logement :

- Considérant le caractère dit « populaire » du quartier et la portion d'habitants vivant dans des logements insalubres, le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la possibilité d'appliquer pour les nouveaux logements des loyers équivalents au parc de logement social ainsi que sur la possibilité de donner un accès aux nouveaux logements en priorité aux personnes précarisées vivant actuellement dans le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine ;

- Considérant que l'asbl « Community Land Trust Bruxelles » souhaite développer des projets dans les quartiers concernés par ce Contrat de Rénovation Urbaine. Par conséquent, elle voudrait d'une part intervenir dans les opérations de logements déjà planifiées via des partenariats mais également renforcer les actions sociales et de vie collective dans le quartier ;

- Considérant que l'asbl « Une maison en plus » et le Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) félicitent l'initiative de ne pas densifier davantage des quartiers déjà densément peuplés, elle déplore néanmoins l'absence d'initiatives pour le parc de logement privé existant, situé dans le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine et dont l'état fait part d'une certaine ancienneté et d'un certain niveau de dégradations ;

- Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, il est urgent de clarifier l'incertitude concernant une éventuelle majoration des primes à la rénovation au sein du périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine ;

A propos du Rapport d'Incidences Environnementales (RIE):

- Considérant que, selon la S.A. DODDER, l'absence d'exposition des alternatives dans le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) est anormale puisqu'elle ne permet pas au citoyen d'appréhender le projet de façon exhaustive. En effet, d'après le RIE, le programme proposé ne répond pas, d'un point de vue sectoriel, aux besoins de gestion de l'eau au sein d'un périmètre souffrant de problèmes d'inondation. Or, aucune alternative n'est présentée concernant cette caractéristique essentielle ; Considérant que, selon la S.A. DODDER, lorsqu'un problème est soulevé, une réponse n'est pas systématiquement apportée par le RIE ; Considérant que, selon la S.A. DODDER, aucune alternative n'est proposée en matière de programme ; considérant que, d'après la S.A. DODDER, aucune solution n'est réellement présentée dans le RIE notamment concernant les besoins de gestion des eaux sur le secteur, qu'il s'agisse d'un point de vue sectoriel, environnemental ou encore humain ;

- Considérant que, selon la S.A. DODDER, l'enquête publique ne s'est pas déroulée dans les règles puisque le RIE soumis n'expose qu'une seule proposition cohérente en lien avec les besoins principaux du quartier mais ne permet pas d'appréhender toutes autres alternatives. D'autre part, le tableau de synthèse requis dans le RIE n'a pas été présenté, limitant par conséquent la compréhension du projet par le public ;

A propos du projet 0.1 portant sur l'étude hydrographique :

- Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la préservation partielle ou totale du marais situé à proximité du Wiels ;

- Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur les éventuels risques liées aux inondations, tant pour les habitants de Saint-Gilles que de Forest, dans le cas où la surface de déversement est diminuée ;

A propos du projet 1.A.1 portant sur l'aménagement d'un parc entre le Wiels et le Brass :

- Considérant que le propriétaire de la parcelle concernée (S.A. DODDER) développe, depuis deux ans déjà, en concertation avec la commune, un projet - 6 000 m² de logements, des espaces verts, 59 emplacements de parkings et 95 emplacements de vélos – mais se dit ouvert à la discussion pour la suite du projet.

A propos du projet 1.A.2 portant sur la mise en place d'un parcours pour les modes actifs (talus SNCB) :

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » adhère à la proposition mais demande néanmoins que le « passage Orban » soit intégré au projet, que le RER vélo soit un engagement clair et fort ; considérant que la même asbl pense que la servitude de passage à proximité du BasicFit renforcerait l'ancrage du parc dans le quartier Saint-Denis ;

A propos du projet 1.B.1 portant sur la requalification de la rue Saint-Denis :

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, il est essentiel de s'interroger en amont sur la gestion future et l'entretien des nouveaux espaces publics prévus ; selon Bruxelles Mobilité, la commune semble être le gestionnaire opportun ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la réouverture de la rue ne doit pas se faire au profit de trafic de transit mais bien des modes actifs et des déplacements à échelle locale ;

- Considérant que l'asbl « les cyclistes au quotidien » apprécie le projet ;

A propos du projet 1.B.2 concernant le réaménagement des trottoirs du Pont de Luttre :

- Considérant que Bruxelles Mobilité souligne la pertinence de la proposition mais invite néanmoins le bureau d'études à préciser ses intentions : il est notamment essentiel d'intégrer au nouveau dessin de l'espace public les itinéraires des cyclistes et des transports en commun ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité exige le retrait de quelques places de stationnement pour l'aménagement et la sécurisation temporaire d'un dépose-minute (en attendant le projet vélo-piéton « Marais-Wiels-Pont de Luttre-Preckher-Saint Denis ») ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement des trottoirs du Pont de Luttre n'est, à l'heure actuelle, pas prévu ;

- Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les intentions du projet devrait être clarifiées.

- Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », la piste cyclable marquée (PCM), située de l'autre côté, est régulièrement utilisée par les voitures et qu'il serait appréciable de réaménager cette partie de la voirie. L'asbl suggère un schéma de circulation (voir précisions dans le courrier) ;

A propos du projet A.B.3 concernant le réaménagement du carrefour Wielemans-Pont de Luttre :

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement de ce carrefour classé « Zone à Concentrations d'Accidents » (ZACA) est pertinent ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la sécurisation des trottoirs est d'ailleurs déjà programmée ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement proposé n'est à l'heure actuelle ni programmé, ni budgété ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité invite le bureau d'études à préciser ses intentions concernant cette proposition ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la spécialisation des voiries, la sécurité routière, la présence des lignes de transport en commun et la sécurité du piéton, cycliste, PMR sont autant de caractéristiques qui doivent être prises en compte dans le projet ;

- Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », une attention plus prononcée devrait être portée aux cyclistes pour ce projet afin de mettre en œuvre l'objectif énoncé de « continuité avec ce carrefour ». Une piste cyclable séparée (PCS) serait souhaitable aux abords du carrefour, dans le sens descendant de l'avenue Wielemans-Ceuppens. Dans le sens montant, la suppression totale du stationnement latéral permettrait la mise en place d'une PCS.

A propos du projet 1.B.4 concernant la requalification de l'espace public aux arrêts STIB :

- Considérant que Bruxelles Mobilité adhère à la nécessité soulevée par le bureau d'études de favoriser la traversée des modes actifs au niveau des arrêts STIB mais qu'elle semble, néanmoins, ne pas être pas convaincue par la réponse proposée (travail de façade à façade au niveau des arrêts). En effet, la zone concernée est à l'heure actuelle déjà sécurisée pour les traversées ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le budget prévu pour l'intervention est conséquent sans garantie d'une réelle amélioration ;

- Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les pistes cyclables marquées (PCM) sont pertinentes à cet endroit, et qu'il faudrait insister, à proximité des arrêts STIB, pour que les traversées soient confortables pour les PMR et piétons mais aussi pour les cyclistes ;

A propos du projet 1.B.5 concernant la mise en œuvre d'un espace partagé Rues de Belgrade, Imprimerie, Vaes et Orban :

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement de la Rue de Belgrade n'est pertinent que dans le cas d'un renouveau des fonctions dans le secteur (notamment en terme de logements) ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le projet doit intégrer les besoins liés aux activités logistiques déjà présentes ou à venir, dans le secteur ;

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » suggère une zone de rencontre plutôt qu'un espace partagé, dans le secteur de la Rue de Belgrade, afin de limiter le stationnement, de permettre des circulations respectueuses et une possible appropriation de l'espace par les habitants ;

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » demande d'intégrer explicitement les PMR et les cyclistes aux réaménagements prévus en faveur des piétons dans les rues Vaes, Orban et Imprimerie ;

A propos du projet 1.B.6 concernant la rénovation de la Colonnade :

- Considérant que la zone concernée est techniquement très contrainte, Bruxelles Mobilité s'interroge sur les intentions du Contrat de Rénovation Urbaine pour ce projet ainsi que sur le budget nécessaire à l'intervention ;

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » préconise un statut sous forme d'espace partagé et souligne l'opportunité de mettre ici en œuvre une continuité avec le parc prévu le long du chemin de fer (cf : 1.A.2) et les récentes pistes cyclables marquées (PCM) dessinées sur l'avenue Fonsny ;

A propos du projet 1.B.7 portant sur les tunnels des Vétérinaires :

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » suggère d'interroger le statut de cette infrastructure en parallèle de sa rénovation ;

A propos du projet 1.B.8 portant sur le carrefour Vétérinaires/Fonsny :

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, un projet est déjà porté par la STIB au niveau de ce carrefour ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité affirme être en possession d'un permis pour la réalisation d'un Itinéraire Cyclable Régional (ICR) traversant l'Avenue du Roi, et que ce dernier est déjà en cours d'exécution ;

- Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les solutions présentées pour ce carrefour sont à l'heure actuelle très floues alors qu'une restructuration serait nécessaire sur base du principe STOP ;

A propos des projets 2.1, 2.2 et 2.3 portant sur le réaménagement des avenues du Parc, du Roi et Wielemans-Ceuppens :

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, ces voiries régionales sont en bon état et que, par conséquent, leur réaménagement ne constitue pas une priorité ; considérant que, selon Bruxelles Mobilité, il n'est pas opportun de réaliser des réaménagements conséquents au vu notamment des projets prévus dans la zone ;

- Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le renforcement de la présence végétale et la réduction des vitesses de circulation sur l'avenue du Parc sont des options méritant d'être étudiées, mais qu'il faut cependant prendre en compte que cela impliquerait le remplacement des rails qui ont déjà été changés récemment ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur les motivations du CRU concernant les réaménagements de l'avenue Wielemans-Ceuppens et de l'avenue du Roi ;

- Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur le périmètre concerné par le réaménagement de l'avenue du Roi (berme centrale seulement ou ensemble de la voirie) ;

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » s'interroge sur la déviation du bus n°48 et sur le l'éventuel maintien d'un itinéraire de transport en commun Chaussée de Waterloo-Parvis-Barrière de Saint-Gilles et qu'elle regrette qu'aucune solution ne soit proposée pour amoindrir le trafic important de l'avenue du Parc.

A propos des projets 1.C.3 et 1.C.4 portant sur la mise en place de ressourceries :

- Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la nature des substances recyclées et sur l'impact de cette activité au niveau environnemental et notamment au vu du contexte immédiat du site de la rue Verhaegen (ici en l'occurrence la pépinière de Saint-Gilles) ;

- Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la nécessité de dépolluer le sol en vue de l'installation de la Halle alimentaire rue Verhaegen ;

- Considérant la mixité du programme envisagé pour les ateliers STIB, le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la cohabitation de logements avec une ressourcerie notamment concernant l'impact de cette activité tant au niveau sanitaires qu'en terme de nuisance sonores ;

- Considérant le taux élevé de chômage longue durée dans le quartier (30% - cf : Monitoring des Quartiers), le Comité de Défense de Saint-Gilles souhaiterait qu'un accès prioritaire aux chômeurs du quartier soit instauré avec la mise en place d'une activité participant à une réinsertion sociale au sein des ateliers de la STIB ;

A propos du projet 2.2 portant sur le réaménagement de l'avenue du Roi :

- Considérant que, selon un habitant, l'élagage d'une partie des arbres aurait pour conséquence de dénaturer une des avenues arborées particulièrement remarquable en la région bruxelloise ;

- Considérant que la capacité de stationnement de l'avenue est déjà aujourd'hui très limitée, un habitant estime que le réaménagement de la berme centrale ne doit pas se faire au détriment de l'offre actuelle en matière de stationnement ;

- Considérant la proximité entre les aires de jeux envisagées et la circulation rapide contenue sur la voirie, un habitant s'inquiète de la sécurité des enfants et suggère la mise en place de dispositifs tels que des coussins berlinois ou encore des barrières ;

- Considérant qu'un habitant souhaiterait que cet axe conserve l'aspect d'une avenue notamment par la préservation des façades historiques du XXème siècle ;

- Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » souligne que le projet de réaménagement du tronçon bas de l'avenue est pertinent et demande que des dispositifs clairs soient mis en œuvre pour les cyclistes (PCM dans le sens descendant, PCS dans le sens ascendant) mais aussi que des précisions soient apportées quant au devenir du stationnement actuellement situé le long de la berme centrale ;

Fait à Bruxelles, le 02/10/2017.

Téléphone : 02.348.17.21/26
Téléfax : 02.348.17.29

AVIS : EN30
Commune de Forest
Avenue du Roi

Etaient présents

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| BDU - Direction de l'Urbanisme | • Benjamin-Nathanian LEMMENS |
| BDU - Direction des Monuments & Sites | • Françoise CORDIER |
| Commune de Forest | • Jean-Claude ENGLEBERT |
| Commune de Forest | • Marie FRYNS |
| Commune de Forest | • Déborah HADDAD-SEBBAN |
| Commune de Forest | • Yves SMIDTS |
| Commune de Saint-Gilles | • Catherine AVAKIAN |
| Commune de Saint-Gilles | • Anne DE CANNIERE |
| I.B.G.E. | • Jérôme VACANT |
| S.D.R.B. | • Virginie CRABBE |

Abstention

- -NEANT-

Etaient absents excusés

- -NEANT-

Vu l'ordonnance du 29 août 1991, les ordonnances modificatrices et les arrêtés d'application, déterminant pour la Région de Bruxelles-Capitale les mesures particulières de publicité applicables à certaines demandes de permis et de certificats d'urbanisme, de permis et de certificats d'environnement et créant pour chacune des communes de la Région de Bruxelles-Capitale une commission de concertation;

Vu l'enquête ouverte par les Collège des Bourgmestre et Echevins des communes de Saint-Gilles et Forest du 23/08/2017 au 21/09/2017 et qu'au terme de celle-ci, le procès-verbal constate : 12 réclamation(s)/observation(s);

Considérant que la commission en a délibéré;

Considérant que le demandeur était présent et a été entendu;

Considérant que les personnes physiques ou morales qui en ont exprimé le souhait à l'occasion de l'enquête publique ont été entendues ;

Considérant que la demande porte sur le quatrième Contrat de Rénovation Urbaine ;

Considérant qu'il vise un ensemble de projets et d'opérations sur les territoires des Communes de Forest et de Saint-Gilles ;

Considérant que la demande vise en premier lieu l'établissement d'une étude hydrographique sur l'ensemble de la zone ;

Considérant que l'axe 1 prévoit une série d'actions ciblées sur les aspects suivants : continuité paysagère, continuité mobilité, continuité bâtie, et des opérations de réserve ;

Considérant que l'axe 2 cible spécifiquement 3 avenues, à savoir : l'avenue du Parc, l'avenue du Roi et l'avenue Wielemans Ceuppens ;

Considérant que lors de l'enquête publique, des réactions ont été enregistrées, et portent principalement sur les aspects suivants :

A propos de l'espace public :

Considérant qu'un grand nombre de projets concerne l'espace public, Bruxelles Mobilité, en tant qu'acteur directement concerné, fait part de la nécessité d'être consulté en amont dans un délai suffisant et souhaite par ailleurs mettre en place une structure regroupant diverses compétences pour pouvoir examiner au mieux les divers projets ;

Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité d'intégrer le Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics au projet ;

Considérant que Bruxelles Mobilité regrette le manque de précisions concernant les projets présentés notamment en terme d'objectifs, d'intentions, de relations inter-projets mais aussi d'implication ou encore de plus-values pour la Région ;

Considérant qu'en tant que gestionnaire des voiries régionales la maîtrise d'ouvrage est attribuée à la Direction Projets et Travaux d'Aménagements des Voiries de Bruxelles Mobilité, dans le cas où celle-ci était amenée à être déléguée, Bruxelles Mobilité exige d'y être cependant associée et par conséquent d'être consultée pour les divers projets ;

Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité d'être associée à tout projet concernant la voirie régionale afin d'assurer une cohérence des aménagements à l'échelle régionale ;

Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité de prendre en compte les divers chantiers liés au projet « Métro Nord » contenu dans le périmètre du CRU et aux alentours et d'appréhender les éventuelles contraintes engendrées par ce chantier d'envergure tant spatiale que temporelle ;

Considérant que ces remarques et demandes sont pertinentes ;

A propos de l'enquête publique et de la participation citoyenne :

Considérant que la S.A. DODDER remet en cause la régularité de l'enquête publique constatant qu'aucune information écrite n'a été relayée pour informer de la tenue de ce dispositif ;

Considérant que le contrat comité Quartier Wiels Wijk, affirme qu'il y a des vices de procédure concernant la publicité de l'enquête publique ;

Considérant que l'asbl « Une maison en plus » et le Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) déplorent que les dispositifs participatifs des Contrats De Quartiers (CQD) ne soient pas aussi appliqués dans le cadre d'un Contrat de Rénovation Urbaine. En effet, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, aucune coordination des dispositifs d'information et des processus participatifs n'est mise place soit par les pouvoirs publics, soit par un opérateur déterminé. Cela rend difficile, pour un citoyen, le suivi de l'ensemble du Contrat de Rénovation Urbaine autant que sa participation à l'élaboration du diagnostic ; Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, le niveau de participation se résume ici à de l'information ;

Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, si le Contrat de Rénovation Urbaine veut assurer une certaine cohérence, le processus participatif doit être élargi à l'ensemble des projets et pas uniquement aux projets d'une certaine envergure. (cf : art. 43 § 3 Ordonnance Organique de la Revitalisation Urbaine) . En effet, selon eux, l'ampleur du budget n'est pas un facteur pertinent pour déterminer l'importance d'un projet dans la vie quotidienne d'un citoyen, des projets plus modestes pouvant également participer à une amélioration de la qualité de vie dans le quartier, à condition d'être mis en oeuvre à travers un processus participatif ; - Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, le budget alloué à la participation, lorsqu'il sera prévu, ne pourra atteindre 10%. En effet, les frais de coordination, qui doivent

également être compris dans ce budget, représentent une dépense importante. - Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, les dispositifs participatifs doivent être encadrés et correctement financés mais également être en mesure de garantir un impact réel des habitants sur le cours des projets ; - Considérant que l'initiative « Quartier Wielswijk » exige que l'enquête publique soit déclarée nulle, en raison du non-respect de la réglementation en vigueur ayant dès lors compromis l'accès du public à l'information et limité la participation. En effet, la forme de l'enquête publique a présenté de nombreux vices concernant d'une part l'accessibilité (affichage d'horaires d'ouvertures différents entre l'avis d'enquête publique et le bureau communal, absence de signalétique pour accéder au dossier) d'autre part la diffusion de l'information (absence de publication de l'affiche d'enquête publique sur le site internet de la commune, les cinq panneaux d'affichage situés dans l'espace public sont restés vierges pendant presque toute la durée de l'enquête publique, les toutes-boîtes n'ont pas été distribués dans toute la zone concernée en l'occurrence avenue du Roi) ;

Considérant que les modalités relatives à l'enquêtes publique (affichage accessibilité aux documents) ont été respectées ;

Considérant que les dispositifs de participation sont régis par l'arrêté mais qu'ils pourraient être renforcés ;

Considérant que l'affichage de l'enquête publique sur le site internet n'est pas obligatoire ;

Considérant que certaines affiches ont été arrachées durant l'enquête publique, que dès que la Commune en a été avertie, elles ont été remplacées ;

A propos de la mobilité :

Considérant que Bruxelles Mobilité suggère de mettre en oeuvre un véritable maillage piéton en multipliant les itinéraires et les possibilités de traverser les voiries automobiles. Pour ce faire, il est par exemple suggéré d'identifier et de préserver les chemins naturels empruntés par les piétons dans les espaces verts ;

Considérant que Bruxelles Mobilité insiste pour que « le cahier de l'accessibilité du vade-mecum piétons » soit appliqué notamment en terme de revêtements ;

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » dit apprécier la notion de continuité mise en oeuvre dans le projet, tant en matière de paysage que de mobilité, mais s'étonne cependant d'une très faible prise en compte des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR).

Considérant que également pour le Gracq, les ICR n'ont quasiment pas été pris en compte ;

Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles insiste sur la nécessité de mettre en oeuvre divers dispositifs pour signaler convenablement la présence de pistes cyclables (plaques, variations de couleurs au sol, etc.) afin d'éviter toute confusion avec les itinéraires piétons ;

Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles demande de ne pas négliger les automobilistes et notamment de mettre en place une compensation en réponse à la baisse de l'offre en stationnement (carte de stationnement offerte pour les riverains, parking à prix démocratique) ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk regrette qu'il n'est pas fait mention du passage Orban-Luttre ni du Bypad Forest ; que l'élargissement des trottoirs du bas de l'avenue Wielemans Ceuppens ne semble pas être prévu et est pourtant primordial ; que la perméabilité cycliste du terrain Wilhem entre le Wiels et le Brass n'est pas une solution à défrendre car le parc ne serait plus un parc mais un lieu de passage, le devenir des potagers est également questionné ;

Considérant que ces remarques et demandes sont à prendre en compte ;

Considérent cependant que le régime des cartes de stationnement est règlementé au niveau régional et que les communes ont peu de latitude en la matière ;

A propos des projets de logement :

Considérant le caractère dit « populaire » du quartier et la portion d'habitants vivant dans des logements insalubres, le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la possibilité d'appliquer pour les nouveaux logements des loyers équivalents au parc de logement social ainsi que sur la possibilité de donner un accès aux nouveaux logements en priorité aux personnes précarisées vivant actuellement dans le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine ;

Considérant que l'asbl « Community Land Trust Bruxelles » souhaite développer des projets dans les quartiers concernés par ce Contrat de Rénovation Urbaine. Par conséquent, elle voudrait d'une part intervenir dans les opérations de logements déjà planifiées via des partenariats mais également renforcer les actions sociales et de vie collective dans le quartier ;

Considérant que l'asbl « Une maison en plus » et le Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) félicitent l'initiative de ne pas densifier davantage des quartiers déjà densément peuplés, elle déplore néanmoins l'absence d'initiatives pour le parc de logement privé existant, situé dans le périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine et dont l'état fait part d'une certaine ancienneté et d'un certain niveau de dégradations ;

Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, il est urgent de clarifier l'incertitude concernant une éventuelle majoration des primes à la rénovation au sein du périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine ;

A prendre en compte ?

A propos du Rapport d'Incidences Environnementales (RIE):

Considérant que, selon la S.A. DODDER, l'absence d'exposition des alternatives dans le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) est anormale puisqu'elle ne permet pas au citoyen d'appréhender le projet de façon exhaustive. En effet, d'après le RIE, le programme proposé ne répond pas, d'un point de vue sectoriel, aux besoins de gestion de l'eau au sein d'un périmètre souffrant de problèmes d'inondation. Or, aucune alternative n'est présentée concernant cette caractéristique essentielle ; Considérant que, selon la S.A. DODDER, lorsqu'un problème est soulevé, une réponse n'est pas systématiquement apportée par le RIE ; Considérant que, selon la S.A. DODDER, aucune alternative n'est proposée en matière de programme ; considérant que, d'après la S.A. DODDER, aucune solution n'est réellement présentée dans le RIE notamment concernant les besoins de gestion des eaux sur le secteur, qu'il s'agisse d'un point de vue sectoriel, environnemental ou encore humain ;

Considérant que, selon la S.A. DODDER, l'enquête publique ne s'est pas déroulée dans les règles puisque le RIE soumis n'expose qu'une seule proposition cohérente en lien avec les besoins principaux du quartier mais ne permet pas d'appréhender toutes autres alternatives. D'autre part, le tableau de synthèse requis dans le RIE n'a pas été présenté, limitant par conséquent la compréhension du projet par le public ;

A propos du projet 0.1 portant sur l'étude hydrographique :

Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la préservation partielle ou totale du marais situé à proximité du Wiels ;

Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur les éventuels risques liés aux inondations, tant pour les habitants de Saint-Gilles que de Forest, dans le cas où la surface de déversement est diminuée ;

Considérant que le Comité Wiels Wijk s'interroge sur le budget alloué pour appliquer les mesures proposées par l'étude ainsi que sur le périmètre de celle-ci ;

Considérant que si aucune solution concrète n'est actuellement prévue en matière de gestion des eaux de pluie, c'est le but de l'étude hydrographique, les budgets relatifs à la gestion des eaux sont dispersés dans les différents projets ;

A propos du projet 1.A.1 portant sur l'aménagement d'un parc entre le Wiels et le Brass :

Considérant que le propriétaire de la parcelle concernée (S.A. DODDER) développe, depuis deux ans déjà, en concertation avec la commune, un projet - 6 000 m² de logements, des espaces verts, 59 emplacements de parkings et 95 emplacements de vélos – mais se dit ouvert à la discussion pour la suite du projet.

A propos du projet 1.A.2 portant sur la mise en place d'un parcours pour les modes actifs (talus SNCB) :

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » adhère à la proposition mais demande néanmoins que le « passage Urban » soit intégré au projet, que le RER vélo soit un engagement clair et fort ; considérant que la même asbl pense que la servitude de passage à proximité du BasicFit renforcerait l'ancrage du parc dans le quartier Saint-Denis ;

A propos du projet 1.B.1 portant sur la requalification de la rue Saint-Denis :

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, il est essentiel de s'interroger en amont sur la gestion future et l'entretien des nouveaux espaces publics prévus ; selon Bruxelles Mobilité, la commune semble être le gestionnaire opportun ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la réouverture de la rue ne doit pas se faire au profit de trafic de transit mais bien des modes actifs et des déplacements à échelle locale ;

Considérant que l'asbl « les cyclistes au quotidien » apprécie le projet ;

Considérant que le GRACQ approuve le projet et propose de lui donner le statut de zone de rencontre ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk signale que la réouverture de la rue Saint-Denis ne doit se faire que pour les piétons et cyclistes

Considérant que la pertinence de l'opération 1.B.1 « Réouverture de la rue Saint-Denis » est à réévaluer, qu'en effet, cette opération pose question en terme de sécurité au niveau du débouché sur la rue du Charroi ainsi que par l'absence de contrôle social sur ce tronçon ;

A propos du projet 1.B.2 concernant le réaménagement des trottoirs du Pont de Luttre :

Considérant que Bruxelles Mobilité souligne la pertinence de la proposition mais invite néanmoins le bureau d'études à préciser ses intentions : il est notamment essentiel d'intégrer au nouveau dessin de l'espace public les itinéraires des cyclistes et des transports en commun ;

Considérant que Bruxelles Mobilité exige le retrait de quelques places de stationnement pour l'aménagement et la sécurisation temporaire d'un dépose-minute (en attendant le projet vélo-piéton « Marais-Wiels-Pont de Luttre-Preckher-Saint Denis ») ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement des trottoirs du Pont de Luttre n'est, à l'heure actuelle, pas prévu ;

Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les intentions du projet devrait être clarifiées.

Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », la piste cyclable marquée (PCM), située de l'autre côté, est régulièrement utilisée par les voitures et qu'il serait appréciable de réaménager cette partie de la voirie. L'asbl suggère un schéma de circulation (voir précisions dans le courrier) ;

Considérant que selon le GRACQ le projet n'est pas assez claire, il faudrait reprofiler une partie de la voirie en supprimant le stationnement ;

Considérant que ces remarques et demandes sont à prendre en compte ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk pense que l'aménagement de l'avenue Pont de Luttre va engendrer des conflits entre cyclistes piétons et usagers du parking du Wiels et parents des écoles ;

A propos du projet A.B.3 concernant le réaménagement du carrefour Wielemans-Pont de Luttre :

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement de ce carrefour classé « Zone à Concentrations d'Accidents » (ZACA) est pertinent ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la sécurisation des trottoirs est d'ailleurs déjà programmée ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement proposé n'est à l'heure actuelle ni programmé, ni budgété ;

Considérant que Bruxelles Mobilité invite le bureau d'études à préciser ses intentions concernant cette proposition ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la spécialisation des voiries, la sécurité routière, la présence des lignes de transport en commun et la sécurité du piéton, cycliste, PMR sont autant de caractéristiques qui doivent être prises en compte dans le projet ;

Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », une attention plus prononcée devrait être portée aux cyclistes pour ce projet afin de mettre en oeuvre l'objectif énoncé de « continuité avec ce carrefour ». Une piste cyclable séparée (PCS) serait souhaitable aux abords du carrefour, dans le sens descendant de l'avenue Wielemans-Ceuppens. Dans le sens montant, la suppression totale du stationnement latéral permettrait la mise en place d'une PCS.

Considérant que ces remarques et demandes sont à prendre en compte ;

A propos du projet 1.B.4 concernant la requalification de l'espace public aux arrêts STIB :

Considérant que Bruxelles Mobilité adhère à la nécessité soulevée par le bureau d'études de favoriser la traversée des modes actifs au niveau des arrêts STIB mais qu'elle semble, néanmoins, ne pas être convaincue par la réponse proposée (travail de façade à façade au niveau des arrêts). En effet, la zone concernée est à l'heure actuelle déjà sécurisée pour les traversées ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le budget prévu pour l'intervention est conséquent sans garantie d'une réelle amélioration ;

Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les pistes cyclables marquées (PCM) sont pertinentes à cet endroit, et qu'il faudrait insister, à proximité des arrêts STIB, pour que les traversées soient confortables pour les PMR et piétons mais aussi pour les cyclistes ;

Considérant que selon le GRACQ, le réaménagement du carrefour Wielemans Ceuppens et Van Volxem, les cyclistes semblent oubliés, avenue Van Volxem et Fonsny la traversabilité au droit des arrêts STIB doit être très bonne aussi pour les cyclistes ;

A propos du projet 1.B.5 concernant la mise en oeuvre d'un espace partagé Rues de Belgrade, Imprimerie, Vaes et Orban :

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement de la Rue de Belgrade n'est pertinent que dans le cas d'un renouveau des fonctions dans le secteur (notamment en terme de logements) ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le projet doit intégrer les besoins liés aux activités logistiques déjà présentes ou à venir, dans le secteur ;

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » suggère une zone de rencontre plutôt qu'un espace partagé, dans le secteur de la Rue de Belgrade, afin de limiter le stationnement, de permettre des circulations respectueuses et une possible appropriation de l'espace par les habitants ;

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » demande d'intégrer explicitement les PMR et les cyclistes aux réaménagements prévus en faveur des piétons dans les rues Vaes, Orban et Imprimerie ;

Considérant que le Gracq plaide pour une zone de rencontre en limitant les espaces de stationnement rue de Belgrade, concernant rues de l'Imprimerie, Vaes et Orban, ne pas oublier les PMR et les cyclistes ;

A propos du projet 1.B.6 concernant la rénovation de la Colonnade :

Considérant que la zone concernée est techniquement très contrainte, Bruxelles Mobilité s'interroge sur les intentions du Contrat de Rénovation Urbaine pour ce projet ainsi que sur le budget nécessaire à l'intervention ;

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » préconise un statut sous forme d'espace partagé et souligne l'opportunité de mettre ici en oeuvre une continuité avec le parc prévu le long du chemin de fer (cf : 1.A.2) et les récentes pistes cyclables marquées (PCM) dessinées sur l'avenue Fonsny ;

Considérant que le GRACQ préconise un espace partagé F99 ;

A propos du projet 1.B.7 portant sur les tunnels des Vétérinaires :

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » suggère d'interroger le statut de cette infrastructure en parallèle de sa rénovation ;

Considérant que l'opération 1.B.7 devrait être renforcée sans exclure les interventions au sol ;

Considérant que le GRACQ préconise la remise en question de ce tunnel ;

A propos du projet 1.B.8 portant sur le carrefour Vétérinaires/Fonsny :

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, un projet est déjà porté par la STIB au niveau de ce carrefour ;

Considérant que Bruxelles Mobilité affirme être en possession d'un permis pour la réalisation d'un Itinéraire Cyclable Régional (ICR) traversant l'Avenue du Roi, et que ce dernier est déjà en cours d'exécution ;

Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les solutions présentées pour ce carrefour sont à l'heure actuelle très floues alors qu'une restructuration serait nécessaire sur base du principe STOP ;

Considérant qu'il convient de prendre en compte les informations fournies par Bruxelles-Mobilité ;

A propos des projets 2.1, 2.2 et 2.3 portant sur le réaménagement des avenues du Parc, du Roi et Wielemans-Ceuppens :

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, ces voiries régionales sont en bon état et que, par conséquent, leur réaménagement ne constitue pas une priorité ; considérant que, selon Bruxelles Mobilité, il n'est pas opportun de réaliser des réaménagements conséquents au vu notamment des projets prévus dans la zone ;

Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le renforcement de la présence végétale et la réduction des vitesses de circulation sur l'avenue du Parc sont des options méritant d'être étudiées, mais qu'il faut cependant prendre en compte que cela impliquerait le remplacement des rails qui ont déjà été changés récemment ;

Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur les motivations du CRU concernant les réaménagements de l'avenue Wielemans-Ceuppens et de l'avenue du Roi ;

Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur le périmètre concerné par le réaménagement de l'avenue du Roi (berme centrale seulement ou ensemble de la voirie) ;

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » s'interroge sur la déviation du bus n°48 et sur le éventuel maintien d'un itinéraire de transport en commun Chaussée de Waterloo-Parvis-Barrière de Saint-Gilles et qu'elle regrette qu'aucune solution ne soit proposée pour amoindrir le trafic important de l'avenue du Parc ;

Considérant que selon le GRACQ, l'avenue Wielemans Ceuppens dans le sens descendant nécessiterait une PCS sur quelques dizaines de mètre à l'entrée du carrefour et dans le sens montant il faudrait supprimer complètement le stationnement latéral côté droit afin d'y aménager une PCS continue ;

A propos des projets 1.C.3 et 1.C.4 portant sur la mise en place de ressourceries :

Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la nature des substances recyclées et sur l'impact de cette activité au niveau environnemental et notamment au vu du contexte immédiat du site de la rue Verhaegen (ici en l'occurrence la pépinière de Saint-Gilles) ;

Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la nécessité de dépolluer le sol en vue de l'installation de la Halle alimentaire rue Verhaegen ;

Considérant la mixité du programme envisagé pour les ateliers STIB, le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la cohabitation de logements avec une ressourcerie notamment concernant l'impact de cette activité tant au niveau sanitaires qu'en terme de nuisance sonores ;

Considérant le taux élevé de chômage longue durée dans le quartier (30% - cf : Monitoring des Quartiers), le Comité de Défense de Saint-Gilles souhaiterait qu'un accès prioritaire aux chômeurs du quartier soit instauré avec la mise en place d'une activité participant à une réinsertion sociale au sein des ateliers de la STIB ;

A propos du projet 2.2 portant sur le réaménagement de l'avenue du Roi :

Considérant que, selon un habitant, l'élagage d'une partie des arbres aurait pour conséquence de dénaturer une des avenues arborées particulièrement remarquable en la région bruxelloise ;

Considérant que la capacité de stationnement de l'avenue est déjà aujourd'hui très limitée, un habitant estime que le réaménagement de la berme centrale ne doit pas se faire au détriment de l'offre actuelle en matière de stationnement ;

Considérant la proximité entre les aires de jeux envisagées et la circulation rapide contenue sur la voirie, un habitant s'inquiète de la sécurité des enfants et suggère la mise en place de dispositifs tels que des coussins berlinois ou encore des barrières ;

Considérant qu'un habitant souhaiterait que cet axe conserve l'aspect d'une avenue notamment par la préservation des façades historiques du XXème siècle ;

Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » souligne que le projet de réaménagement du tronçon bas de l'avenue est pertinent et demande que des dispositifs clairs soient mis en oeuvre pour les cyclistes (PCM dans le sens descendant, PCS dans le sens ascendant) mais aussi que des précisions soient apportées quant au devenir du stationnement actuellement situé le long de la berme centrale ;

Considérant que le GRACQ précise que le carrefour Van Volxem, Fonsny, Roi doit être restructuré sur base du principe Stop, que l'avenue du Roi devrait aussi favoriser les cyclistes par exemple sous forme d'une PCM dans le sens descendant et une PCS dans l'autre, que le réaménagement de l'avenue du Parc la déviation du bus 48 risque d'engendrer des embouteillages et une circulation difficile pour les cyclistes, que sur l'avenue du Roi le stationnement est incertain ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk relève que le périmètre du CRU est amené à évoluer de façon significative contrairement à ce qu'annonce le rapport d'incidence par exemple le site du "Marais Wiels", la rénovation du Métropole, le projet d'école Puzzel, que le passage Urban-Luttre sous le chemin de fer et le portique du parking Wiels ne sont pas pris en compte comme éléments d'intérêt patrimonial ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk relève que le parc Divercity n'est pas cité comme espace vert accessible, que il n'est pas non plus question d'un espace ouvert au public sur le site de JCXimmo ; que le passage Urban Luttre offre une possibilité de maillage vert ; qu'il est difficile de juger du caractère agréable du parc linéaire le long du chemin de fer, qu'une servitude de passage devrait être demandée sur le terrain de JCXImmo ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk demande un éclaircissement sur l'appellation de Pôle culturel petite enfance ;

Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk demande si des outils planologiques seront mis en place ;

Considérant que de manière générale, la localisation et la conformité de certains projets ne sont pas encore suffisamment définis ; que les documents transmis ne permettent pas de vérifier leur conformité ou les

dérogations éventuelles à solliciter dans le cadre de la gestion des futures demandes de permis d'urbanisme ou permis uniques ;

Considérant que chaque opération fera l'objet d'une analyse approfondie lors de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme ;

Considérant qu'il y a lieu de prendre en compte l'expertise communale sur toutes les opérations ;

Considérant qu'il n'y pas d'objection particulière à ce stade de l'étude ;

Considérant plus particulièrement les aspects patrimoniaux :

Considérant que présence de la gare du Midi et son réseau de voies ferrées marque son emprise sur la zone du projet, avec une urbanisation postérieure à 1863 très rapide et diversifiée ;

Considérant que le rôle décisif de la première gare du Midi dans l'essor du quartier du bas de Saint-Gilles et de Forest, renforcé par la présence de la Senne, induit une prospérité et un dynamisme soutenus par la révolution industrielle, qui qualifie ces lieux comme des faubourgs industriels à part entière au XIXe et durant la première moitié du XXe siècle;

Considérant que le patrimoine industriel lié à la présence de la gare du Midi se compose de maisons de maître ou de rapport de style néoclassique (hôtels, restaurants et cafés, activités commerciales), ainsi que des bâtiments à destination artisanales (souvent en arrière bâtiment) et industrielles (dépôt et ateliers des trams) alors que la présence de la rivière Senne attire plus spécifiquement des blanchisseries, des brasseries et des imprimeries ;

Considérant que les témoignages de ces activités industrielles ont une valeur d'exception étant donné la brièveté de la période industrielle qui entre en déclin dès 1945 et les démolitions qui s'ensuivent;

Considérant que les bâtiments industriels de grande dimension ont éprouvé d'avantage de difficultés à se reconvertir alors que l'activité industrielle des petites entreprises, fondés sur un rapport au travail plus immédiat, ont mieux résisté aux difficultés de la crise économique après 1945 ; qu'à ce titre les ateliers de la Stib (1900) sis avenue Fonsny et rue de Belgrade, constituent un patrimoine exceptionnel (fiche 1.C.3) dont la reconversion implique donc une approche patrimoniale ;

Considérant l'importance des témoins industriels dans la zone (de la prospérité exceptionnelle auxquels ils ont participé au niveau national, pour l'inventivité et la rationalité de leur architecture, pour l'expérience humaine qu'ils peuvent potentiellement transmettre), une attention particulière doit être portée à ces biens même s'ils ne sont pas classés ;

Considérant que l'inventaire du patrimoine monumental de la commune de Saint-Gilles est disponible sur Internet (www.monument.brussels) et celui de Forest est en cours de réalisation et est déjà largement disponible via la Direction des Monuments et Sites ;

Considérant les aspects environnementaux :

Considérant que le futur parc de l'Avant-Senne et la continuité verte prévue le long des talus de chemins de fer est pertinent, étant donné la carence actuelle en espaces verts accessibles au public ;

Considérant la maîtrise d'ouvrage de cet ensemble d'espaces (projets 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4, pour atteindre l'objectif de création d'un ensemble cohérent, la maîtrise d'ouvrage devrait être assurée par une seule et même partie prenante ;

Considérant les enjeux identifiés dans le rapport d'incidences pour le périmètre du CRU 4, il est primordial de mettre en œuvre des mesures de gestion des risques d'inondation ;

o Encourager les techniques permettant de ne pas rejeter d'eau pluviale à l'égout : infiltration, évapotranspiration, tamponnage, et reconnexion vers le réseau hydrographique. Le choix de techniques intégrées au paysage et végétalisées permet, entre autres, de rencontrer la question de la qualité de l'eau rejetée au milieu. Si la surface de ruissellement devait présenter un risque de pollution particulier, un système de dépollution, de type phytoépuration, est mis en place avant évacuation.

o Renforcer les capacités d'infiltration et d'évapotranspiration in situ des eaux pluviales via des revêtements (semi-)perméables, par exemple : pavés poreux, pavés à joints larges, dalles drainantes, noues, jardins de pluie, fossés d'infiltration, etc.

o Renforcer les zones de tamponnage : toitures stockantes, voiries stockantes et en matériaux drainants, chemins d'eau à ciel ouvert, zones en dépression et bassins, etc.

Considérant la gestion des déchets, l'économie circulaire et le réemploi :

o Au niveau des déchets de construction, BE encourage à réaliser un bon inventaire des matériaux avant déconstruction (qui doit être lié aux cahiers des charges pour le choix d'entrepreneurs) pour permettre d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité. BE subsidie le CSTC pour l'accompagnement de tels chantiers (contact : Ambroise Romné, ambroise.romnee@bbri.be) ;

o Pour favoriser le réemploi dans les marchés publics, l'usage du vade-mecum élaboré par Rotor est vivement recommandé. D'autres outils (développés par BE) sont également à disposition ainsi qu'un appel à projet pour rendre les chantiers plus circulaires ;

o Lors de la phase d'utilisation, BE recommande d'envisager une collecte de déchets innovante dans le cadre des projets du CRU où un/des point(s) d'apport volontaire pourrai(en)t remplacer la collecte en porte à porte et les traditionnels locaux déchets. Cela peut prendre la forme de conteneurs enterrés pour un maximum de flux (PMC, Papiers-cartons, verre, textiles, biodéchets, tout venant). Discrets, propres, peu encombrants, ils incitent les habitants à des comportements vertueux (réduction des déchets, tri).

Considérant que le renforcement de la continuité paysagère voulu dans l'axe 1 est pertinent ;

Considérant le projet 1.A.1 et l'actuel marais du Wiels, il faudra également tenir compte des pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines. Une gestion du risque est bien en cours mais il n'est pour l'instant pas question de la phytoremédiation dont il est mentionné dans le rapport d'incidences ;

Considérant l'énergie :

o Au point 2.8. Mobilité, à la page 39, une clarification doit être apportée aux chiffres avancés sur le nombre de cyclistes ; on y lit que :

« A l'échelle de la RBC et selon l'Observatoire du Vélo, on constate une augmentation systématique du nombre de cyclistes de l'ordre de 13 % par an en moyenne. Cette tendance semble même aller en s'accroissant puisque ce mode de transport atteint près de 20 % au cours des 2 dernières années recensées. »

C'est probablement l'augmentation qui atteint 20 %, et non le mode de transport en tant que tel ;

o Au point 2.9.1.2 Emissions de gaz à effet de serre, pour être tout à fait complet, l'on peut citer l'objectif bruxellois de réduction des émissions en 2020, fixé à la suite des discussions sur la répartition de l'effort entre les entités: 8.8% par rapport au niveau de 2005 (dans le secteur dit « non ETS »).

Il serait également intéressant de mentionner que les efforts attendus en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'inscrivent dans une vision à long terme, au travers de laquelle l'Union européenne entend atteindre 80 à 95 de réduction en 2050 (par rapport aux niveaux de 1990).

o Au point 2.9.2 Situation au fil de l'eau et enjeux environnementaux, on lit qu'il faut : « réduire les émissions de GES de 30% d'ici 2025 par rapport aux émissions de 1990, notamment en favorisant l'utilisation des modes doux ».

Le transport représente une partie substantielle des émissions de gaz à effet de serre (environ 25%), mais la source la plus importante reste néanmoins le chauffage. C'est donc en premier lieu en agissant sur les besoins de chauffage (et notamment sur la performance du bâti) que nous serons en mesure de réduire les émissions directes à Bruxelles.

Il est assez étrange que ce RIE n'en fasse nullement mention. Paradoxalement, il y est écrit que :

« le programme du CRU doit donc tenir compte de ces enjeux dans la définition de ses projets. Bien que la vocation du programme du CRU ne consiste pas en l'opérationnalisation même des projets, il doit viser à proposer des projets durables. Le réaménagement de certaines voiries et espaces publics doit donc favoriser l'utilisation de matériaux présentant un albédo naturel et élevé et l'utilisation des modes doux, le réaménagement éventuel de certaines toitures (ex : la Bibliothèque publique de Saint-Gilles, l'Institut des Filles de Maries, et le CPAS de Saint-Gilles) doit favoriser la pose d'installations techniques produisant de l'énergie de source renouvelable (à évaluer avec l'avantage d'y aménager une toiture végétalisée), etc. ».

Il est cependant à remarquer que les panneaux solaires et l'aménagement d'une toiture verte extensive ne s'excluent pas mutuellement. Bien souvent les deux dispositifs peuvent être installés concomitamment sur une même toiture. Cette combinaison nécessite bien entendu une étude de faisabilité préalable et spécifique à chaque immeuble concerné.

De plus, bien que le CRU ne détermine pas toutes les modalités d'opérationnalisation des projets, il est toutefois indispensable que les constructions et rénovations qu'il implique répondent aux prescrits du bâtiment durable. Il n'est guère sensé de prôner la pose d'installations techniques produisant de l'énergie de source renouvelable sur un bâti vétuste ou à tout le moins peu performant (a fortiori s'il s'agit de solaire thermique).

Un tel message se retrouve également au point 2.10.2 (p. 52), situation au fil de l'eau et enjeux environnementaux, aux termes duquel :

« Comme indiqué ci-dessus, les sources principales d'émissions de polluants atmosphériques sont le trafic routier et les systèmes de chauffage des bâtiments. A l'échelle de la Région, les grands enjeux relatifs à la qualité de l'air consistent à : réduire les émissions de polluants atmosphériques à la source en réduisant la consommation de combustibles fossiles en (1) incitant à l'installation de panneaux solaires, via notamment l'exemplarité des pouvoirs publics (cf. action 85 « Inciter les grandes institutions à s'équiper de panneaux solaires » du PACE) et (2) incitant à l'utilisation des modes doux aux dépens de la voiture (cf. action 56 « Etendre l'offre en parkings vélos via les permis d'environnement et d'urbanisme » du PACE)(...) ».

Comme souligné ci-dessus, la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre réside dans le chauffage ; il convient donc de recommander, au premier chef, des rénovations performantes, -lesquelles peuvent, en effet, accueillir des installations d'énergie renouvelable. Il est pour le moins particulier et contreproductif de proposer la pose de panneaux solaires thermiques sans prôner, au préalable, une nette amélioration des bâtiments sur lesquels ces panneaux seraient posés (cf. p. 53).

o Au point 2.10. Qualité de l'air, ici, il faut signaler que la part d'émissions de PM10 relevant du transport routier est sans doute plus élevée que les niveaux indiqués par le graphique, en raison de la surestimation des facteurs d'émission du chauffage au bois ; ces facteurs d'émission sont en cours de révision et seront corrigés lors de la prochaine soumission d'inventaire (2018).

En ce qui concerne les concentrations, nous n'apercevons pas l'intérêt de prendre la station de Molenbeek pour évaluer l'impact des rénovations qui auront lieu dans le quartier de l'avenue du Roi, laquelle est fort éloignée de cette station de mesure. Il faudrait en réalité mesurer les concentrations in situ pendant un certain temps avant et après les rénovations.

o Au point 2.11. Energie, le texte relatif à la consommation énergétique pourrait être amélioré en y introduisant les tendances observées à climat corrigé : une diminution très faible (0.02%) entre 1990 et 2012, mais une diminution beaucoup plus importante (12.4%) de la consommation énergétique totale entre 2001 et 2012. Le paragraphe suivant n'est pas clair :

« Cette tendance s'explique d'une part par la réduction de la consommation énergétique des logements et de l'industrie et d'autre part par les variations climatiques qui influent sur les besoins en chauffage ainsi que les prix sur le marché énergétique. D'autres facteurs interviennent également tels que l'évolution de la population, les habitudes de consommation, l'évolution du parc de logements et de la qualité des équipements et l'évolution de l'activité économique.».

L'on notera qu'à l'heure actuelle, hormis le climat, il n'est pas possible de classer les facteurs explicatifs par ordre d'importance. La présentation de la thermographie aérienne est relativement imprudente : d'une part, la date de la photographie est inconnue, et, d'autre part, un résultat « vert » peut s'expliquer de différentes manières (bâtiment vide, peu utilisé, peu chauffé, occupants en vacances, etc.). À la page 56, on citera Homegrade en lieu et place de la Maison de l'énergie. En ce qui concerne le point 2.11.2, situation au fil de l'eau et enjeux environnementaux, différentes actions du plan air-climat-énergie sont citées, qui portent sur la promotion de la production d'énergie à partir de source renouvelable. Le RIE renvoie, pour ce qui touche à la performance énergétique, aux dispositions du Cobrace. Pour donner un aperçu complet des mesures relatives au secteur du bâtiment, il conviendrait de s'en référer également au volet « bâtiment » du plan air-climat-énergie.

o Au point 3.2.3, Liens avec d'autres plans et programmes, en lien avec le plan air-climat-énergie, l'on relèvera une affirmation qui mériterait sans doute d'être nuancée:

« Parmi les dix axes du Plan, certains concernent davantage les objectifs des Contrats de Rénovation Urbaine que d'autres. Par exemple, le CRU n'a pas vocation à améliorer l'état des bâtiments, l'axe 1 n'est donc pas pertinent ici. Le PACE fait référence aux programmes de rénovation urbaine dans sa mesure 44 « Minimiser les impacts « air-climat-énergie » des principaux investissements et infrastructures », et notamment l'action 106 « Rénover durablement les quartiers ».

S'ensuit notamment la liste des mesures du plan relatives à la production d'énergie renouvelable. Or, d'une part, l'ordonnance du 6 octobre 2016 relative à la revitalisation urbaine, postule, en son article 37, que :

« les contrats de rénovation urbaine se réalisent au moyen d'une ou de plusieurs :

- 1° Opérations de création ou de réhabilitation d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain;
- 2° Opérations immobilières ayant pour objet de créer, maintenir, accroître, réhabiliter, assainir, acquérir ou améliorer, le cas échéant dans le cadre de projets à affectation mixte, le logement assimilé au logement social ou conventionné, les infrastructures de proximité ou les espaces commerciaux et productifs, ainsi que leurs accessoires immobiliers;
- 3° Opérations visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre opérationnel, notamment par une augmentation de la performance énergétique et environnementale des constructions; (...) »

Lorsqu'ils impliquent des opérations de construction ou de rénovation de bâti (ce qui est le cas en l'occurrence), ces CRU doivent donc conduire à une amélioration de la performance énergétique des bâtiments concernés par ces opérations. Par ailleurs, comme souligné ci-dessus, il n'est guère prudent de recommander, sans réserve, la pose d'installations de production d'énergie à partir de sources renouvelables sur un bâti qui ne serait pas préalablement amélioré. À la page 117, concernant le lien avec le Plan d'action pour l'efficacité énergétique, on lit ceci :

« L'action politique de ce plan visant essentiellement les secteurs du bâtiment (consommateur principal de l'énergie) et des transports. Le programme du pourra donc soutenir des projets intégrant la production d'énergie, ou favorisant le report modal en réduisant la consommation. »

Il faut probablement y lire « le programme du contrat de rénovation urbaine », mais au-delà des termes manquants, il conviendrait surtout de souligner que les opérations de construction/rénovation devront conduire à une performance énergétique élevée, - laquelle reste l'un des moyens principaux pour réduire la consommation énergétique sur le territoire.

Considérant que le projet de programme intègre également la compensation « logements » d'un projet d'Infrabel rue de France, sur la commune de Saint-Gilles ; qu'il y a lieu de n'envisager cette compensation que sur le territoire Saint-Gillois ;

Considérant qu'il ressort du dossier que pour plusieurs projets, les plannings sont dépassés ou que plusieurs aspects ont déjà fortement évolué (ressourcerie e.a.).

AVIS : favorable sous condition (unanime)

- Prendre en compte la valeur historique, architecturale, stylistique, technique et/ou esthétique du bâti de la zone et les dimensions spécifiques de l'époque industrielle au niveau des quartiers ;

- Intégrer une approche patrimoniale au projet et veiller à conserver la mémoire des lieux et à la transmettre à travers certains projets emblématiques ;

- Prendre en compte l'expertise communale sur toutes les opérations ;

- Prendre en compte les remarques de Bruxelles Mobilité ;

- Encourager les techniques permettant de ne pas rejeter d'eau pluviale à l'égout : infiltration, évapotranspiration, tamponnage, et reconnexion vers le réseau hydrographique. Le choix de techniques intégrées au paysage et végétalisées permet, entre autres, de rencontrer la question de la qualité de l'eau rejetée au milieu. Si la surface de ruissellement devait présenter un risque de pollution particulier, un système de dépollution, de type phytoépuration, est mis en place avant évacuation ;

- Renforcer les capacités d'infiltration et d'évapotranspiration in situ des eaux pluviales via des revêtements (semi-)perméables, par exemple : pavés poreux, pavés à joints larges, dalles drainantes, noues, jardins de pluie, fossés d'infiltration, etc ;

- Renforcer les zones de tamponnage : toitures stockantes, voiries stockantes et en matériaux drainants, chemins d'eau à ciel ouvert, zones en dépression et bassins, etc ;

- Au niveau des déchets de construction, réaliser un bon inventaire des matériaux avant déconstruction (qui doit être lié aux cahiers des charges pour le choix d'entrepreneurs) pour permettre d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité ;

- Envisager une collecte de déchets innovante comme par exemple les conteneurs enterrés pour un maximum de flux (PMC, Papiers-cartons, verre, textiles, biodéchets, tout venant).

- Pour le « marais du Wiels » tenir compte des pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines ;

- Clarifier le point 2.8. Mobilité, à la page 39 ;

- Recommander, au premier chef, des rénovations performantes avant la mise en place d'installations d'énergie renouvelable ;

- Mesurer les concentrations in situ avant et après les rénovations.

- Ne pas envisager d'abattage d'arbres ou d'élagage drastique sur les avenues plantées (Roi e.a.)
- Mettre à jour les projets en fonction de leur évolution ;
- Conserver la compensation « logements » du projet d'Infrabel sur le territoire saint-gillois

AVIS MINORITAIRE

- L'IBGE s'abstient

Signature des membres

Commune de FOREST : Président	Direction de l'Urbanisme
Commune de FOREST	Direction des Monuments et Sites
Commune de FOREST	IBGE
S.D.R.B.	Secrétariat
Commune de SAINT-GILLES	Commune de SAINT-GILLES

La commission rappelle que le présent avis est motivé sur base du seul présent dossier et toutes ses annexes tel qu'il a été communiqué aux membres de la commission de concertation, aux explications fournies par le demandeur, l'architecte/auteur de projet et les observations/réclamations faites en séance par les personnes ayant demandées à être entendues par la commission de concertation, ainsi que les réclamations/observations reçues dans le cadre de l'enquête publique. En aucun cas le présent avis et sa motivation ne peuvent être pris en tout ou en partie comme des conditions auxquelles un nouveau projet ou une modification apportée à la présente demande sur le même site devrait répondre pour obtenir un avis favorable sans conditions.

Territoriale strategie

SAMENVATTING VAN DE KLACHTEN DIE ZIJN GEFORMULEERD TIJDENS HET OPENBAAR ONDERZOEK MET BETREKKING TOT STADSVERNIEUWINGSCONTRACT 04 "KONINGSLAAN"

Gelet op het schrijven van de heer J. Spinette van 21 september 2017, bewoner van het pand gelegen Emile Feronstraat 180 te 1060 Sint-Gillis;

Gelet op het schrijven van Brussel Mobiliteit van 19 september 2017, vertegenwoordigd door zijn directeur-generaal J.-P. Gailly, gevestigd te Vooruitgangstraat 80/1 te 1000 Brussel;

Gelet op het schrijven van de heer T. Leroy van 19 september 2017, coördinator van de vzw "Community Land Trust Brussel", gevestigd te Wielemans Ceuppenslaan 7 te 1190 Vorst;

Gelet op het schrijven van de dames G. Kinet en L. Bensalem van 20 september 2017, in naam van "QuartierWielsWijk", Bondgenotenstraat 275 te 1190 Vorst;

Gelet op de e-mail van de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" (GRACQ) van 20 september 2017, gevestigd te Londenstraat 15 te 1050 Elsene;

Gelet op het schrijven van mevrouw C. Ruelle van 21 september 2017, coördinatrice van het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en -Vorming (CVBV) te Fortstraat 25 te 1060 Sint-Gillis;

Gelet op het schrijven van mevrouw S. Rollo Collura van 21 september 2017, coördinatrice van de vzw "Une maison en Plus", gevestigd te Britse Tweedelegerlaan 27 te 1190 Vorst;

Gelet op het schrijven van de heren G. Dumonceau en J.-M. Despaux van 21 september 2017, in naam van de nv. DODDER, gevestigd te Goedheidsstraat 5 te 1000 Brussel;

Gelet op de e-mail van mevrouw K. Bouhjar van 21 september 2017, coördinatrice van het Comité de défense de 1060 Saint-Gilles;

Gelet op het schrijven van de heer D. Nalpas van 21 september 2017, in naam van de Staten- Generaal van het Water in Brussel, gevestigd te Collegestraat 154 te 1050 Elsene;

Gelet op het schrijven van mevrouw S. Le Clercq van 21 september 2017, afgevaardigd bestuurder van JCX Immo, gevestigd te Priorijdreef 25 te 1160 Oudergem;

Betreffende de openbare ruimte:

- Overwegende dat een groot aantal projecten betrekking heeft op de openbare ruimte, wijst Brussel Mobiliteit, als rechtstreeks betrokken speler, op de noodzaak om vooraf en binnen een voldoende termijn te worden geraadpleegd en wenst het bovendien een structuur tot stand te brengen waarin uiteenlopende competenties worden gegroepeerd om de diverse projecten beter te kunnen onderzoeken;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit wijst op de noodzaak om de minister van Mobiliteit en Openbare werken bij het project te betrekken;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit het gebrek aan nauwkeurigheid betreurt met betrekking tot de projecten die worden voorgesteld, meer bepaald wat betreft hun doelstellingen, intenties, de relaties tussen de projecten alsook de betrokkenheid van het gewest of de meerwaarde voor het gewest;

- Overwegende dat het opdrachtgeverschap wordt toegewezen aan de directie van de Projecten en Werken van Brussel Mobiliteit, in haar hoedanigheid van beheerder van de gewestwegen; in het geval waarin

delegatie noodzakelijk zou zijn, eist Brussel Mobiliteit echter erbij te worden betrokken en bijgevolg te worden geraadpleegd in verband met de diverse projecten;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit wijst op de noodzaak te worden betrokken bij eender welk project betreffende de openbare gewestwegen teneinde te voorzien in de samenhang van de inrichtingen op gewestelijk niveau;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit herinnert aan de noodzaak om rekening te houden met de diverse werven gelinkt aan het project "Metro Noord", vervat in de perimeter van het SVC en in de omgeving, en om inzicht te verwerven in de eventuele beperkingen teweeggebracht door deze werf, die heel wat tijd en ruimte in beslag neemt.

Betreffende het openbaar onderzoek en de burgerparticipatie:

- Overwegende dat de nv DODDER de regelmatigheid van het openbare onderzoek in twijfel trekt op basis van de vaststelling dat er geen enkele schriftelijke informatie werd doorgegeven die het plaatsvinden van dit onderzoek aankondigt;

- Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en - Vorming (CVBV) betreuren dat de participatieve maatregelen die gelden in het kader van Wijkcontracten (WC), niet worden toegepast bij een Stadsvernieuwingscontract. Er wordt immers geen enkele coördinatie van de informatieverstrekingsmaatregelen en participatieprocessen geïmplementeerd - noch door de overheid, noch door een aangeduide operator. Dat maakt het voor een burger moeilijk om het geheel van het Stadsvernieuwingscontract op te volgen en deel te nemen aan het uitwerken van de diagnose; Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van mening zijn dat participatie hier bestaat in informatieverstrekking;

- Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV vinden dat, als het de bedoeling is dat het Stadsvernieuwingscontract voor een bepaalde coherentie zorgt, het participatieproces moet worden verruimd tot alle projecten en niet enkel aan de orde mag zijn bij projecten van een zekere omvang (cf. art. 43, § 3 Organieke ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering). De grootte van het budget is immers geen relevante factor om te bepalen hoe belangrijk een project is in het dagelijkse leven van een burger, vermits ook bescheidenere projecten kunnen bijdragen tot verbetering van de levenskwaliteit een wijk, op voorwaarde dat ze worden uitgevoerd via een participatief proces;

- Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van oordeel zijn dat het budget toegewezen aan participatie, wanneer het wordt gepland, minder dan 10 % zal vertegenwoordigen. De coördinatiekosten, die ook in dit budget moeten worden opgenomen, vormen immers een hoge uitgave.

- Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV vinden dat de participatiemaatregelen moeten worden ingekaderd en correct moeten worden gefinancierd, maar tevens dienen te garanderen dat de bewoners reële impact hebben op het verloop van de projecten;

- Overwegende dat het initiatief "QuartierWielsWijk" eist dat het openbare onderzoek nietig wordt verklaard omwille van het niet eerbiedigen van de geldende reglementering, dat de toegang van het publiek tot de informatie heeft gecompromitteerd en de participatie heeft beperkt; De vorm van het openbare onderzoek vertoont immers tal van mankementen - enerzijds wat betreft de toegankelijkheid (verschil in openingsuren vermeld in het bericht van openbaar onderzoek en geafficheerd door het gemeentebureau, ontbreken van bewegwijzering voor het verwerven van toegang tot het dossier), anderzijds wat betreft de verspreiding van de informatie (geen publicatie van de affiche van openbaar onderzoek op de website van de gemeente, de vijf aanplakborden in de openbare ruimte zijn leeg gebleven gedurende de hele periode van het openbare onderzoek, de huis-aan-huisberichten werden niet verdeeld in de hele betrokken zone, in casu de Koningslaan).

Betreffende de mobiliteit:

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit voorstelt om een heus voetgangersnet aan te leggen door een uitbreiding van het aantal routes en van de mogelijkheden om de autowegen te doorkruisen; Daartoe wordt bijvoorbeeld voorgesteld om over te gaan tot identificatie en behoud van de natuurlijke wegen die in de groene ruimtes door de voetgangers worden gebruikt.

Overwegende dat Brussel Mobiliteit erop aandringt om "het cahier voetgangerstoegankelijkheid van het *voetgangersvademeicum*" toe te passen, onder meer op het vlak van verhardingen;

- Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" zegt dat ze de in het project geïmplementeerde notie continuïteit, zowel op het vlak van landschap als van mobiliteit, waardeert, maar toch verwonderd is over het feit dat er heel weinig rekening wordt gehouden met de Gewestelijke Fietsroutes (GFR).

- Overwegende dat het Comité de défense de Saint-Gilles de noodzaak benadrukt van het aanbrengen van diverse voorzieningen (borden, specifieke kleuren op de grond, enz.) om de aanwezigheid van fietspaden op degelijke wijze te signaleren en elke verwarring met de voetpaden te vermijden;

- Overwegende dat het Comité de défense de Saint-Gilles vraagt om de automobilisten niet te verwaarlozen en onder meer een compensatie in te voeren voor de daling van het parkeeraanbod (bewonerskaart, parking tegen democratische prijs);

Betreffende de huisvestingsprojecten:

- Gelet op het zogenaamde "volkse" karakter van de wijk en het percentage bewoners dat in ongezonde woningen woont, vraagt het Comité de Défense de Saint-Gilles zich af of het mogelijk is voor nieuwe woningen gelijke huurprijzen te vragen als voor het sociale woningenpark, en of het mogelijk is om achtergestelde personen die momenteel binnen de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract leven, prioritair toegang te geven tot de nieuwe woningen;

- Overwegende dat de vzw "Community Land Trust Bruxelles" projecten wenst te ontwikkelen in de wijken waarop dit Stadsvernieuwingscontract betrekking heeft. Bijgevolg zou ze enerzijds willen tussenkomen in de reeds geplande huisvestingsoperaties maar zou ze ook de maatschappelijke dienstverlening en het gemeenschapsleven in de wijk willen versterken;

- Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en - Vorming (CVBV) het initiatief om reeds dichtbevolkte wijken niet nog meer te verdichten, toejuichen, maar ze desalniettemin het ontbreken van initiatieven voor het bestaande private woningenpark, gelegen binnen de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract, met een zekere ouderdom en een zekere graad van verval, betreuren;

- Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van mening zijn dat de onzekerheid betreffende een eventuele verhoging van de renovatiepremies binnen de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract dringend moet uitgeklaard worden;

Betreffende het milieueffectenrapport (MER):

- Overwegende dat volgens de nv. DODDER de afwezigheid van alternatieven in het milieueffectenrapport (MER) abnormaal is, omdat ze de burger niet toelaat het project op exhaustieve wijze te vatten. Volgens het MER voldoet het voorgestelde programma vanuit een sectoraal standpunt immers niet aan de behoeften inzake waterbeheer binnen een perimeter met een overstromingsproblematiek. Welnu, er wordt geen enkel alternatief voorgesteld voor dit essentieel kenmerk; Overwegende dat als een probleem wordt aangehaald, volgens de nv. DODDER het MER niet systematisch een oplossing aanvoert; Overwegende dat er volgens de nv. DODDER, geen enkel alternatief wordt voorgesteld betreffende het programma; Overwegende dat volgens de nv. DODDER het MER geen enkele reële oplossing voorstelt, met name voor wat de behoeften aan waterbeheer van de sector betreft, op sectoraal, milieu of menselijk vlak;

- Overwegende dat het openbare onderzoek volgens de nv. DODDER niet volgens de regels is verlopen, vermits het voorgelegde MER slechts een enkel coherent voorstel bevat in verband met de voornaamste behoeften van de wijk en het niet mogelijk maakt om inzicht te verwerven in alle andere alternatieven. Anderzijds is de in het MER vereiste samenvattende tabel niet gepresenteerd, wat het inzicht van het publiek in het project beperkt.

Betreffende project 0.1 met betrekking tot de hydrografische studie:

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij het gedeeltelijke of volledige behoud van het moeras in de buurt van Wiels;

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij de eventuele overstromingsrisico's voor de inwoners van Sint-Gillis en van Vorst, indien de lozingsoppervlakte verkleind zou worden;

Betreffende project 1.A.1 met betrekking tot de aanleg van een park tussen Wiels en Brass:

- Overwegende dat de eigenaar van het perceel in kwestie (nv. DODDER) al twee jaar in overleg met de gemeente een project ontwikkelt - 6 000 m² woongelegenheden, groene ruimten, 59 parkeerplaatsen en 95 stalplaatsen voor fietsers - maar zegt open te staan voor een discussie over het voorzetten van het project;

Betreffende project 1.A.2 met betrekking tot de invoering van een parcours voor de actieve modi (talud NMBS):

- Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" zich aansluit bij het voorstel maar desalniettemin vraagt dat de "doorgang Orban" opgenomen wordt in het project en dat het FietsGEN een duidelijke en sterke verbintenis en wordt; overwegende dat dezelfde vzw denkt dat de erfgoedbaarheid van doorgang in de buurt van BasicFit de verankering van het park in de Sint-Denijswijk zou versterken;

Betreffende project 1.B.1. met betrekking tot de herdefiniëring van de Sint-Denijsstraat:

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het essentieel is op voorhand stil te staan bij het toekomstig beheer en onderhoud van de geplande nieuwe openbare ruimten; volgens Brussel Mobiliteit lijkt de gemeente de meest geschikte beheerder te zijn;

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de straat niet heropend moet worden voor transitverkeer, maar wel voor de actieve modi en voor verplaatsingen op lokale schaal;

- Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" het project waardeert;

Betreffende project 1.B.2. met betrekking tot de heraanleg van de voetpaden van de Luttrebrug:

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit de relevantie van het voorstel benadrukt maar het studie bureau desalniettemin verzoekt zijn intenties te verduidelijken: het is met name essentieel de routes voor fietsers en voor het openbaar vervoer te integreren in het nieuwe ontwerp van de openbare ruimte;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit eist dat er enkele parkeerplaatsen verdwijnen voor de tijdelijke aanleg en beveiliging van een snelle afzet- en ophaalzone (in afwachting van het fiets- en voetgangersproject "Marollen-Wiels-Luttrebrug-Preckher-Sint-Denijs);

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de heraanleg van de voetpaden van de Luttrebrug momenteel niet gepland is;

- Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" de intenties van het project verduidelijkt zouden moeten worden.

- Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" het gemarkeerd fietspad (GFP) aan de andere kant regelmatig door auto's gebruikt wordt en het wenselijk zou zijn dit deel van de weg heraan te leggen. De vzw stelt een verkeersschema voor (zie preciseringen in de brief);

Betreffende project 1.B.2. met betrekking tot de heraanleg van het kruispunt Wielemans-Luttrebrug:

- Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de heraanleg van dit als ongevalgevoelige zone (OZ) geklasseerd kruispunt relevant is;

- Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de beveiliging van de voetpaden reeds gepland is;

- Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de voorgestelde heraanleg momenteel niet gepland of begroot is;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit het studie bureau verzoekt zijn intenties aangaande dit voorstel te verduidelijken;

- Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de specialisatie van de wegen, de verkeersveiligheid, de aanwezigheid van openbaarvervoerlijnen en de veiligheid van voetgangers, fietsers en PBM allemaal kenmerken zijn waarmee rekening gehouden dient te worden in het project;

- Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" er in dit project meer aandacht geschonken zou moeten worden aan de fietsers om de aangekondigde doelstelling "continuïteit met dit kruispunt" te verwezenlijken. In de omgeving van het kruispunt zou een vrijliggend fietspad (VFP) wenselijk zijn, in

dalende richting van de Wielemans Ceuppenslaan. In stijgende richting zou de totale afschaffing van het zijdelings parkeren toelaten een VFP aan te leggen.

Betreffende project 1.B.4 met betrekking tot de herdefiniëring van de openbare ruimte aan de MIVB-haltes:

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich aansluit bij de door het studie bureau aangehaalde noodzaak om de oversteek van de actieve modi aan de MIVB-haltes te bevorderen, maar het lijkt desalniettemin niet overtuigd te zijn van het voorgestelde antwoord (werk van gevel tot gevel ter hoogte van de haltes). De betreffende zone is momenteel reeds veilig voor oversteken;

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de voor de interventie bepaalde begroting aanzienlijk is, zonder waarborg op een reële verbetering;

- Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" op deze plaats gemarkeerde fietspaden (GFP) relevant zijn en dat er in de buurt van de haltes moet aangedrongen op oversteken die comfortabel zijn voor PBM en voetgangers maar ook voor fietsers;

Betreffende project 1.B.5 met betrekking tot de implementering van een gedeelde ruimte Belgrado-, Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat;

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de heraanleg van de Belgradostraat enkel relevant is in geval van een vernieuwing van de functies in de sector (met name op het vlak van woongelegenheid);

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het project de behoeften in verband met de reeds aanwezige of toekomstige logistieke activiteiten in de sector moet integreren;

- Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" eerder een ontmoetingszone dan een gedeelde ruimte suggereert in de sector van de Belgradostraat, om het parkeren te beperken, alsook om respectvol verkeer en toe-eigening van de ruimte door de bewoners mogelijk te maken;

- Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" vraagt om de PBM en de fietsers uitdrukkelijk te integreren in de geplande herinrichtingen ten voordele van de voetgangers in de Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat;

Betreffende project 1.B.6 met betrekking tot de renovatie van de Zuilenrij:

- Overwegende dat de betreffende zone technisch zeer beperkt is, stelt Brussel Mobiliteit zich vragen bij de intenties van het Stadsvernieuwingscontract voor dit project en bij de voor de interventie noodzakelijke begroting;

- Overwegende dat "Les cyclistes au quotidien" een statuut aanraadt onder de vorm van gedeelde ruimte en de kans benadrukt om hier een continuïteit te realiseren met het langs de spoorlijn geplande park (cf.: 1.A.2) en de gemarkeerd fietspaden (GFP) die recent ontwerpen zijn op de Fonsnylaan;

Betreffende project 1.B.7 met betrekking tot de Veeartsentunnels:

- Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" suggereert de status van deze infrastructuur tegelijkertijd met de hernieuwing in vraag te stellen;

Betreffende project 1.B.8 met betrekking tot het kruispunt Veeartsen/Fonsny:

- Overwegende dat de MIVB volgens Brussel Mobiliteit reeds een project met betrekking tot dit kruispunt leidt;

- Overwegende dat Brussel Mobiliteit bevestigt in het bezit te zijn van een vergunning voor de verwezenlijking van de Gewestelijke Fietsroute (GFR) die de Koningslaan oversteekt en dat de uitvoering van deze laatste reeds lopende is;

- Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" de voor dit kruispunt voorstelde oplossingen momenteel zeer vaag zijn, terwijl een herstructurering op basis van het STOP-principe noodzakelijk zou zijn;

Betreffende projecten 2.1, 2.2 en 2.3 met betrekking tot de heraanleg van de Parklaan, de Koningslaan en de Wielemans

- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit deze regionale wegen in goede staat zijn en hun heraanleg dus geen prioriteit is; overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het niet opportuun is grote herinrichtingen uit te voeren gelet op de grote in de zone geplande projecten;
- Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit meer groen en de daling van de verkeerssnelheden op de Parklaan opties zijn die het verdienen bestudeerd te worden, maar dat er echter wel rekening gehouden mee dient te worden dat hiervoor een vervanging van de rails zou nodig zijn, die recent reeds veranderd werden;
- Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich vragen stelt over de motiveringen van het SVC betreffende de Wielemans Ceuppenslaan en de Koningslaan;
- Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich vragen stelt over de perimeter waarop de heraanleg van de Koningslaan betrekking heeft (enkel middenberm of heel de weg);
- Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" zich vragen stelt over de omleiding van bus nr. 48 en het eventueel behoud van een openbare vervoerlijn Waterloo-sesteenweg-Voorplein-Bareel Sint-Gillis en betreurt dat geen enkele oplossing wordt voorgesteld om het talrijke verkeer op de Parklaan te verminderen.

Betreffende projecten 1.C.3 en 1.C.4 met betrekking tot de oprichting van kringloopwinkels:

- Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij de aard van de gerecycleerde stoffen en bij de milieu-impact van deze activiteit, met name gelet op de onmiddellijke context van de site in de Verhaegenstraat (inzake de boomkwekerij van Sint-Gillis);
- Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij de noodzaak de bodem te saneren gelet op de installatie van de Voedingsmiddelenhal in de Verhaegenstraat;
- Gelet op het gemengd karakter van het voor de MIVB-ateliers geplande programma, stelt het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen bij het samengaan van wooneenheden met een kringloopwinkel, met name inzake de impact van deze activiteit op gezondheid en de geluidsoverlast;
- Gelet op de hoge graad van werkloosheid van lange duur in de wijk (30% - cf.: Wijkmonitoring), zou het Comité de Défense de Saint-Gilles wensen dat er een prioritaire toegang voor de werklozen van de wijk zou ingevoerd worden, met de invoering van een activiteit die bijdraagt tot een maatschappelijk re-integratie in de ateliers van de MIVB;

Betreffende project 2.2 met betrekking tot de heraanleg van de Koningslaan:

- Overwegende dat volgens een bewoner het snoeien van een deel van de bomen tot gevolg zou hebben een van de meest opmerkelijke lanen met bomen van het Brussels Gewest te schaden;
- Overwegende dat de parkeercapaciteit op de laan momenteel zeer beperkt is, is een bewoner van mening dat de heraanleg van de middenberm niet mag gebeuren ten nadele van het huidige parkeeraanbod;
- Overwegende de nabijheid van de geplande speelpleinen en het voortdurende snelle verkeer op de weg maakt de bewoner zich zorgen over de veiligheid van de kinderen en suggereert hij de invoering van voorzieningen, zoals rijbaankussens of barrières;
- Overwegende dat een bewoner zou wensen dat deze as het uitzicht van een laan behoudt, met name door het behoud van de historische gevels van de 20e eeuw;
- Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" benadrukt dat het project voor de heraanleg van het onderste segment van de laan relevant is en vraagt dat er duidelijke voorzieningen aangelegd worden voor fietsers (GFP in dalende richting, VFP in stijgende richting), maar ook dat er verduidelijkingen verstrekt worden aangaande de toekomst van de huidige parking langs de middenberm.

Gedaan te Brussel op 02/10/2017.

Telefoon: **02.348.17.21/26**
Fax: **02.348.17.29**

ADVIES: EN30
Gemeente Vorst
Koningslaan

Aanwezig

- | | |
|---|------------------------------|
| BSO - directie Stedenbouw | • Benjamin-Nathanian LEMMENS |
| BSO - directie Monumenten en Landschappen | • Françoise CORDIER |
| Gemeente Vorst | • Jean-Claude ENGLEBERT |
| Gemeente Vorst | • Marie FRYNS |
| Gemeente Vorst | • Déborah HADDAD-SEBBAN |
| Gemeente Sint-Gillis | • Yves SMIDTS |
| Gemeente Sint-Gillis | • Catherine AVAKIAN |
| BIM | • Anne DE CANNIERE |
| GOMB | • Jérôme VACANT |
| | • Virginie CRABBE |

Onthouding

- -GEEN-

Verontschuldigd

- -GEEN-

Gelet op de ordonnantie van 29 augustus 1991, de wijzigingsordonnanties en de toepassingsbesluiten, die voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de speciale regelen van bekendmaking vastleggen die gelden voor bepaalde aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en tot stedenbouwkundig attest, tot milieuvergunning en -attest, en die voor elke gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een overlegcommissie creëren;

Gelet op het onderzoek geopend door het college van burgemeester en schepenen van de gemeenten Sint-Gillis en Vorst van 23/08/2017 tot 21/09/2017 en dat na afloop hiervan het proces-verbaal vaststelt: 12 klacht(en)/opmerking(en);

Overwegende dat de commissie dit besproken heeft;

Overwegende dat de aanvrager aanwezig was en gehoord werd;

Overwegende dat de natuurlijke personen of de rechtspersonen die dit tijdens het openbaar onderzoek gevraagd hadden, gehoord werden;

Overwegende dat de aanvraag betrekking heeft op het vierde Stadsvernieuwingscontract;

Overwegende dat dit contract een geheel aan projecten en operaties op het grondgebied van Vorst en Sint-Gillis beoogt;

Overwegende dat de aanvraag in de eerste plaats de opstelling van een hydrografische studie voor heel de zone beoogt;

Overwegende dat as 1 een reeks acties vastlegt die gericht zijn op de volgende aspecten: landschappelijke continuïteit, mobiliteitscontinuïteit, bebouwde continuïteit en in reserve gehouden acties.

Overwegende dat as 2 specifiek gericht is op 3 lanen: Parklaan, Koningslaan en Wielemans Ceuppenslaan;

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek de reacties geregistreerd werden en hoofdzakelijk betrekking hebben op de volgende aspecten:

Betreffende de openbare ruimte:

Overwegende dat een groot aantal projecten betrekking heeft op de openbare ruimte, wijst Brussel Mobiliteit, als rechtstreeks betrokken speler, op de noodzaak om vooraf en binnen een voldoende termijn te worden geraadpleegd en wenst het bovendien een structuur tot stand te brengen waarin uiteenlopende competenties worden gegroepeerd om de diverse projecten beter te kunnen onderzoeken;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit wijst op de noodzaak om de minister van Mobiliteit en Openbare werken bij het project te betrekken;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit het gebrek aan nauwkeurigheid betreurt met betrekking tot de projecten die worden voorgesteld, meer bepaald wat betreft hun doelstellingen, intenties, de relaties tussen de projecten alsook de betrokkenheid van het gewest of de meerwaarde voor het gewest;

Overwegende dat het opdrachtgeverschap wordt toegewezen aan de directie van de Projecten en Werken van Brussel Mobiliteit, in haar hoedanigheid van beheerder van de gewestwegen; in het geval waarin delegatie noodzakelijk zou zijn, eist Brussel Mobiliteit echter erbij te worden betrokken en bijgevolg te worden geraadpleegd in verband met de diverse projecten;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit wijst op de noodzaak te worden betrokken bij eender welk project betreffende de openbare gewestwegen teneinde te voorzien in de samenhang van de inrichtingen op gewestelijk niveau;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit herinnert aan de noodzaak om rekening te houden met de diverse werven gelinkt aan het project "Metro Noord", vervat in de perimeter van het SVC en in de omgeving, en om inzicht te verwerven in de eventuele beperkingen teweeggebracht door deze werf, die heel wat tijd en ruimte in beslag neemt.

Overwegende dat deze opmerkingen en aanvragen relevant zijn;

Betreffende het openbaar onderzoek en de burgerparticipatie:

Overwegende dat de nv. DODDER de regelmatigheid van het openbare onderzoek in twijfel trekt op basis van de vaststelling dat er geen enkele schriftelijke informatie werd doorgegeven die het plaatsvinden van dit onderzoek aankondigt;

Overwegende dat het wijkcomité QuartierWielsWijk bevestigt dat er procedurele gebreken zijn op het vlak van de bekendmaking van het openbare onderzoek;

Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en -Vorming (CVBV) betreuren dat de participatieve maatregelen die gelden in het kader van Wijkcontracten (WC), niet worden toegepast bij een Stadsvernieuwingscontract. Volgens de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV wordt er immers geen enkele coördinatie van de informatieverstrekkingmaatregelen en participatieprocessen geïmplementeerd - noch door de overheid, noch door een aangeduide operator. Dit maakt het voor een burger moeilijk om het geheel van het Stadsvernieuwingscontract op te volgen en deel te nemen aan het uitwerken van de diagnose; Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van mening zijn dat participatie hier bestaat in informatieverstrekking;

Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV vinden dat, als het de bedoeling is dat het Stadsvernieuwingscontract voor een bepaalde coherentie zorgt, het participatieproces moet worden verruimd tot alle projecten en niet enkel aan de orde mag zijn bij projecten van een zekere omvang (cf. art. 43, § 3 Organieke ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering). Volgens hen is de grootte van het budget immers geen relevante factor om te bepalen hoe belangrijk een project is in het dagelijkse leven van een burger, vermits ook bescheidenere projecten kunnen bijdragen tot verbetering van de levenskwaliteit

een wijk, op voorwaarde dat ze worden uitgevoerd via een participatief proces; - Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van oordeel zijn dat het budget toegewezen aan participatie, wanneer het wordt gepland, minder dan 10 % zal vertegenwoordigen; De coördinatiekosten, die ook in dit budget moeten worden opgenomen, vormen immers een hoge uitgave. - Overwegende dat volgens de vzw "Une maison en plus" en het CVBV de participatieve initiatieven omkaderd en correct gefinancierd moeten worden maar eveneens in staat moeten zijn te garanderen dat bewoners een reële impact hebben op het verloop van de projecten; - Overwegende dat het initiatief "QuartierWielsWijk" eist dat het openbare onderzoek nietig wordt verklaard omwille van het niet eerbiedigen van de geldende reglementering, dat de toegang van het publiek tot de informatie heeft gecompromitteerd en de participatie heeft beperkt. De vorm van het openbare onderzoek vertoonde immers tal van mankementen - enerzijds wat betreft de toegankelijkheid (verschil in openingsuren vermeld in het bericht van openbaar onderzoek en geafficheerd door het gemeentebureau, ontbreken van bewegwijzering voor het verwerven van toegang tot het dossier), anderzijds wat betreft de verspreiding van de informatie (geen publicatie van de affiche van openbaar onderzoek op de website van de gemeente, de vijf aanplakborden in de openbare ruimte zijn leeg gebleven gedurende de hele periode van het openbare onderzoek, de huis-aan-huisberichten werden niet verdeeld in de hele betrokken zone, in casu de Koningslaan).

Overwegende dat de modaliteiten inzake het openbare onderzoek (aanplakking, toegang tot de documenten) zijn gerespecteerd;

Overwegende dat de participatiemaatregelen door het besluit worden geregeld, maar zouden kunnen worden versterkt;

Overwegende dat aankondiging van het openbare onderzoek op de website niet verplicht is;

Overwegende dat bepaalde affiches tijdens het openbare onderzoek van de borden werden getrokken en dat de gemeente ze heeft vervangen zodra zij daarvan op de hoogte werd gebracht.

Betreffende de mobiliteit:

Overwegende dat Brussel Mobiliteit voorstelt om een heus voetgangersnet aan te leggen via een uitbreiding van het aantal routes en van de mogelijkheden om de autowegen te doorkruisen; Daartoe wordt bijvoorbeeld voorgesteld om over te gaan tot identificatie en behoud van de natuurlijke wegen die in de groene ruimtes door de voetgangers worden gebruikt.

Overwegende dat Brussel Mobiliteit erop aandringt om "het cahier voetgangerstoegankelijkheid van het voetgangersvademeccum" toe te passen, onder meer op het vlak van verhardingen;

Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" zegt dat ze de in het project geïmplementeerde notie continuïteit, zowel op het vlak van landschap als van mobiliteit, waardeert, maar toch verwonderd is over het feit dat er heel weinig rekening wordt gehouden met de Gewestelijke Fietsroutes (GFR).

Overwegende dat, ook volgens de GRACQ, quasi geen rekening is gehouden met de GFR's.

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles de noodzaak benadrukt van het aanbrengen van diverse voorzieningen (borden, specifieke kleuren op de grond, enz.) om de aanwezigheid van fietspaden op degelijke wijze te signaleren en elke verwarring met de voetpaden te vermijden;

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles vraagt om de automobilisten niet te verwaarlozen en onder meer een compensatie in te voeren voor de daling van het parkeeraanbod (bewonerskaart, parking tegen democratische prijs);

Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk betreurt dat er geen melding wordt gemaakt van de doorgang Urban-Luttre, noch van het Bypad Vorst; dat de verbreding van de voetpaden beneden in de Wielemans Ceuppenslaan niet op de planning lijkt te staan, terwijl ze nochtans essentieel is; dat de openstelling van de Willem-site tussen Wiels en Brass voor fietsers geen te verdedigen oplossing is, vermits het park geen park meer zou zijn, maar een doorgangplaats, en het onduidelijk is wat er met de moestuinen zal gebeuren;

Overwegende dat met deze opmerkingen en aanvragen rekening gehouden dient te worden;

Overwegende dat het stelsel van de parkeerkaarten gereguleerd is op gewestelijk niveau en dat de gemeente inzake weinig speelruimte hebben;

Betreffende de huisvestingsprojecten:

Gelet op het zogenaamde "volkse" karakter van de wijk en het percentage bewoners dat in ongezonde woningen woont, vraagt het Comité de Défense de Saint-Gilles zich af of het mogelijk is voor nieuwe woningen gelijke huurprijzen te vragen als voor het sociale woningenpark, en of het mogelijk is om achtergestelde personen die momenteel binnen de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract leven, prioritair toegang te geven tot de nieuwe woningen;

Overwegende dat de vzw "Community Land Trust Bruxelles" projecten wenst te ontwikkelen in de wijken waarop dit Stadsvernieuwingscontract betrekking heeft. Bijgevolg zou ze enerzijds willen tussenkomen in de reeds geplande huisvestingsoperaties, en anderzijds de maatschappelijke dienstverlening en het gemeenschapsleven in de wijk willen versterken;

Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en -Vorming (CVBV) het initiatief om reeds dichtbevolkte wijken niet nog meer te verdichten, toejuichen, maar ze desalniettemin het ontbreken van initiatieven voor het bestaande private woningenpark, gelegen binnen de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract, met een zekere ouderdom en een zekere graad van verval, betreuren;

Overwegende dat volgens de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV de onzekerheid betreffende een eventuele verhoging van de renovatiepremies binnen de perimeter van het Stadsvernieuwingscontract dringend moet uitgeklaard worden.

Dient hier rekening gehouden mee te worden?

Betreffende het milieueffectenrapport (MER):

Overwegende dat volgens de nv. DODDER de afwezigheid van alternatieven in het milieueffectenrapport (MER) abnormaal is, omdat ze de burger niet in staat stelt om het project op exhaustieve wijze te vatten. Volgens het MER voldoet het voorgestelde programma vanuit een sectoraal standpunt immers niet aan de behoeften inzake waterbeheer binnen een perimeter met een overstromingsproblematiek. Welnu, er wordt geen enkel alternatief voorgesteld voor dit essentieel kenmerk; Overwegende dat als een probleem wordt aangehaald, volgens de nv. DODDER het MER niet systematisch een oplossing aanvoert; Overwegende dat er volgens de nv. DODDER, geen enkel alternatief wordt voorgesteld betreffende het programma; Overwegende dat volgens de nv. DODDER het MER geen enkele reële oplossing voorstelt, met name voor wat de behoeften aan waterbeheer van de sector betreft, op sectoraal, milieu of menselijk vlak;

Overwegende dat het openbare onderzoek volgens de nv. DODDER niet volgens de regels is verlopen, vermits het voorgelegde MER slechts een enkel coherent voorstel bevat in verband met de voornaamste behoeften van de wijk en het niet mogelijk maakt om inzicht te verwerven in alle andere alternatieven. Anderzijds is de in het MER vereiste samenvattende tabel niet gepresenteerd, wat het inzicht van het publiek in het project beperkt.

Betreffende project 0.1 met betrekking tot de hydrografische studie:

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij het gedeeltelijke of volledige behoud van het moeras in de buurt van Wiels;

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij de eventuele overstromingsrisico's voor de inwoners van Sint-Gillis en van Vorst, indien de lozingsoppervlakte verkleind zou worden;

Overwegende dat het comité "WielsWijk" zich vragen stelt over het budget toegekend voor het toepassen van de in de studie voorgestelde maatregelen, alsook over de perimeter van deze studie.

Overwegende dat er momenteel geen enkele concrete oplossing op het vlak van regenwaterbeheer wordt gepland, dat dit de doelstelling is die aan de hydrografische studie is verbonden; de budgetten in verband met waterbeheer zijn verspreid over de verschillende projecten;

Betreffende project 1.A.1 met betrekking tot de aanleg van een park tussen Wiels en Brass:

Overwegende dat de eigenaar van het perceel in kwestie (nv. DODDER) al twee jaar in overleg met de gemeente een project ontwikkelt - 6 000 m² woongelegenheden, groene ruimten, 59 parkeerplaatsen en 95 stalplaatsen voor fietsen - maar zegt open te staan voor een discussie over het voortzetten van het project;

Betreffende project 1.A.2 met betrekking tot de invoering van een parcours voor de actieve modi (talud NMBS):

Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" zich aansluit bij het voorstel maar desalniettemin vraagt dat de "doorgang Orban" opgenomen wordt in het project en het FietsGEN een duidelijke en sterke verbintenis wordt; overwegende dat dezelfde vzw denkt dat de erfgoedbaarheid van doorgang in de buurt van Basic Fit de verankering van het park in de Sint-Denijswijk zou versterken;

Betreffende project 1.B.1. met betrekking tot de herdefiniëring van de Sint-Denijsstraat;

Overwegende dat het volgens Brussel Mobiliteit essentieel is op voorhand stil te staan bij het toekomstig beheer en onderhoud van de geplande nieuwe openbare ruimten; volgens Brussel Mobiliteit lijkt de gemeente de meest geschikte beheerder te zijn;

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de straat niet heropend moet worden voor transitverkeer, maar wel voor de actieve modi en voor verplaatsingen op lokale schaal;

Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" het project waardeert;

Overwegende dat de GRACQ het project goedkeurt en voorstelt het statuut van ontmoetingszone te geven.

Overwegende dat het comité WielsWijk signaleert dat de heropening van de Sint-Denijsstraat enkel moet gebeuren voor de voetgangers en fietsers;

Overwegende dat de relevantie van operatie 1.B.1 "Heropening Sint-Denijsstraat" opnieuw dient te worden geëvalueerd, dat deze operatie inderdaad vragen doet rijzen op het vlak van veiligheid ter hoogte van de aansluiting op de Gerijstraat alsook door de afwezigheid van sociale controle in dit gedeelte;

Betreffende project 1.B.2. met betrekking tot de heraanleg van de voetpaden van de Luttrebrug:

Overwegende dat Brussel Mobiliteit de relevantie van het voorstel benadrukt maar het studiebureau desalniettemin verzoekt zijn intenties te verduidelijken: het is met name essentieel de routes voor fietsers en voor het openbaar vervoer te integreren in het nieuwe ontwerp van de openbare ruimte;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit eist dat er enkele parkeerplaatsen verdwijnen voor de tijdelijke aanleg en beveiliging van een snelle afzet- en ophaalzone (in afwachting van het fiets- en voetgangersproject "Marollen-Wiels-Luttrebrug-Preckher-Sint-Denijs");

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de heraanleg van de voetpaden van de Luttrebrug momenteel niet gepland is;

Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" de intenties van het project verduidelijkt zouden moeten worden;

Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" het gemarkeerde fietspad (GFP) aan de andere kant regelmatig door auto's gebruikt wordt en het wenselijk zou zijn dit deel van de weg opnieuw aan te leggen; De vzw stelt een verkeersschema voor (zie preciseringen in de brief);

Overwegende dat het project volgens GRACQ niet voldoende duidelijk is, zou een deel van de weg een ander profiel moeten krijgen door afschaffing van de parkeerplaatsen;

Overwegende dat deze opmerkingen en aanvragen in rekening genomen moeten worden;

Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk denkt dat de inrichting van de Luttrebruglaan zal leiden tot conflicten tussen voetgangers-fietsers, de gebruikers van de Wielsparking en de ouders van de scholen;

Betreffende project A.B.3. met betrekking tot de heraanleg van het kruispunt Wielemans-Luttrebrug:

Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de heraanleg van dit als ongevalgevoelige zone (OZ) geklasseerd kruispunt relevant is;

Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de beveiliging van de voetpaden reeds gepland is;

Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de voorgestelde heraanleg momenteel niet gepland of begroot is;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit het studie bureau verzoekt zijn intenties aangaande dit voorstel te verduidelijken;

Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de specialisatie van de wegen, de verkeersveiligheid, de aanwezigheid van openbaarvervoerlijnen en de veiligheid van voetgangers, fietsers en PBM allemaal kenmerken zijn waarmee rekening gehouden dient te worden in het project;

Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" er in dit project meer aandacht geschonken zou moeten worden aan de fietsers, om de aangekondigde doelstelling "continuïteit met dit kruispunt" te verwezenlijken. In de omgeving van het kruispunt zou een vrijliggend fietspad (VFP) wenselijk zijn, in dalende richting van de Wielemans Ceuppenslaan. In stijgende richting zou de totale afschaffing van het zijdelings parkeren toelaten een VFP aan te leggen.

Overwegende dat deze opmerkingen en aanvragen in rekening genomen moeten worden;

Betreffende project 1.B.4 met betrekking tot de herdefiniëring van de openbare ruimte aan de MIVB-haltes:

Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich aansluit bij de door het studie bureau aangehaalde noodzaak om de oversteek van de actieve modi aan de MIVB-haltes te bevorderen, maar het lijkt desalniettemin niet overtuigd te zijn van het voorgestelde antwoord (werk van gevel tot gevel ter hoogte van de haltes); De betreffende zone is momenteel immers reeds veilig voor oversteken;

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de voor de interventie bepaalde begroting aanzienlijk is, zonder waarborg op een reële verbetering;

Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" op deze plaats gemarkeerde fietspaden (GFP) relevant zijn en dat er in de buurt van de haltes moet aangedrongen op oversteken die comfortabel zijn voor PBM en voetgangers maar ook voor fietsers;

Overwegende dat volgens de GRACQ de fietsers vergeten lijken te zijn in de heraanleg van het kruispunt Wielemans Ceuppens en Van Volxem, op de Van Volxemlaan en de Fonsnylaan moet de oversteekbaarheid ter hoogte van de MIVB-haltes zeer goed zijn, ook voor fietsers!

Betreffende project 1.B.5 betreffende de implementering van een gedeelde ruimte Belgrado-, Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat;

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de heraanleg van de Belgradostraat enkel relevant is in geval van een vernieuwing van de functies in de sector (met name op het vlak van woongelegenheden);

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het project de behoeften in verband met de reeds aanwezige of toekomstige logistieke activiteiten in de sector moet integreren;

Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" eerder een ontmoetingszone dan een gedeelde ruimte suggereert in de sector van de Belgradostraat, om het parkeren te beperken, alsook om respectvol verkeer en toe-eigening van de ruimte door de bewoners mogelijk te maken;

Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" vraagt om de PBM en de fietsers uitdrukkelijk te integreren in de geplande herinrichtingen ten voordele van de voetgangers in de Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat;

Overwegende dat de GRACQ pleit voor een ontmoetingszone door de parkeerplaatsen in de Belgradostraat te beperken, met betrekking tot de Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat de PBM en de fietsers niet vergeten;

Betreffende project 1.B.6 met betrekking tot de renovatie van de Zuilenrij:

Overwegende dat de betreffende zone technisch zeer beperkt is, stelt Brussel Mobiliteit zich vragen bij de intenties van het Stadsvernieuwingscontract voor dit project en bij de voor de interventie noodzakelijke begroting;

Overwegende dat "Les cyclistes au quotidien" een statuut aanraadt onder de vorm van gedeelde ruimte en de kans benadrukt om hier een continuïteit te realiseren met het langs de spoorlijn geplande park (cf.: 1.A.2) en de gemarkeerde fietspaden (GFP) die recent aangebracht zijn op de Fonsnylaan;

Overwegende dat de GRACS een gedeelde ruimte F99 aanraadt;

Betreffende project 1.B.7 met betrekking tot de Veeartsentunnels:

Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" suggereert de status van deze infrastructuur tegelijkertijd met de hernieuwing in vraag te stellen;

Overwegende dat operatie 1.B.7 versterkt zou moeten worden zonder interventies op de grond uit te sluiten;

Overwegende dat de GRACQ aanraadt deze tunnel in vraag te stellen;

Betreffende project 1.B.8 met betrekking tot het kruispunt Veeartsen/Fonsny:

Overwegende dat de MIVB volgens Brussel Mobiliteit reeds een project met betrekking tot dit kruispunt leidt;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit bevestigt in het bezit te zijn van een vergunning voor de verwezenlijking van de Gewestelijke Fietsroute (GFR) die de Koningslaan oversteekt en dat de uitvoering van deze laatste reeds lopende is;

Overwegende dat volgens de vzw "Les cyclistes au quotidien" de voor dit kruispunt voorgestelde oplossingen momenteel zeer vaag zijn, terwijl een herstructurering op basis van het STOP-principe noodzakelijk zou zijn;

Overwegende dat rekening gehouden dient te worden met de door Brussel Mobiliteit verstrekte informatie;

Betreffende projecten 2.1, 2.2 en 2.3 met betrekking tot de heraanleg van de Parklaan, de Koningslaan en de Wielemans Ceuppenslaan:

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit deze regionale wegen in goede staat zijn en hun heraanleg dus geen prioriteit is; overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het niet opportuun is grote herinrichtingen uit te voeren gelet op de grote in de zone geplande projecten;

Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit meer groen en de daling van de verkeerssnelheden op de Parklaan opties zijn die het verdienen bestudeerd te worden, maar dat er echter wel rekening gehouden mee dient te worden dat hiervoor een vervanging van de rails zou nodig zijn, die recent reeds veranderd werden;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich vragen stelt over de motiveringen van het SVC betreffende de Wielemans Ceuppenslaan en de Koningslaan;

Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich vragen stelt over de perimeter waarop de heraanleg van de Koningslaan betrekking heeft (enkel middenberm of heel de weg);

Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" zich vragen stelt over de omleiding van bus nr. 48 en het eventueel behoud van een openbare vervoerlijn Waterloo-sesteenweg-Voorplein-Bareel Sint-Gillis en betreurt dat geen enkele oplossing wordt voorgesteld om het talrijke verkeer op de Parklaan te verminderen;

Overwegende dat volgens de GRACQ de Wielemans Ceuppenslaan in dalende richting over enkele tientallen meters, bij het oprijden van het kruispunt, een VFP zou nodig hebben, en dat in stijgende richting het zijdelings parkeren aan de rechterkant volledig afgeschaft zou moeten worden om er een doorlopend VFP aan te leggen;

Betreffende projecten 1.C.3 en 1.C.4 met betrekking tot de oprichting van kringloopwinkels:

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij de aard van de gerecycleerde stoffen en bij de milieu-impact van deze activiteit, met name gelet op de onmiddellijke context van de site in de Verhaegenstraat (inzake de boomkwekerij van Sint-Gillis);

Overwegende dat het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen stelt bij de noodzaak de bodem te saneren gelet op de installatie van de Voedingsmiddelenhal in de Verhaegenstraat;

Gelet op het gemengd karakter van het voor de MIVB-ateliers geplande programma, stelt het Comité de Défense de Saint-Gilles zich vragen bij het samengaan van wooneenheden met een kringloopwinkel, met name inzake de impact van deze activiteit op gezondheid en de geluidsoverlast;

Gelet op de hoge graad van werkloosheid van lange duur in de wijk (30% - cf.: Wijkmonitoring), zou het Comité de Défense de Saint-Gilles wensen dat er een prioritaire toegang voor de werklozen van de wijk zou ingevoerd worden, met de invoering van een activiteit die bijdraagt tot een maatschappelijk re-integratie in de ateliers van de MIVB;

Betreffende project 2.2 met betrekking tot de heraanleg van de Koningslaan:

Overwegende dat volgens een bewoner het snoeien van een deel van de bomen tot gevolg zou hebben een van de meest opmerkelijke lanen met bomen van het Brussels Gewest te schaden;

Overwegende dat de parkeercapaciteit op de laan momenteel zeer beperkt is, is een bewoner van mening dat de heraanleg van de middenberm niet mag gebeuren ten nadele van het huidige parkeeraanbod;

Gelet op de nabijheid van de geplande speelpleinen en het voortdurende snelle verkeer op de weg maakt de bewoner zich zorgen over de veiligheid van de kinderen en suggereert hij de invoering van voorzieningen, zoals rijbaankussens of barrières;

Overwegende dat een bewoner zou wensen dat deze as het uitzicht van een laan behoudt, met name door het behoud van de historische gevels van de 20e eeuw;

Overwegende dat de vzw "Les cyclistes au quotidien" benadrukt dat het project voor de heraanleg van het onderste segment van de laan relevant is en vraagt dat er duidelijke voorzieningen aangelegd worden voor fietsers (GFP in dalende richting, VFP in stijgende richting), maar ook dat er verduidelijkingen verstrekt worden aangaande de toekomst van de huidige parking langs de middenberm;

Overwegende dat de GRACQ aangeeft dat het kruispunt Van Volxem, Fonsny, Koningslaan geherstructureerd moet worden op basis van het STOP-principe, dat de Koningslaan eveneens fietsers zou moeten bevoordelen, bijvoorbeeld in de vorm van een GFP in dalende richting en een VFP in de andere richting, dat bij de heraanleg van de Parklaan de omleiding van bus 48 riskeert te leiden tot verkeersopstoppingen en moeilijk verkeer voor de fietsers en dat het parkeren op de Koningslaan onzeker is;

Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk benadrukt dat de perimeter van het SVC aanzienlijk moet wijzigen, in tegenstrijd met wat het milieueffectenrapport aankondigt, bijvoorbeeld de site van het "Wielsmoeras", de renovatie van het Métropole, het schoolproject Puzzel, de doorgang Orban-Luttre onder de

spoorweg en het portaal van de Wielsparking die niet in aanmerking werden genomen als elementen met erfgoedwaarde;

Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk benadrukt dat het park Divercity niet vermeld wordt als toegankelijke groene ruimte; dat er evenmin sprake is van een voor het publiek toegankelijke zone op de site van JCXImmo; dat de doorgang Urban-Luttre mogelijkheden biedt voor een groen netwerk; dat het moeilijk is te beoordelen of het lineaire park langs de spoorweg aangenaam is; dat een erfdiensbaarheid gevraagd zou moeten worden op het terrein van JCXImmo;

Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk verduidelijking vraagt over de naam Culturele pool voor de kleinste kinderen;

Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk vraagt of er planningstools ingevoerd zullen worden;

Overwegende dat de lokalisering en de conformiteit van bepaalde projecten in het algemeen nog niet voldoende worden gedefinieerd; dat de overgemaakte documenten niet toelaten hun conformiteit of eventuele afwijkingen waarom moet worden verzocht in het kader van het beheer van de toekomstige aanvragen van stedenbouwkundige of unieke vergunningen te controleren;

Overwegende dat elke operatie tijdens het onderzoek van de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning grondig geanalyseerd zal worden;

Overwegende dat rekening gehouden dient te worden met de gemeentelijke deskundigheid met betrekking tot alle operaties.

Overwegende dat er in deze fase van de studie geen bijzondere bezwaren zijn;

Gelet in het bijzonder op de erfgoedaspecten:

Overwegende dat de aanwezigheid van het Zuidstation en haar spoorwegennet haar impact op de projectzone toont, met een heel snelle en gediversifieerde verstedelijking na 1863;

Overwegende dat de beslissende rol van het eerste Zuidstation in de bloei van de wijk onderaan in Sint-Gillis en Vorst, versterkt door de aanwezigheid van de Zenne, welvaart en dynamisme genereert, ondersteund door de industriële revolutie, die deze plaatsen integraal als industriële voorsteden kwalificeert in de 19e eeuw en de eerste helft van de 20e eeuw;

Overwegende dat het industriële patrimonium gelinkt aan de aanwezigheid van het Zuidstation, bestaat uit herenhuizen en beleggingspanden in neoklassieke stijl (hotels, restaurants en cafés, commerciële activiteiten), alsook gebouwen met een ambachtelijke bestemming(vaak in een achterhuis) of een industriële benutting(depôt en werkplaatsen voor de trams), terwijl de aanwezigheid van de rivier de Zenne meer specifiek wasserijen, brouwerijen en drukkerijen aantrekt;

Overwegende dat de getuigenissen van deze industriële activiteiten uitzonderlijke waarde hebben gezien de korte duur van de industriële periode, die vanaf 1945 wordt gekenmerkt door achteruitgang, en de daaropvolgende afbraakwerken;

Overwegende dat de industriële gebouwen van grote omvang vrij moeilijk konden worden omgeschakeld, terwijl de industriële activiteit van de kleine ondernemingen, gebaseerd op een meer rechtstreekse link met het werkgebeuren, de problemen van de economische crisis na 1945 beter hebben doorstaan; dat de MIVB-werkplaatsen (1900) in de Fonsnylaan en de Belgradostraat in dit verband een uitzonderlijk patrimonium vormen (fiche 1.C.3), waarvan de reconversie dus een patrimoniale benadering impliceert;

Gelet op het belang van de industriële getuigen in de zone (van de uitzonderlijke welvaart waaraan ze op het nationale niveau hebben deelgenomen, omwille van de inventiviteit en rationaliteit van hun architectuur, en de menselijke ervaring die ze mogelijk kunnen overbrengen), dient er bijzondere aandacht te worden besteed aan deze goederen, ook al zijn ze niet geklasseerd;

Overwegende dat de inventaris van het monumentale erfgoed van de gemeente Sint-Gillis beschikbaar is op internet (www.monument.brussels), en die van Vorst momenteel wordt opgesteld en reeds ruim beschikbaar is via de Directie Monumenten en Landschappen

Betreffende de milieuaspecten:

Overwegende dat het toekomstige park van de Voor-Zenne en de groene continuïteit die is gepland langsheen de spoorwegtaluds relevant zijn, gelet op het huidige tekort aan groene ruimten die toegankelijk zijn voor het publiek.

Overwegende dat, gelet op het opdrachtgeverschap van al deze ruimten (projecten 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 en 1.A.4) om de doelstelling van creatie van een coherent geheel te bereiken, het opdrachtgeverschap door eenzelfde belanghebbende dient te worden verzekerd;

Conform de in het milieueffectenrapport geïdentificeerde uitdagingen voor de perimeter van SVC 4, is het essentieel om maatregelen voor het beheren van de overstromingsrisico's te implementeren:

- o De technieken aanmoedigen die het mogelijk maken om geen regenwater in de riool te doen terechtkomen: infiltratie, evapotranspiratie, buffering en heraansluiting op het hydrografische netwerk. De keuze voor in het landschap geïntegreerde en groene technieken maakt het onder meer mogelijk om de kwestie van de kwaliteit van het water dat opnieuw in het milieu terechtkomt, op te lossen. Indien het afwateringsoppervlak een specifiek vervuilingsrisico zou vertonen, dan wordt er een reinigingssysteem van het type fytozuivering geïnstalleerd waardoor het water passeert alvorens te worden geëvacueerd;

- o De capaciteit inzake infiltratie en evapotranspiratie van het regenwater in situ verhogen via (semi)doordringbare bekledingen, bijvoorbeeld poreuze straatstenen, straatstenen met brede voegen, drainerende vloerplaten, wadi's, regentuinen, infiltratieputten, enz.

- o De capaciteit van de bufferzones verhogen: opslagdaken, opslagwegen en wegen in drainagematerialen, waterwegen in de openlucht, lageregelegen zones en bekkens, enz.

Betreffende het afvalbeheer, circulaire economie en hergebruik:

- o Wat het bouwafval betreft, raadt Leefmilieu Brussel aan om voor met de afbraakwerken wordt begonnen een goede materialeninventaris op te maken (gekoppeld aan de bestekken voor de aannemerskeuze) met het oog op een optimaal afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recycling. LB subsidieert het WTCB om dergelijke werven te begeleiden (contactpersoon: Ambroise Romné, ambroise.romnee@bbri.be).

- o Om het hergebruik van materialen bij overheidsopdrachten te bevorderen, wordt ten eerste aanbevolen om gebruik te maken van het vademecum dat Rotor uitwerkte. Daarnaast ontwikkelde LB nog andere tools en werd er een projectoproep rond circulaire werven gelanceerd.

- o Tijdens de gebruiksfase raadt Leefmilieu Brussel aan om afval in het kader van de projecten van het SVC op een innovatieve manier in te zamelen, waarbij de huis-aan-huisophaling en de traditionele afvallokalen eventueel worden vervangen door een of meer vrijwillige inleverpunten. Het kan gaan om ondergrondse containers voor allerlei afvalstromen (PMD, papier-karton, glas, textiel, bioafval, gemengd afval). Dergelijke containers zijn discreet, netjes en nemen weinig plaats in en zetten de buurtbewoners aan om mee bij te dragen aan een propere buurt (door het verminderen en sorteren van afval).

Overwegende dat de in as 8 gewenste versterking van de landschappelijke continuïteit relevant is;

Overwegende dat er voor project 1.A.1 en het huidige Wielsmoeras rekening gehouden zal moeten worden met de sterke verontreinigingen, zowel van bodem als van grondwater; Men is bezig met risicobeheer, maar momenteel is er geen sprake van fytoremediëring zoals in het effectenrapport wordt vermeld.

Betreffende de energie:

- o In punt 2.8. Mobiliteit, op bladzijde 39, moeten de cijfers betreffende het aantal fietsers verduidelijkt worden; er staat te lezen dat:

"Op de schaal van het BHG en volgens het Observatorium voor de Fiets, neemt het aantal fietsers systematisch toe met gemiddeld 13 % per jaar. Deze trend lijkt zelfs te versnellen aangezien deze vervoerswijze tijdens de laatste 2 jaren waarvoor de cijfers werden geregistreerd bijna 20% haalt."

Het is wellicht de toename die 20 % haalt en niet de vervoerswijze als dusdanig;

o In punt 2.9.1.2. Broeikasgasemissies kan, om volledig te zijn, de Brusselse doelstelling voor het verminderen van de uitstoot tegen 2020 vermeld worden, die werd vastgelegd na discussies over de verdeling van de inspanning over de entiteiten: 8.8 % in vergelijking met het niveau van 2005 (in de zogenaamde niet-ETS-sectoren).

Het zou ook interessant zijn te vermelden dat de verwachte inspanningen voor het verminderen van de broeikasgasemissies kaderen in een langetermijnvisie, via dewelke de Europese Unie tegen 2050 een vermindering van 80 % (in vergelijking met het niveau van 1990) wil bereiken.

o In punt 2.9.2. Evolutie van de situatie en milieukwesties kan gelezen worden dat het nodig is: "Tegen 2025 de broeikasgasemissies met 30 % te verminderen in vergelijking met de emissies van 1990, met name door het gebruik van zachte modi aan te moedigen".

Het verkeer vertegenwoordigt een substantieel gedeelte van de emissie van broeikasgassen (ongeveer 25%), maar de voornaamste bron blijft toch de verwarming. Het is dus in de eerste plaats door actie te nemen op het vlak van de verwarmingsbehoeften (en van de prestaties van gebouwen) dat we in staat zullen zijn om de rechtstreekse uitstoot in Brussel te verminderen.

Het is vrij vreemd dat er in dit MER geen melding van wordt gemaakt. Paradoxaal genoeg staat er geschreven dat:

"het programma van het SVC moet dus rekening houden met deze doelstellingen bij de definitie van zijn projecten. Hoewel het doel van het SVC-programma niet de operationalisering zelf van de projecten is, moet er toch beoogd worden duurzame projecten voor te stellen. De heraanleg van bepaalde wegen en openbare ruimten moet het gebruik van materialen met een natuurlijk en hoog albedo en van zachte modi aanmoedigen, de eventuele heraanleg van sommige daken (vb.: de openbare bibliotheek van Sint-Gillis, het Institut des Filles de Marie en het OCMW van Sint-Gillis) moet de plaatsing van technische installaties die hernieuwbare energie produceren aanmoedigen (af te wegen ten opzichte van het voordeel een groendak aan te leggen), etc."

Zonnepanelen en een extensief groendak sluiten elkaar echter niet uit. Vaak kunnen beide elkaar op eenzelfde dak aanvullen. Deze combinatie vergt uiteraard een voorafgaande en gebouwspecifieke haalbaarheidsstudie.

Bovendien is het, hoewel het SVC niet alle operationaliseringsmodaliteiten van de projecten bepaalt, noodzakelijk dat de constructies en renovaties waartoe het leidt, beantwoorden aan de voorschriften van duurzaam bouwen. Het is volstrekt niet verstandig te pleiten voor de plaatsing van technische installaties die hernieuwbare energie produceren op een verouderd of minstens weinig performant gebouw (a fortiori als het gaat om zonnepanelen).

Een dergelijke boodschap valt ook te lezen in punt 2.10.2 (p. 52) Evolutie van de situatie en milieukwesties:

"Zoals hierboven reeds vermeld, zijn de voornaamste bronnen van uitstoot van luchtvervuilende stoffen het wegverkeer en de verwarmingssystemen van gebouwen. Op het niveau van het Gewest zijn de grote uitdagingen op het vlak van luchtkwaliteit: de uitstoot van luchtvervuilende stoffen aan de bron verminderen, door het gebruik van de fossiele brandstoffen te doen dalen, dit door (1) de installatie van zonnepanelen aan te moedigen, onder andere door de voorbeeldrol van de overheid (cf. actie 85 "De grote inrichtingen aanmoedigen om zich zonnepanelen aan te schaffen" van het LKEP) en (2) door het gebruik van zachte modi aan te moedigen ten nadele van de auto (cf. actie 56 "Het aanbod aan fietsenstallingen uitbreiden via de milieu- en de stedenbouwkundige vergunningen" van het LKEP) (...)".

Zoals hierboven benadrukt, is de grootste bron van uitstoot van broeikasgassen de verwarming; in de eerste plaats dienen dus renovaties met krachtige energieprestaties te worden aanbevolen waarin hernieuwbare energie-installaties kunnen worden ondergebracht. Het is minstens bijzonder contraproductief de plaatsing

van zonnepanelen voor te stellen zonder voorafgaandelijk te ijveren voor een duidelijke verbetering van de gebouwen waarop deze panelen geplaatst zouden worden (cf. p. 53).

o In punt 2.10. Luchtkwaliteit dient opgemerkt te worden dat de uitstoot van PM10 afkomstig van het wegvervoer zonder twijfel hoger is dan wat de grafiek weergeeft, omwille van de overschatting van de emissiefactoren van verwarming op hout; deze emissiefactoren worden momenteel herzien en zullen bij de volgende indiening van een inventaris gecorrigeerd worden.

Voor wat de concentraties betreft, zien we het belang niet in van het station van Molenbeek te gebruiken om de impact te beoordelen van de renovaties die plaats zullen vinden in de wijk van de Koningslaan, die ver van dit meetstation ligt. Feitelijk zouden de concentraties in situ gemeten moeten worden gedurende enige tijd voor en na de renovaties.

o In punt 2.11. Energie: de tekst betreffende het energieverbruik zou verbeterd kunnen worden door er de waargenomen klimaatgecorrigeerde trends aan toe te voegen: een zeer lage daling (0.02 %) tussen 1990 en 2012, maar een veel grotere daling (12.4 %) van het totale energieverbruik tussen 2001 en 2012. De volgende paragraaf is niet duidelijk:

"Deze tendens valt gedeeltelijk te verklaren door enerzijds het gedaalde energieverbruik van woningen en industrie en anderzijds door de klimaatwijzigingen die invloed hebben op de verwarmingsbehoeften en de prijzen op de energiemarkt. Daarbij komen nog andere factoren zoals de evolutie van de bevolking, de consumptiegewoonten, de evolutie van het woningenpark, de kwaliteit van de voorzieningen en de evolutie van de economische activiteit."

Merk op dat het momenteel niet mogelijk is de verklarende factoren in orde van belang te rangschikken, het klimaat uitgezonderd. De weergave van de luchtthermografie is vrij onzorgvuldig: enerzijds is de datum van de foto niet gekend en anderzijds kan een resultaat "groen" op verschillende manieren verklaard worden (leegstaand, weinig gebruikt, weinig verwarmd gebouw, bewoners op vakantie, etc.) Op bladzijde 56 dient Homegrade vermeld te worden in plaats van het Energiehuis. In punt 2.11.2 Evolutie van de situatie en milieukwesties, worden verschillende acties van het Lucht-klimaat-energieplan vermeld, die betrekking hebben op de promotie van de productie van hernieuwbare energie. Voor de energieprestatie verwijst het MER naar de bepalingen van het BWLKE. Om een volledig overzicht te geven van maatregelen met betrekking tot de bouwsector, zou het goed zijn ook te verwijzen naar het luik "gebouwen" van het Lucht-klimaat-energieplan.

o In punt 3.2.3 Links met andere plannen en programma's, wordt de aandacht gevestigd op een bewering in verband met het Lucht-klimaat-energieplan, die zonder twijfel genuanceerd zou moeten worden:

"Sommige van de tien pijlers van het Plan hebben meer betrekking op de Stadsvernieuwingscontracten dan andere. Het SVC wil bijvoorbeeld de staat van de gebouwen niet verbeteren, pijler 1 is hier dus niet relevant. Het LKEP verwijst in maatregel 44 "De impact op het vlak van "Lucht-klimaat-energie" van de belangrijkste investeringen en infrastructuren tot een minimum beperken" en in het bijzonder in actie 106 "Duurzame renovatie van de wijken" naar de stadsvernieuwingsprojecten.

Er volgt onder meer de lijst met maatregelen van het plan die betrekking hebben op de productie van hernieuwbare energie. Welnu, enerzijds bepaalt artikel 37 van de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering dat:

"De stadsvernieuwingscontracten worden uitgevoerd door middel van een of meer:

- 1° Operaties voor de bouw of renovatie van openbare ruimten of infrastructuren van het stadsnetwerk;
- 2° Vastgoedoperaties die tot doel hebben om met sociale of geconventioneerde woningen gelijkgestelde woningen, buurtinfrastructuren, commerciële en productieve ruimten en aanhorigheden te bouwen, in stand te houden, te vergroten, op te waarden, te saneren, te verwerven of te verbeteren, desgevallend in het kader van projecten met gemengde bestemming;
- 3° Operaties met het oog op de verbetering van de omgevingskwaliteit van de operationele perimeter, meer bepaald door een verhoging van de energie- en milieuprestaties van de gebouwen; (...)"

Als ze betrekking hebben op bouw- of renovatieoperaties (wat hier het geval is), moeten deze SVC dus leiden tot een verbetering van de energieprestatie van gebouwen waarop deze operaties betrekking hebben. Zoals

hierboven benadrukt, is het bovendien volstrekt niet verstandig zonder voorbehoud aan te raden installaties voor de productie van hernieuwbare energie te plaatsen op een gebouw dat niet voorafgaandelijk werd verbeterd. Op bladzijde 117, betreffende de link met het Actieplan voor energie-efficiëntie, valt te lezen dat:

"De politieke actie van dit plan is voornamelijk gericht op de bouwsector (grootste energieverbruiker) en de transportsector. Het programma van zal dus projecten kunnen ondersteunen die de productie van energie integreren of de modale verschuiving bevorderen door het verbruik te verminderen."

Er moet waarschijnlijk gelezen worden "het programma van het stadsvernieuwingscontract", maar naast de ontbrekende woorden moet vooral benadrukt worden dat de bouw-/renovatieoperaties moeten leiden tot een hoge energieprestatie, wat een van de voornaamste middelen blijft om het energieverbruik op het grondgebied te verminderen.

Overwegende dat het programmaontwerp ook de compensatie "huisvesting" van een project van Infrabel in de Frankrijkstraat, in de gemeente Sint-Gillis, bevat; dat deze compensatie enkel moet worden overwogen op het grondgebied van Sint-Gillis;

Overwegende dat uit het dossier blijkt dat voor meerdere projecten de plannings overschreden zijn of meerdere aspecten (kringloopwinkel e.a.) reeds sterk zijn geëvolueerd.

ADVIES: Gunstig advies onder voorwaarden (unaniem)

- Rekening houden met de historische, architecturale, stilistische, technische en/of esthetische waarde van de constructies in de zone, alsook met de specifieke dimensies van het industriële tijdperk op het niveau van de wijken;
- Een patrimoniale benadering integreren in het project en ervoor zorgen dat de nagedachtenis van de plaatsen wordt bewaard en doorgegeven via bepaalde emblematische projecten;
- Rekening houden met de gemeentelijke deskundigheid met betrekking tot alle operaties;
- Rekening houden met de opmerkingen van Brussel Mobiliteit;
- De technieken aanmoedigen die het mogelijk maken om geen regenwater in de riool te doen terechtkomen: infiltratie, evapotranspiratie, buffering en heraansluiting op het hydrografische netwerk. De keuze voor in het landschap geïntegreerde en groene technieken maakt het onder meer mogelijk om de kwestie van de kwaliteit van het water dat opnieuw in het milieu terechtkomt, op te lossen. Indien het afwateringsoppervlak een specifiek vervuilingsrisico zou vertonen, dan wordt er een reinigingssysteem van het type fytozuivering geïnstalleerd waardoor het water passeert alvorens te worden geëvacueerd;
- De capaciteit inzake infiltratie en evapotranspiratie van het regenwater in situ verhogen via (semi)doordringbare bekledingen, bijvoorbeeld poreuze straatstenen, straatstenen met brede voegen, drainerende vloerplaten, wadi's, regentuinen, infiltratieputten, enz.;
- De capaciteit van de bufferzones verhogen: opslagdaken, opslagwegen en wegen in drainagematerialen, waterwegen in de openlucht, lagergelegen zones en bekkens, enzovoort;
- Wat het bouwafval betreft, voor met de afbraakwerken wordt begonnen een goede materialeninventaris opstellen (gekoppeld aan het bestek voor de aannemerskeuze) met het oog op een optimaal afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recycling;
- Innovatieve afvalinzameling plannen, zoals bijvoorbeeld ondergrondse containers voor zoveel mogelijk afvalstromen (PMD, papier-karton, glas, textiel, bioafval, gemengd afval).
- Voor het "Wielsmoeras" rekening houden met de sterke verontreinigingen, zowel van bodem als van grondwater;
- Punt 2.8. Mobiliteit, op p. 39, verduidelijken;
- In de eerste plaats renovaties met krachtige energieprestaties aanbevelen voor de plaatsing van hernieuwbare energie-installaties;
- De concentraties in situ voor en na de renovaties meten;

- Geen vellen van bomen of drastische snoei plannen op de lanen met bomen (Koningslaan e.a.);
- Alle projecten bijwerken in functie van hun evolutie;
- De compensatie "huisvesting" van het project van Infrabel op het grondgebied van Sint-Gillis behouden.

MINDERHEIDSADVIES

- Het BIM onthoudt zich

Handtekening van de leden

Gemeente VORST: Voorzitter	Directie Stedenbouw
Gemeente VORST	Directie Monumenten en Landschappen
Gemeente VORST	BIM
GOMB	Secretariaat
Gemeente SINT-GILLIS	Gemeente SINT-GILLIS

De commissie herinnert eraan dat dit advies louter gemotiveerd wordt op basis van dit dossier en al zijn bijlagen, zoals het werd meegedeeld aan de leden van de overlegcommissie, van de verduidelijkingen verstrekt door de aanvrager, de architect/projectdrager en de opmerkingen/klachten tijdens de zitting, van personen die gevraagd hadden gehoord te worden door de overlegcommissie, evenals de klachten/opmerkingen ontvangen in het kader van het openbaar onderzoek. In geen geval mogen dit advies en de motivering ervan volledig of gedeeltelijk beschouwd worden als voorwaarden waaraan een nieuw project of een wijziging aangebracht aan deze aanvraag op dezelfde site zouden moeten beantwoorden om een gunstig advies zonder voorwaarden te bekommen.

Annexe 2 / Bijlage 2

Avis de l'IBGE demandé conformément aux dispositions de l'article 41§4 de l'ordonnance du 6 octobre 2006 et obtenu le 19 septembre 2017

Advies van het BIM dat gevraagd is overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§4 van de ordonnantie van 6 oktober 2006 en verkregen werd op 19 september 2017



Division :
Date : 21-09-2017
Destinataire/direction : NR
Dossier : CRU 04

Bruxelles Urbanisme et Patrimoine

Madame Bety WAKNINE,
Directrice générale
Contact : Nathalie RENIER
Direction Rénovation Urbaine
Rue du Progrès, 80/1
1035 Bruxelles

Bruxelles,

Personne de contact : Lydie Sombré

Division : Information, Coordination générale, Économie circulaire et Ville durable

Département : Accompagnements Ville Durable

lsombre@environnement.brussels

N/Réf. : BDE/GCL/Iso

Concerne : Contrat de Rénovation urbaine (CRU 4) « Avenue du Roi »

Demande d'avis conformément à l'article 41 §4. de l'Ordonnance organique de la rénovation urbaine.

Madame la Directrice générale,

Suite à votre demande d'avis sur le Contrat de Rénovation urbaine (CRU 4) « Avenue du Roi », Bruxelles Environnement porte à la connaissance de Bruxelles Urbanisme et Patrimoine l'avis suivant, conformément à l'article 41 §4 de l'Ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016.

Bruxelles Environnement rappelle que les installations classées, au sens de l'ordonnance relative aux permis d'environnement du 5 juin 1997, font automatiquement l'objet d'un rapport d'incidences (pour les installations de classe 1B) ou d'une étude d'incidences « allégée » (pour les installations de classe 1A) qu'elles soient ou non comprises dans le périmètre d'un plan particulier d'aménagement du sol ayant fait l'objet d'un RIE.

Bruxelles Environnement se réserve le droit de compléter son avis suite aux remarques émises lors de la commission de concertation.

Bruxelles Environnement tient, tout d'abord, à remercier les différents partenaires pour la bonne collaboration et les échanges constructifs entre nos services lors du développement de ce dossier. L'ensemble « diagnostic » et « pré-programme » du CRU apparaît globalement complet et de bonne qualité. Bien qu'il couvre la plupart des enjeux environnementaux qui concernent Bruxelles Environnement, le rapport d'incidences nous semble, quant à lui, parfois très généraliste et ponctuellement redondant, ce qui pourrait être expliqué par la jeunesse de la procédure CRU et l'échelle de travail. Il pourrait être intéressant de préciser les objectifs de façon plus poussée pour les RIE futurs.



Concernant le projet de contrat de rénovation urbaine « Avenue du Roi » et le rapport sur les incidences environnementales établi sur la base de ce contrat, objet de la présente demande, Bruxelles Environnement émet les commentaires suivants :

Concernant les projets pour lesquels Bruxelles Environnement est pilote ou partenaire :

Bruxelles Environnement considère le futur parc de l'Avant-Senne et la continuité verte prévue le long des talus de chemins de fer comme très pertinent, d'autant plus que ces espaces se trouvent actuellement en zone de carence en espaces verts accessibles au public.

Cependant, Bruxelles Environnement **réitère ses remarques concernant la maîtrise d'ouvrage** de cet ensemble d'espaces (projets 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4), à savoir :

- Pour atteindre l'objectif de création d'un ensemble cohérent, la maîtrise d'ouvrage doit être assurée par une seule et même partie prenante.
- Étant donné l'acquisition et maîtrise d'ouvrage par Beliris du terrain Van Volxem (projet 1.A.1), il serait plus cohérent que Beliris assure la maîtrise d'ouvrage pour le reste des projets connexes.
- Dans le cas où cela ne serait pas possible, Bruxelles Environnement est prêt à assurer la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble, uniquement à condition que le projet 1.A.1 en fasse partie.

À propos des projets pour lesquels nous sommes partenaires (notamment l'étude hydrologique et les projets à initier de l'axe 2), Bruxelles Environnement reste disponible et ouvert à la collaboration, en particulier sur les aspects techniques.

Considérations générales :

Conformément aux enjeux identifiés dans le rapport d'incidences pour le périmètre du CRU 4, il est primordial de mettre en œuvre des mesures de gestion des risques d'inondation :

- Encourager les techniques permettant de ne pas rejeter d'eau pluviale à l'égout : infiltration, évapotranspiration, tamponnage, et reconnexion vers le réseau hydrographique. Le choix de techniques intégrées au paysage et végétalisées permet, entre autres, de rencontrer la question de la qualité de l'eau rejetée au milieu. Si la surface de ruissellement devait présenter un risque de pollution particulier, un système de dépollution, de type phytoépuration, est mis en place avant évacuation.
- Renforcer les capacités d'infiltration et d'évapotranspiration in situ des eaux pluviales via des revêtements (semi-)perméables, par exemple : pavés poreux, pavés à joints larges, dalles drainantes, noues, jardins de pluie, fossés d'infiltration, etc.
- Renforcer les zones de tamponnage : toitures stockantes, voiries stockantes et en matériaux drainants, chemins d'eau à ciel ouvert, zones en dépression et bassins, etc.

En ce qui concerne la **gestion des déchets**, l'économie circulaire et le réemploi :

- Au niveau des déchets de construction, BE encourage à réaliser un bon inventaire des matériaux avant déconstruction (qui doit être lié aux cahiers des charges pour le choix d'entrepreneurs) pour permettre d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité. BE subsidie le CSTC pour l'accompagnement de tels chantiers (contact : Ambroise Romné, ambroise.romnee@bbri.be).
- Pour favoriser le réemploi dans les marchés publics, l'usage du vade-mecum élaboré par Rotor¹ est vivement recommandé. D'autres outils (développés par BE) sont également à disposition² ainsi qu'un appel à projet pour rendre les chantiers plus circulaires³.

¹ http://rotordb.org/project/2015_Vademecum_Deconstruction

² <http://www.environnement.brussels/thematiques/dechets-ressources/gestion-des-dechets/les-bons-gestes-par-type-de-dechet/la-gestion-des>

- Lors de la phase d'utilisation, BE recommande d'envisager une collecte de déchets innovante dans le cadre des projets du CRU où un/des point(s) d'apport volontaire pourrai(en)t remplacer la collecte en porte à porte et les traditionnels locaux déchets. Cela peut prendre la forme de conteneurs enterrés pour un maximum de flux (PMC, Papiers-cartons, verre, textiles, biodéchets, tout venant). Discrets, propres, peu encombrants, ils incitent les habitants à des comportements vertueux (réduction des déchets, tri)⁴.

Considérations spécifiques :

En outre, afin de renforcer la continuité paysagère voulu dans l'axe 1 au moyen d'une porosité à travers le fond bâti et le chemin de fer jusqu'à la Senne, il y a lieu de considérer le tunnel sous la voie 124 en bordure du périmètre du CRU. Si nécessaire, il pourrait être envisagé d'accueillir les activités prévues dans le triangle des lignes de chemin de fer 96 et 124 au sein même du périmètre du CRU.

Ce passage pourrait permettre aux habitants du bas de Forest d'avoir une reconnexion à la Senne via un itinéraire à l'écart de la circulation automobile. Il serait dommage de rater l'opportunité d'agrément de ce passage comme une opération à initier dans le cadre de contrat de rénovation urbaine. De plus, bien qu'actuellement fermé par un grillage et peu attirant, il y a lieu de considérer la situation projetée et l'urbanisation future de la zone qui pourrait apporter la circulation et le contrôle social qui font actuellement défaut.

Concernant le projet 1.A.1 et l'actuel marais du Wiels, il faudra également tenir compte des pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines. Une gestion du risque est bien en cours mais il n'est pour l'instant pas question de la phytoremédiation dont il est mentionné dans le rapport d'incidences.

En ce qui concerne l'énergie :

Au point 2.8, Mobilité, à la page 39, une clarification doit être apportée aux chiffres avancés sur le nombre de cyclistes ; on y lit que :

« A l'échelle de la RBC et selon l'Observatoire du Vélo, on constate une augmentation systématique du nombre de cyclistes de l'ordre de 13 % par an en moyenne. Cette tendance semble même aller en s'accroissant puisque ce mode de transport atteint près de 20 % au cours des 2 dernières années recensées. »

C'est probablement l'augmentation qui atteint 20 %, et non le mode de transport en tant que tel.

Point 2.9.1.2 : émissions de gaz à effet de serre

Pour être tout à fait complet, l'on peut citer l'objectif bruxellois de réduction des émissions en 2020, fixé à la suite des discussions sur la répartition de l'effort entre les entités: 8.8% par rapport au niveau de 2005 (dans le secteur dit « non ETS »).

Il serait également intéressant de mentionner que les efforts attendus en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'inscrivent dans une vision à long terme, au travers de laquelle l'Union européenne entend atteindre 80 à 95 de réduction en 2050 (par rapport aux niveaux de 1990).

Au point 2.9.2 Situation au fil de l'eau et enjeux environnementaux, on lit qu'il faut :

« réduire les émissions de GES de 30% d'ici 2025 par rapport aux émissions de 1990, notamment en favorisant l'utilisation des modes doux ».

Le transport représente une partie substantielle des émissions de gaz à effet de serre (environ 25%), mais la source la plus importante reste néanmoins le chauffage. C'est donc en premier lieu en

³ <http://www.circularprojects.brussels/appel-a-projets-be-circular> + d'autres outils et un Appel à projet pour rendre les chantiers plus circulaires.

⁴ Voir pour exemple la ville d'Anvers.

agissant sur les besoins de chauffage (et notamment sur la performance du bâti) que nous serons en mesure de réduire les émissions directes à Bruxelles.

Il est assez étrange que ce RIE n'en fasse nullement mention. Paradoxalement, il y est écrit que :

« le programme du CRU doit donc tenir compte de ces enjeux dans la définition de ses projets. Bien que la vocation du programme du CRU ne consiste pas en l'opérationnalisation même des projets, il doit viser à proposer des projets durables. Le réaménagement de certaines voiries et espaces publics doit donc favoriser l'utilisation de matériaux présentant un albédo naturel et élevé et l'utilisation des modes doux, le réaménagement éventuel de certaines toitures (ex : la Bibliothèque publique de Saint-Gilles, l'Institut des Filles de Maries, et le CPAS de Saint-Gilles) doit favoriser la pose d'installations techniques produisant de l'énergie de source renouvelable (à évaluer avec l'avantage d'y aménager une toiture végétalisée), etc. ».

Il est cependant à remarquer que les panneaux solaires et l'aménagement d'une toiture verte extensive ne s'excluent pas mutuellement. Bien souvent les deux dispositifs peuvent être installés concomitamment sur une même toiture. Cette combinaison nécessite bien entendu une étude de faisabilité préalable et spécifique à chaque immeuble concerné.

De plus, bien que le CRU ne détermine pas toutes les modalités d'opérationnalisation des projets, il est toutefois indispensable que les constructions et rénovations qu'il implique répondent aux prescrits du bâtiment durable. Il n'est guère sensé de prôner la pose d'installations techniques produisant de l'énergie de source renouvelable sur un bâti vétuste ou à tout le moins peu performant (a fortiori s'il s'agit de solaire thermique).

Un tel message se retrouve également au point 2.10.2 (p. 52), situation au fil de l'eau et enjeux environnementaux, aux termes duquel :

« Comme indiqué ci-dessus, les sources principales d'émissions de polluants atmosphériques sont le trafic routier et les systèmes de chauffage des bâtiments. A l'échelle de la Région, les grands enjeux relatifs à la qualité de l'air consistent à réduire les émissions de polluants atmosphériques à la source en réduisant la consommation de combustibles fossiles en (1) incitant à l'installation de panneaux solaires, via notamment l'exemplarité des pouvoirs publics (cf. action 85 « Inciter les grandes institutions à s'équiper de panneaux solaires » du PACE) et (2) incitant à l'utilisation des modes doux aux dépens de la voiture (cf. action 56 « Étendre l'offre en parkings vélos via les permis d'environnement et d'urbanisme » du PACE)(...) ».

Comme souligné ci-dessus, la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre réside dans le chauffage ; il convient donc de recommander, au premier chef, des rénovations performantes, - lesquelles peuvent, en effet, accueillir des installations d'énergie renouvelable. Il est pour le moins particulier et contreproductif de proposer la pose de panneaux solaires thermiques sans prôner, au préalable, une nette amélioration des bâtiments sur lesquels ces panneaux seraient posés (cf. p. 53).

Point 2.10. Qualité de l'air (pp. 50 et s.)

Ici, il faut signaler que la part d'émissions de PM10 relevant du transport routier est sans doute plus élevée que les niveaux indiqués par le graphique, en raison de la surestimation des facteurs d'émission du chauffage au bois ; ces facteurs d'émission sont en cours de révision et seront corrigés lors de la prochaine soumission d'inventaire (2018).

En ce qui concerne les concentrations, nous n'apercevons pas l'intérêt de prendre la station de Molenbeek pour évaluer l'impact des rénovations qui auront lieu dans le quartier de l'avenue du Roi, laquelle est fort éloignée de cette station de mesure. Il faudrait en réalité mesurer les concentrations in situ pendant un certain temps avant et après les rénovations.

Point 2.11. Énergie (pp. 55 et s.)

Le texte relatif à la consommation énergétique pourrait être amélioré en y introduisant les tendances observées à climat corrigé : une diminution très faible (0.02%) entre 1990 et 2012, mais une diminution beaucoup plus importante (12.4%) de la consommation énergétique totale entre 2001 et 2012.

Le paragraphe suivant n'est pas clair :

« Cette tendance s'explique d'une part par la réduction de la consommation énergétique des logements et de l'industrie et d'autre part par les variations climatiques qui influent sur les besoins en chauffage ainsi que les prix sur le marché énergétique. D'autres facteurs interviennent également tels que l'évolution de la population, les habitudes de consommation, l'évolution du parc de logements et de la qualité des équipements et l'évolution de l'activité économique. ».

L'on notera qu'à l'heure actuelle, hormis le climat, il n'est pas possible de classer les facteurs explicatifs par ordre d'importance.

La présentation de la thermographie aérienne est relativement imprudente : d'une part, la date de la photographie est inconnue, et, d'autre part, un résultat « vert » peut s'expliquer de différentes manières (bâtiment vide, peu utilisé, peu chauffé, occupants en vacances, etc.).

À la page 56, on citera Homegrade en lieu et place de la Maison de l'énergie.

En ce qui concerne le point 2.11.2, situation au fil de l'eau et enjeux environnementaux, différentes actions du plan air-climat-énergie sont citées, qui portent sur la promotion de la production d'énergie à partir de source renouvelable. Le RIE renvoie, pour ce qui touche à la performance énergétique, aux dispositions du Cobrace. Pour donner un aperçu complet des mesures relatives au secteur du bâtiment, il conviendrait de s'en référer également au volet « bâtiment » du plan air-climat-énergie.

3.2.3. Liens avec d'autres plans et programmes (spéc. pp. 108 et s.)

En lien avec le plan air-climat-énergie, l'on relèvera une affirmation qui mériterait sans doute d'être nuancée:

« LIENS AVEC LE PROGRAMME CRU

Parmi les dix axes du Plan, certains concernent davantage les objectifs des Contrats de Rénovation Urbaine que d'autres. Par exemple, le CRU n'a pas vocation à améliorer l'état des bâtiments, l'axe 1 n'est donc pas pertinent ici. Le PACE fait référence aux programmes de rénovation urbaine dans sa mesure 44 « Minimiser les impacts « air-climat-énergie » des principaux investissements et infrastructures », et notamment l'action 106 « Rénover durablement les quartiers » ».

S'ensuit notamment la liste des mesures du plan relatives à la production d'énergie renouvelable.

Or, d'une part, l'ordonnance du 6 octobre 2016 relative à la revitalisation urbaine, postule, en son article 37, que

« les contrats de rénovation urbaine se réalisent au moyen d'une ou de plusieurs :

1° Opérations de création ou de réhabilitation d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain;

2° Opérations immobilières ayant pour objet de créer, maintenir, accroître, réhabiliter, assainir, acquérir ou améliorer, le cas échéant dans le cadre de projets à affectation mixte, le logement assimilé au logement social ou conventionné, les infrastructures de proximité ou les espaces commerciaux et productifs, ainsi que leurs accessoires immobiliers;

3° Opérations visant à améliorer la qualité environnementale du périmètre opérationnel, notamment par une augmentation de la performance énergétique et environnementale des constructions; (...) »

Lorsqu'ils impliquent des opérations de construction ou de rénovation de bâti (ce qui est le cas en l'occurrence), ces CRU doivent donc conduire à une amélioration de la performance énergétique des bâtiments concernés par ces opérations.

Par ailleurs, comme souligné ci-dessus, il n'est guère prudent de recommander, sans réserve, la pose d'installations de production d'énergie à partir de sources renouvelables sur un bâti qui ne serait pas préalablement amélioré.

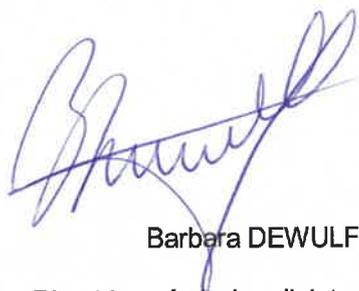
À la page 117, concernant le lien avec le Plan d'action pour l'efficacité énergétique, on lit ceci :

« LIENS AVEC LE PROGRAMME CRU

L'action politique de ce plan visant essentiellement les secteurs du bâtiment (consommateur principal de l'énergie) et des transports. Le programme du pourra donc soutenir des projets intégrant la production d'énergie, ou favorisant le report modal en réduisant la consommation. »

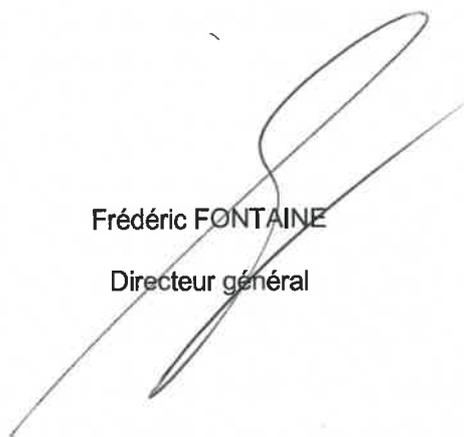
Il faut probablement y lire « *le programme du contrat de rénovation urbaine* », mais au-delà des termes manquants, il conviendrait surtout de souligner que les opérations de construction/rénovation devront conduire à une performance énergétique élevée, - laquelle reste l'un des moyens principaux pour réduire la consommation énergétique sur le territoire.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de notre considération distinguée.



Barbara DEWULF

Directrice générale adjointe ad interim



Frédéric FONTAINE

Directeur général

Brussel Stedenbouw en Erfgoed

Mevrouw Bety WAKNINE,
Directeur-generaal
Contact: Nathalie RENIER
Directie Stadsvernieuwing
Vooruitgangstraat 80/1
1035 Brussel

Brussel,

Contactpersoon: Lydie Sombé

Afdeling: Informatie, Algemene coördinatie, Circulaire economie en Duurzame stad

Departement: Begeleiding Duurzame Stad

lsombre@leefmilieu.brussels

Onze Ref.: BDE/GCL/Iso

Betreft: Stedelijk vernieuwingscontract (SVC 4) 'Koningslaan'

Adviesaanvraag overeenkomstig artikel 41 §4. van de organieke ordonnantie stadsvernieuwing.

Geachte Directeur-generaal,

Naar aanleiding van uw adviesaanvraag over het Stedelijk vernieuwingscontract (SVC 4) 'Koningslaan', brengt Leefmilieu Brussel overeenkomstig artikel 41, § 4 van de organieke ordonnantie stadsvernieuwing van 6 oktober 2016 het volgend advies ter kennis van Brussel Stedenbouw en Erfgoed.

Leefmilieu Brussel herinnert eraan dat geklasseerde installaties, in de zin van de ordonnantie betreffende de milieuvergunningen van 5 juni 1997, automatisch het voorwerp vormen van een effectenrapport (voor installaties van klasse 1B) of een "verkorte" effectenstudie (voor installaties van klasse 1A), ongeacht of ze al dan niet zijn vervat in de perimeter van een bijzonder plan van aanleg waarvoor een MER is opgesteld.

Leefmilieu Brussel behoudt zich het recht voor om zijn advies te vervolledigen naar aanleiding van de opmerkingen in de vergadering van de overlegcommissie.

Allereerst wenst Leefmilieu Brussel alle partners te bedanken voor de goede samenwerking en de constructieve uitwisselingen tussen onze diensten bij de ontwikkeling van dit dossier. Het geheel van de 'diagnose' en het 'preprogramma' van het SVC lijken globaal gezien volledig en van goede kwaliteit. Hoewel het effectenrapport de meeste milieu-uitdagingen die Leefmilieu Brussel betreffen bestrijkt, lijkt het ons soms erg algemeen en occasioneel redundant, wat verklaard zou kunnen worden door de jonge leeftijd van de SVC-procedure en de werkschaal. Het zou interessant kunnen zijn om de doelstellingen voor de toekomstige MER grondiger te verduidelijken.

Aangaande het ontwerp van stadsvernieuwingscontract "Koning slaan" en het milieueffectenrapport dat werd opgesteld op basis van dit contract, dat het voorwerp is van deze aanvraag, geeft Leefmilieu Brussel de volgende commentaar:

Wat betreft de projecten waarvoor Leefmilieu Brussel projectleider of partner is:

Leefmilieu Brussel beschouwt het toekomstige park van de Voor-Zenne en de groene continuïteit die is gepland langsheen de spoorwegtaluds als heel relevant, des te meer omdat deze ruimten zich momenteel bevinden in een zone met een tekort aan groene ruimten die toegankelijk zijn voor het publiek.

Toch herhaalt Leefmilieu Brussel **zijn opmerkingen betreffende het bouwheerschap** voor dit geheel van ruimten (projecten 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 en 1.A.4), namelijk:

- Om de doelstelling van creatie van een coherent geheel te bereiken, dient het opdrachtgeverschap door eenzelfde belanghebbende te worden verzekerd.
- Gezien de aankoop en het bouwheerschap van het Van Volxem-terrein (project 1.A.1) door Beliris, zou het coherenter zijn dat Beliris ook het opdrachtgeverschap voor de rest van de aanverwante projecten op zich neemt.
- Ingeval dat niet mogelijk zou zijn, is Leefmilieu Brussel bereid om het opdrachtgeverschap van het geheel waar te nemen, enkel op voorwaarde dat project 1.A.1 er deel van uitmaakt.

Wat de studies betreft waarvoor wij partners zijn (met name de hydrologische studie en de te initiëren projecten van beleidsoriëntering 2), blijft Leefmilieu Brussel beschikbaar en openstaan voor samenwerking, in het bijzonder wat de technische aspecten betreft.

Algemene beschouwingen:

Conform de in het milieueffectenrapport geïdentificeerde uitdagingen voor de perimeter van het SVC 4, is het essentieel om maatregelen voor het beheeren van de overstromingsrisico's te implementeren:

- De technieken aanmoedigen die het mogelijk maken om geen regenwater in de riool te doen terechtkomen: infiltratie, evapotranspiratie, buffering en heraansluiting op het hydrografische netwerk. De keuze voor in het landschap geïntegreerde en groene technieken maakt het onder meer mogelijk om de kwestie van de kwaliteit van het water dat opnieuw in het milieu terechtkomt, op te lossen. Indien het afwateringsoppervlak een specifiek vervuilingrisico zou vertonen, dan wordt er een reinigingssysteem van het type fytozuivering geïnstalleerd waardoor het water passeert alvorens te worden geëvacueerd;
- De capaciteit inzake infiltratie en evapotranspiratie van het regenwater in situ verhogen via (semi)doordringbare bekledingen, bijvoorbeeld poreuze straatstenen, straatstenen met brede voegen, drainerende vloerplaten, wadi's, regentuinen, infiltratieputten, enz.;
- De capaciteit van de bufferzones verhogen: opslagdaken, opslagwegen en wegen in drainagematerialen, waterwegen in de openlucht, lagergelegen zones en bekkens, enzovoort;

Wat betreft **afvalbeheer**, circulaire economie en hergebruik:

- Wat het bouwafval betreft, raadt Leefmilieu Brussel aan om voor met de afbraakwerken wordt begonnen een goede materialeninventaris op te maken (gekoppeld aan de bestekken voor de aannemerskeuze) met het oog op een optimaal afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recycling. Leefmilieu Brussel subsidieert het WTCB om dergelijke werven te begeleiden (contact: Ambroise Romné, ambroise.romnee@bbri.be).
- Om het hergebruik van materialen bij overheidsopdrachten te bevorderen, wordt ten zeerste aanbevolen om gebruik te maken van het vademecum dat Rotor¹ uitwerkte. Daarnaast

¹ http://rotordb.org/project/2015_Vademecum_Deconstruction

ontwikkelde Leefmilieu Brussel nog andere handige tools² en er werd bovendien een projectoproep rond circulaire werven gelanceerd³.

- Tijdens de gebruiksfase raadt Leefmilieu Brussel aan om afval in het kader van de projecten van het SVC op een innovatieve manier in te zamelen, waarbij de huis-aan-huisophaling en de traditionele afvallokalen eventueel worden vervangen door een of meer vrijwillige inleverpunten. Het kan gaan om ondergrondse containers voor allerlei afvalstromen (PMD, papier-karton, glas, textiel, bioafval, gemengd afval). Dergelijke containers zijn discreet, netjes en nemen weinig plaats in en zetten de buurtbewoners aan om mee bij te dragen aan een propere buurt (door het verminderen en sorteren van afval)⁴.

Specifieke beschouwingen:

Om de volgens as 1 gewenste landschappelijke continuïteit te versterken door middel van poreusheid doorheen de bebouwde oppervlakte en de spoorweg tot aan de Zenne, dient de tunnel onder spoor 124 aan de rand van de SVC-perimeter in beschouwing te worden genomen. Indien nodig, zou kunnen worden overwogen om de geplande activiteiten onder te brengen in de driehoek van spoorlijnen 96 en 124 binnen de SVC-perimeter zelf.

Deze doorgang zou de inwoners van het zuidelijke deel van Vorst in staat stellen opnieuw aansluiting te hebben met de Zenne via een route afgescheiden van het autoverkeer. Het zou jammer zijn om de kans te missen om deze doorgang te erkennen als een te initiëren operatie in het kader van het stedelijk vernieuwingscontract. Hoewel de doorgang momenteel is afgesloten door een hek en weinig aantrekkelijk is, is het wenselijk om de geplande toestand en de toekomstige bebouwing van de zone in overweging te nemen die voor het verkeer en de sociale controle zouden kunnen zorgen die momenteel ontbreken

Wat betreft project 1.A.1 en het huidige Wielsmoeras, zal er eveneens rekening moeten worden gehouden met de sterke verontreinigingen, zowel van bodem als van grondwater. Men is bezig met risicobeheer, maar momenteel is er geen sprake van fyto-remediëring zoals in het effectenrapport wordt vermeld.

Wat betreft **energie**:

In punt 2.8, Mobiliteit, op pagina 39 moeten de cijfers over het aantal fietsers worden verduidelijkt; we lezen er dat:

'Op de schaal van het BHG en volgens het Observatorium voor de Fiets, neemt het aantal fietsers systematisch toe met gemiddeld 13 % per jaar. Deze trend lijkt zelfs te versnellen aangezien deze vervoerswijze tijdens de laatste 2 jaren waarvoor de cijfers werden geregistreerd bijna 20% haalt'.

Het is wellicht de toename die 20% haalt en niet de vervoerswijze als dusdanig.

Punt 2.9.1.2: uitstoot van broeikasgassen

Om volledig te zijn kan de Brusselse doelstelling voor het verminderen van de uitstoot tegen 2020 vermeld worden, die werd vastgelegd na discussies over de verdeling van de inspanning over de entiteiten: 8.8 % in vergelijking met het niveau van 2005 (in de zogenaamde niet-ETS sectoren).

Het zou ook interessant zijn te vermelden dat de verwachte inspanningen voor het verminderen van de broeikasgasemissies kaderen in een langetermijnvisie, via dewelke de Europese Unie tegen 2050 een vermindering van 80 tot 95 % (in vergelijking met het niveau van 1990) wil bereiken.

In punt 2.9.2 Evolutie van de situatie en milieu-uitdagingen lezen we dat het nodig is om:

² <http://www.leefmilieu.brussels/themas/afval-grondstof/afvalbeheer/de-juiste-reflex-voor-elk-type-afval/het-beheer-en-de-preventie-0>

³ <http://www.circulareconomy.brussels/apel-a-projets-be-circular/?lang=nl> + andere [tools](#) en een [projectoproep](#) om werven meer circulair te maken.

⁴ Zie bijvoorbeeld [de stad Antwerpen](#)

'Tegen 2025 de broeikasgasemissies met 30 % te verminderen in vergelijking met de emissies van 1990, met name door het gebruik van zachte modi aan te moedigen'.

Het verkeer vertegenwoordigt een substantieel gedeelte van de emissie van broeikasgassen (ongeveer 25 %), maar de voornaamste bron blijft toch de verwarming. Het is dus in de eerste plaats door actie te nemen op het vlak van de verwarmingsbehoeften (en op dat van de prestaties van de gebouwen) dat we in staat zullen zijn om de rechtstreekse uitstoot in Brussel te verminderen.

Het is vrij vreemd dat er in dit MER geen melding van wordt gemaakt. Paradoxaal genoeg staat er geschreven:

"het programma van het SVC moet dus rekening houden met deze doelstellingen bij de definitie van zijn projecten. Hoewel het doel van het SVC-programma niet de operationalisering zelf van de projecten is, moet er toch beoogd worden duurzame projecten voor te stellen. De heraanleg van bepaalde wegen en openbare ruimten moet het gebruik van materialen met een natuurlijk en hoog albedo en van zachte modi aanmoedigen, de eventuele heraanleg van sommige daken (vb.: de openbare bibliotheek van Sint-Gillis, het Institut des Filles de Marie en het OCMW van Sint-Gillis) moet de plaatsing van technische installaties die hernieuwbare energie produceren aanmoedigen (af te wegen ten opzichte van het voordeel een groendak aan te leggen), etc."

Zonnepanelen en een extensief groendak sluiten elkaar echter niet uit. Vaak kunnen beide elkaar op eenzelfde dak aanvullen. Deze combinatie vergt uiteraard een voorafgaande en gebouwspecifieke haalbaarheidsstudie.

Bovendien is het, hoewel het SVC niet alle operationaliseringsmodaliteiten van de projecten bepaalt, noodzakelijk dat de constructies en renovaties waartoe het leidt, beantwoorden aan de voorschriften van duurzaam bouwen. Het is volstrekt niet verstandig te pleiten voor de plaatsing van technische installaties die hernieuwbare energie produceren op een verouderd of minstens weinig performant gebouw (a fortiori als het gaat om zonnepanelen).

Een dergelijke boodschap valt ook te lezen in punt 2.10.2 (p. 52), evolutie van de situatie en milieu-uitdagingen, dat als volgt luidt:

"Zoals hierboven reeds vermeld, zijn de voornaamste bronnen van uitstoot van luchtvervuilende stoffen het wegverkeer en de verwarmingssystemen van gebouwen. Op het niveau van het Gewest zijn de grote uitdagingen op het vlak van luchtkwaliteit: de uitstoot van luchtvervuilende stoffen aan de bron verminderen, door het gebruik van de fossiele brandstoffen te doen dalen, dit door (1) de installatie van zonnepanelen aan te moedigen, onder andere door de voorbeeldrol van de overheid (cf. actie 85 "De grote inrichtingen aanmoedigen om zich zonnepanelen aan te schaffen" van het LKEP) en (2) door het gebruik van zachte modi aan te moedigen ten nadele van de auto (cf. actie 56 "Het aanbod aan fietsenstallingen uitbreiden via de milieu- en de stedenbouwkundige vergunningen" van het LKEP) (...)"

Zoals hierboven benadrukt, is de grootste bron van uitstoot van broeikasgassen de verwarming; in de eerste plaats dienen dus renovaties met krachtige energieprestaties te worden aanbevolen waarin hernieuwbare energie-installaties kunnen worden ondergebracht. Het is minstens bijzonder contraproductief de plaatsing van zonnepanelen voor te stellen zonder voorafgaandelijk te ijveren voor een duidelijke verbetering van de gebouwen waarop deze panelen geplaatst zouden worden (cf. p. 53).

Punt 2.10. Luchtkwaliteit (p. 50 e.v.)

Hier dient opgemerkt te worden dat de uitstoot van PM10 afkomstig van het wegvervoer zonder twijfel hoger is dan wat de grafiek weergeeft, omwille van de overschatting van de emissiefactoren van verwarming op hout; deze emissiefactoren worden momenteel herzien en zullen bij de volgende indiening van een inventaris gecorrigeerd worden.

Voor wat de concentraties betreft, zien we het belang niet in van het station van Molenbeek te gebruiken om de impact te beoordelen van de renovaties die plaats zullen vinden in de wijk van de Koningslaan, die ver van dit meetstation ligt. Feitelijk zouden de concentraties in situ gemeten moeten worden gedurende enige tijd voor en na de renovaties.

Punt 2.11. Energie (p. 55 e.v.)

De tekst betreffende het energieverbruik zou verbeterd kunnen worden door er de waargenomen klimaatgecorrigeerde trends aan toe te voegen: een zeer lage daling (0.02 %) tussen 1990 en 2012, maar een veel grotere daling (12.4 %) van het totale energieverbruik tussen 2001 en 2012.

De volgende paragraaf is niet duidelijk:

"Deze tendens valt gedeeltelijk te verklaren door enerzijds het gedaalde energieverbruik van woningen en industrie en anderzijds door de klimaatwijzigingen die invloed hebben op de verwarmingsbehoeften en de prijzen op de energiemarkt. Daarbij komen nog andere factoren zoals de evolutie van de bevolking, de consumptiegewoonten, de evolutie van het woningenpark, de kwaliteit van de voorzieningen en de evolutie van de economische activiteit."

Merk op dat het momenteel niet mogelijk is de verklarende factoren in orde van belang te rangschikken, het klimaat uitgezonderd.

De weergave van de luchtthermografie is vrij onzorgvuldig: enerzijds is de datum van de foto niet gekend en anderzijds kan een resultaat "groen" op verschillende manieren verklaard worden (leegstaand, weinig gebruikt, weinig verwarmd gebouw, bewoners op vakantie, etc.)

Op bladzijde 56 dient Homegrade vermeld te worden in plaats van het Energiehuis.

In punt 2.11.2, evolutie van de situatie en milieukwesties worden verschillende acties van het Lucht-klimaat-energieplan vermeld, die betrekking hebben op de promotie van de productie van hernieuwbare energie. Voor de energieprestatie verwijst het MER naar de bepalingen van het BWLKE. Om een volledig overzicht te geven van maatregelen met betrekking tot de bouwsector, zou het goed zijn ook te verwijzen naar het luik "gebouwen" van het Lucht-klimaat-energieplan.

3.2.3. Links met andere plannen en programma's (spec. p. 108 e.v.)

In verband met het Lucht-klimaat-energieplan wordt de aandacht gevestigd op een bewering, die zonder twijfel genuanceerd zou moeten worden:

"LINKS MET HET SVC-PROGRAMMA

"Sommige van de tien pijlers van het Plan hebben meer betrekking op de Stadsvernieuwingscontracten dan andere. Het SVC wil bijvoorbeeld de staat van de gebouwen niet verbeteren, pijler 1 is hier dus niet relevant. Het LKEP verwijst in maatregel 44 "De impact op het vlak van "Lucht-klimaat-energie" van de belangrijkste investeringen en infrastructuren tot een minimum beperken" en in het bijzonder in actie 106 "Duurzame renovatie van de wijken" naar de stadsvernieuwingsprojecten.

Er volgt onder meer de lijst met maatregelen van het plan die betrekking hebben op de productie van hernieuwbare energie.

Welnu, enerzijds bepaalt artikel 37 van de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering dat:

"De stadsvernieuwingscontracten worden uitgevoerd door middel van een of meer:

1° Operaties voor de bouw of renovatie van openbare ruimten of infrastructuren van het stadsnetwerk;

2° Vastgoedoperaties die tot doel hebben om met sociale of geconventioneerde woningen gelijkgestelde woningen, buurtinfrastructuren, commerciële en productieve ruimten en aanhorigheden te bouwen, in stand te houden, te vergroten, op te waarderen, te saneren, te verwerven of te verbeteren, desgevallend in het kader van projecten met gemengde bestemming;

3° Operaties met het oog op de verbetering van de omgevingskwaliteit van de operationele perimenter, meer bepaald door een verhoging van de energie- en milieuprestaties van de gebouwen; (...)"

Als ze betrekking hebben op bouw- of renovatieoperaties (wat hier het geval is), moeten deze SVC dus leiden tot een verbetering van de energieprestatie van gebouwen waarop deze operaties betrekking hebben.

Zoals hierboven benadrukt, is het bovendien volstrekt niet verstandig zonder voorbehoud aan te raden installaties voor de productie van hernieuwbare energie te plaatsen op een gebouw dat niet voorafgaandelijk werd verbeterd.

Op bladzijde 117, betreffende de link met het Actieplan voor energie-efficiëntie, valt te lezen dat:

"LINKS MET HET SVC-PROGRAMMA

De politieke actie van dit plan is voornamelijk gericht op de bouwsector (grootste energieverbruiker) en de transportsector. Het programma van zal dus projecten kunnen ondersteunen die de productie van energie integreren of de modale verschuiving bevorderen door het verbruik te verminderen."

Er moet waarschijnlijk gelezen worden *"het programma van het stadsvernieuwingscontract"*, maar naast de ontbrekende woorden moet vooral benadrukt worden dat de bouw-/renovatieoperaties moeten leiden tot een hoge energieprestatie, - wat een van de voornaamste middelen blijft om het energieverbruik op het grondgebied te verminderen.

Hoogachtend,

Barbara DEWULF

Adjunct-directeur-generaal ad interim

Frédéric FONTAINE

Directeur-generaal

Annexe 3 / Bijlage 3

Remarques formulées le 27 octobre 2017 par CRDT-CRU conformément aux dispositions de l'article 41§5

Opmerkingen die op 27 oktober 2017 geformuleerd zijn door het GCTO-SVC overeenkomstig de bepalingen van artikel 41§5



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

CRDT - CRU

AVIS portant sur le Contrat de Rénovation Urbaine n°4 : Avenue du Roi

- 27 octobre 2017-

Demandeur	SPRB - DRU
Demande reçue le	05/10/2017
Avis rendu le	27/10/2017



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Vu l'Ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification ;

Vu l'Ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement du 2 février 2017 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Comité régional de développement Territorial ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux Contrats de Rénovation Urbaine ;

Vu le programme provisoire soumis en enquête publique du 23 août au 21 septembre 2017;

Vu les remarques émises lors de l'enquête publique et la commission de concertation ;

Vu la réunion du CRDT-CRU du 27 octobre 2017 ;

Le 27 octobre 2017, le Comité régional de développement territorial émet l'avis suivant :

1. Préambule

L'ordonnance du 29 juillet 2015 portant création du Bureau bruxellois de la planification prévoit la mise en place du CRDT. L'Arrêté du Gouvernement du 2 février 2017 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au CRDT qui détermine les modalités de consultation du CRDT est entré en vigueur le 11 août 2017.

Un CRDT-CRU, spécialement composé conformément à l'article 44 §1 et §2 de l'ordonnance organique de la revitalisation urbaine du 6 octobre 2016, est convoqué lors de chaque CRU pour donner un avis consultatif sur le projet de programme de chaque CRU

L'article 44 §1 de l'ordonnance organique du 6 octobre 2016 de la revitalisation urbaine inclut, outre les membres déterminés en application de l'art 7 de l'ordonnance du 29 juillet portant sur la création du BBP, les membres supplémentaires suivants :

- 1° le ministre en charge de la rénovation urbaine, ou son représentant, qui préside ;
- 2° un représentant de la Société d'aménagement urbain
- 3° le directeur en charge de la rénovation urbaine au sein du Service public régional de Bruxelles;
- 4° deux représentants de chaque commune, dont le territoire est situé en tout ou partie dans le périmètre d'ensemble du contrat de rénovation urbaine concerné.

Comme le permet l'article 21 de l'arrête du 23 mars relatif aux CRU, le CRDT a invité CityDev en qualité d'expert avec voix consultative.

Les remarques émises dans le présent avis peuvent se traduire par des adaptations ponctuelles ou lors de la mise en œuvre concrète de certains objectifs opérationnels. Il en va notamment de la nécessité d'impliquer une ou plusieurs administrations au travers de comités de pilotage au moment de la mise en œuvre des projets.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

2. Avis du CRDT-CRU sur le programme du CRU 4

Remarques générales :

a. Aménagement des espaces publics et mobilité

Les projets retenus devront être en adéquation avec le plan régional de mobilité. La mission principale de Bruxelles-Mobilité est de s'occuper des voiries et des espaces publics régionaux. Les contraintes techniques et opérationnelles devront être prises en compte lors de la mise en œuvre des projets retenus dans le CRU. Les ressources (humaines) de Bruxelles-Mobilité étant limitées, les budgets prévus pour la coordination de chaque projet devront être utilisés au mieux.

La coordination prévue par l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie des différents chantiers dans la zone dans et autour du périmètre CRU est à prendre en compte lors de la planification des différentes interventions en voirie ou interventions avec une influence sur la mobilité lors de leurs réalisations.

Avant tout engagement, des concertations avec l'auteur de projet doivent impliquer Bruxelles-Mobilité pour intégrer au CRU, les enjeux stratégiques de mobilité régionale, les contraintes opérationnelles et techniques de chaque projet ainsi que les ressources budgétaires et humaines disponibles à Bruxelles-Mobilité.

Bruxelles-Environnement souhaite que les projets soient conçus pour assurer une bonne connexion pour la mobilité active, en particulier entre les différents espaces verts, la Senne et le RER cyclable.

Vu les nombreux projets d'aménagement de l'espace public, le CRDT trouve qu'il serait opportun que la conception de ces différents espaces s'effectue à travers une étude globale, par un bureau d'études pluridisciplinaire, sur l'ensemble des projets liés à l'espace public et à la mobilité, sans oublier d'y intégrer la problématique de l'eau. Il en ressort une intention de rassembler ces projets autour d'une seule étude dont la maîtrise d'ouvrage reviendrait à un seul porteur ou serait commune à plusieurs porteurs, et ce pour aboutir à une plus grande cohérence entre les projets. Une réflexion sur la maîtrise d'ouvrage devra être menée.

Que l'étude globale porte ou non jusqu'à la délivrance du PU, il importe d'avoir une vision globale commune dès le départ entre les divers acteurs, au risque qu'une telle étude ne puisse être menée.

De même, rassembler la maîtrise d'ouvrage des projets liés à l'espace public et des projets liés à la mobilité en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, semble faire l'unanimité des membres du CRDT, du moins en ce qui concerne les projets 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage et sur le périmètre de l'étude doit être menée. Concernant les études 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4, la Commune de Forest souhaite prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'étude



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

globale afin de définir une seule vision (en collaboration étroite avec les différents intervenants).

Il paraît dès lors intéressant de consulter le BMa quant à la stratégie à adopter pour arriver à une vision globale commune.

b. Logements

L'ordonnance organique indique que les CRU comprennent prioritairement les opérations de créations ou de réhabilitation de l'espace public ou d'infrastructure de maillage urbain. Cela ne doit cependant empêcher la création de logement ou l'amélioration de la qualité du bâti via un financement des CRU.

c. Projets immobiliers

Le potentiel d'amélioration des performances énergétiques des différents projets immobiliers pourrait être mis plus en avant.

d. Articulation CRU/PAD

Une réflexion doit être menée pour définir s'il est pertinent et nécessaire d'accompagner le CRU par un outil réglementaire de type PAD. Le cas échéant le périmètre de celui-ci devra être défini.

Une attention particulière devra être apportée à l'articulation du PAD 'Gare du Midi' avec le CRU 4. Perspective va analyser la pertinence du périmètre de ce PAD par rapport à celui du CRU.

e. Relevés topographiques

Une attention particulière devra être apportée à la réalisation de relevés topographiques en vue de la réussite des divers projets.

Commentaires projet par projet :

0.1 Etude hydrographique :

Le CRDT a pris note du fait que Bruxelles Environnement a fait part, en concertation avec Perspective, de sa volonté d'être nommé maître d'ouvrage de ce projet. La fiche peut être modifiée en ce sens.

1.A.1 Terrain Van Volxem :

Il a été demandé au bureau d'études ayant rédigé le RIE de compléter le rapport en ce qui concerne les alternatives à proposer pour la gestion de l'eau.

Le CRDT a pris note d'une part que Bruxelles Environnement a exprimé son intérêt pour une maîtrise d'ouvrage commune à tous les tronçons du parc, car ce dernier considère la réalisation de ce projet comme indispensable pour assurer sa participation dans les projets suivants (1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4).



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

A défaut, d'une maîtrise d'ouvrage commune à tous ces projets, Bruxelles Environnement n'interviendra pas. D'autre part, Bruxelles Environnement veut bien être co-maître d'ouvrage avec Beliris sur l'ensemble des projets 1.A1 à 1.A4. La Commune de Forest quant à elle se propose pour avoir la maîtrise d'ouvrage déléguée sur ces opérations.

Le CRDT a pris note que la SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche

1.A.2 Talus STIB :

Le CRDT a pris note que la SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche et que Bruxelles Environnement est d'accord pour être co-auteur de projet en collaboration avec Beliris (ou autre, commun aux projets 1.A.1 à 1.A.4). A défaut de projet conjoint, Bruxelles Environnement n'interviendra pas seul.

1.A.3 Basic Fit-BE :

Le CRDT a pris note que la SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche. Bruxelles Environnement est d'accord pour être co-auteur de projet en collaboration avec Beliris (ou autre, commun aux projets 1.A.1 à 1.A.4). A défaut de projet conjoint, Bruxelles Environnement n'interviendra pas seul.

1.A.4 Terrain Infrabel :

Le CRDT a pris note que la SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche. Bruxelles Environnement est d'accord pour être co-auteur de projet en collaboration avec Beliris (ou autre, commun aux projets 1.A.1 à 1.A.4). A défaut de projet conjoint, Bruxelles Environnement n'interviendra pas seul.

1.B.1 Rue Saint-Denis – Commune de Forest :

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

1.B.2 Trottoirs Pont de Luttre :

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

1.B.3 Carrefour Wielemans :

Il n'y pas de demande de modification sur ce projet.

1.B.4 Avenue Van Volxem / Fonsny – arrêts STIB :



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

La STIB a exprimé le fait qu'elle serait, le cas échéant, prête à financer ce projet si le projet en question constitue une plus-value pour ses clients par rapport à la situation existante et sous réserve de disponibilités budgétaires..

Il n'y a pas de demande de modification sur ce projet.

1.B.5a et b Rues de Belgrade / de l'Imprimerie/ Vaes/ Orban :

Le CRDT acte que la commune de Forest propose d'avoir la MO délégué pour les études de réaménagement.

1.B.6 Colonnade et 1.B.7 Tunnel des Vétérinaires :

Le CRDT s'interroge sur la qualité du porteur de projet repris sur la fiche et souhaite modifier ce point. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage du projet doit être menée.

Vu que l'opération est reprise dans la catégorie 'à initier', il n'y a pas de budget 'étude' prévu et la question de son financement se pose. Par conséquent, le CRDT propose de requalifier l'opération en 'projet mixte' en vue de pouvoir l'intégrer dans l'étude globale mentionnée en remarque générale (uniquement phase de conception jusqu'au dépôt d'une demande de permis).

1.B.8 Carrefour Vétérinaires-Fonsny :

La STIB précise que l'intervention sur le carrefour n'est pour elle plus nécessaire car il n'y a plus de trémie prévue.

Le CRDT fait remarquer que l'avis de la commission de concertation contient une erreur matérielle en page 7 à propos du projet 1.B.8 relativement à l'ICR traversant l'avenue du Roi, lequel n'est pas en cours d'exécution.

Il n'y a pas de demande de modification sur ce projet

1.B.9 Tronçon Vétérinaire – Avenue du Roi :

Il n'y a pas de demande de modification sur ce projet

1.C.1 Bâtiment Chassart :

Le CRDT s'interroge sur la qualité du porteur de projet repris sur la fiche et souhaite modifier ce point. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage du projet doit être menée. Il serait aussi intéressant d'élargir les différents partenaires locaux en y ajoutant par exemple la maison des cultures de Saint-Gilles, les maisons de quartier, le centre culturel de Forest, la fondation A.

1.C.2 Rue de Belgrade 85 :

Il n'y a pas de demande de modification sur ce projet.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.C.3 STIB :

Compte tenu du fait que la commune de Saint-Gilles a acquis le bâtiment appartenant à VDS Food (voir fiche projet 1.E.1) et que la commune a marqué son intérêt pour accueillir au sein de ce bâtiment la ressourcerie, une réflexion est à mener par rapport à l'aménagement des ateliers STIB. Le CRDT confirme que la STIB reprend la main sur la conversion du site et la mise en place d'une activité mixte, en coopération avec les différentes instances régionales et qu'une réunion avec les acteurs de projets devra être organisée en vue de se pencher sur le devenir de ce site.

Remarque :

Un avis unanime ressort du CRDT qu'une réflexion sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage des projets qui précèdent devra être menée à bref délai.

1.C.4 Ressourcerie Verhaegen :

Le projet de ressourcerie temporaire n'est plus envisagé compte tenu du transfert exprimé par la commune de Saint-Gilles sur le projet 1.E.1 VDS.

1.C.5 Rue du Monténégro 21 :

Il n'y a pas de demande de modification sur ce projet

1.E.1 VDS :

Le projet peut être requalifié en opération mixte suite à l'acquisition du bâtiment appartenant à VDS Food par la commune de Saint-Gilles.

1.E.2 Movy Club :

Le projet est à initier. Une discussion avec d'autres acteurs est à envisager pour pouvoir développer ce projet.

1.E.3 Logements Infrabel :

Il est rappelé que ce projet est à initier et qu'il n'y a pas de financement au travers du CRU ; la compensation « logements » est uniquement envisagée sur la commune de Saint-Gilles.

2.1 Avenue du Parc :

Compte tenu des remarques émises par Bruxelles Mobilité, le projet reste « à initier ».

Il n'y a donc pas de modification sur ce projet



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

2.2 Avenue du Roi :

Compte tenu des remarques émises par Bruxelles Mobilité, le projet reste « à initier ».

Il n'y a donc pas de modification sur ce projet.

2.3 Avenue Wielemans – Cueppens :

Compte tenu des remarques émises par Bruxelles Mobilité, le projet reste « à initier ».

Il n'y a donc pas de modification sur ce projet.

3.1. Actions de cohésion sociétale et de vie collective : appel à projets

Le CRDT n'a pas de remarque ou de demande de modification sur ce projet.

4.1. Montant en réserve : 791.375 €

Le CRDT s'interroge quant à l'affectation du montant repris en réserve. Une piste est envisagée par la commune de Forest laquelle a un projet d'excavation du talus SNCB pour assurer une continuité avec les deux parcs situés de part et d'autre, l'un étant à créer, l'autre existant déjà.

Conclusion :

Le CRDT-CRU donne un **avis favorable** au projet de CRU moyennant les remarques ci-dessus.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

GCTO - SVC

ADVIES betreffende het stadsvernieuwingscontract nr. 4: Koningslaan

- 27 oktober 2017 -

Aanvrager	GOB - DSV
Aanvraag ontvangen op	05/10/2017
Advies uitgebracht op	27/10/2017



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Gelet op de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau;

Gelet op de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 februari 2017 met betrekking tot het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling;

Gelet op het besluit van 23 maart 2017 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de stadsvernieuwingscontracten;

Gelet op het voorlopige programma dat van 23 augustus tot 21 september 2017 aan een openbaar onderzoek werd onderworpen;

Gelet op de opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek en in de vergadering van de overlegcommissie werden geformuleerd;

Gelet op de vergadering van het GCTO-SVC van 27 oktober 2017;

Brengt het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling op 27 oktober 2017 het volgende advies uit:

1. Voorwoord

De ordonnantie van 29 juli 2015 houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau voorziet in de oprichting van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling. Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 februari 2017 met betrekking tot het GCTO, waarin de modaliteiten voor het raadplegen van dit Comité worden bepaald, trad in werking op 11 augustus 2017.

Een GCTO-SVC, speciaal samengesteld in overeenstemming met artikel 44, §1 en §2 van de ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering van 6 oktober 2016, wordt bij elk SVC bijeengeroepen om raadgevend advies uit te brengen omtrent het programmaontwerp van het betreffende SVC.

Naast de leden bepaald in toepassing van artikel 7 van de ordonnantie van 29 juli 2015 houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau bestaat het GCTO in overeenstemming met artikel 44, § 1 van de ordonnantie van 6 oktober 2016 houdende organisatie van de stedelijke herwaardering uit de volgende bijkomende leden:

- 1° de minister belast met stadsvernieuwing, of zijn vertegenwoordiger, die het comité voorziet;
- 2° een vertegenwoordiger van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting
- 3° de directeur belast met stadsvernieuwing binnen de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel;
- 4° twee vertegenwoordigers van elke gemeente waarvan het grondgebied zich volledig of gedeeltelijk in de gehele perimeter van het betrokken stadsvernieuwingscontract bevindt.

Zoals toegestaan op basis van artikel 21 van het besluit van 23 maart 2017 betreffende de stadsvernieuwingscontracten, heeft het GCTO Citydev uitgenodigd in de hoedanigheid van deskundige met raadgevende stem.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

De in dit advies geformuleerde opmerkingen kunnen worden vertaald in ad-hoc-aanpassingen of gestalte krijgen bij de concrete implementatie van bepaalde operationele doelstellingen. Het gaat onder meer om de noodzaak tot het betrekken van een of meer administraties bij de vergaderingen van de stuurcomités op het moment van de uitvoering van de projecten.

2. Advies van het GCTO-SVC betreffende het programma van SVC 4

Algemene opmerkingen:

a. Inrichtingen van de openbare ruimten en mobiliteit

De geselecteerde projecten zullen moeten stroken met het gewestelijk mobiliteitsplan. De hoofdpdracht van Brussel Mobiliteit bestaat erin zich te ontfemen over de gewestelijke wegen en openbare ruimten. Bij de uitvoering van de in het SVC in aanmerking genomen projecten zal rekening moeten worden gehouden met de technische en operationele beperkingen. Aangezien de (menselijke) middelen van Brussel Mobiliteit beperkt zijn, zullen de budgetten voor de coördinatie van de projecten zo goed mogelijk moeten worden aangewend.

Er dient bij de planning van de verschillende interventies op de openbare weg en bij interventies die tijdens hun uitvoering de mobiliteit beïnvloeden rekening gehouden te worden met de in de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg bedoelde coördinatie van de verschillende werven in de zone binnen en rond de SVC-perimeter.

Voorafgaand aan elke verbintenis moet Brussel Mobiliteit bij overleg met de projectleider worden betrokken om de strategische uitdagingen inzake gewestelijke mobiliteit, de operationele en technische beperkingen van elk project, alsook de budgettaire en menselijke middelen die beschikbaar zijn voor Brussel Mobiliteit in het SVC te integreren.

Leefmilieu Brussel wenst dat de projecten worden ontworpen met het oog op het verzekeren van een goede verbinding voor de actieve mobiliteit, in het bijzonder tussen de verschillende groene ruimten, de Zenne en het fietsGEN.

Gezien de talrijke inrichtingsprojecten met betrekking tot de openbare ruimte, vindt het GCTO het nuttig dat het ontwerpen van deze verschillende ruimten gebeurt via een totaalstudie, door een multidisciplinair studiebureau, van het geheel van de projecten in verband met openbare ruimte en mobiliteit, zonder te vergeten de waterproblematiek erin te integreren. Daaruit blijkt een intentie om deze projecten te bundelen rond een enkele studie waarvan het opdrachtgeverschap zou toekomen aan een enkele drager of zou worden gespreid over meerdere dragers, met het oog op een grotere samenhang tussen de projecten. Er zal moeten nagedacht worden over het opdrachtgeverschap.

Ongeacht of de totaalstudie al dan niet reikt tot aan de aflevering van de SV, is het belangrijk dat de diverse actoren vanaf de start een gemeenschappelijke totaalvisie hebben, op het gevaar af dat een dergelijke studie niet kan worden verricht.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Analoog lijkt er onder de leden van het GCTO unanimititeit te bestaan inzake het concentreren van het opdrachtgeverschap van de projecten gelinkt aan openbare ruimte en dat van de projecten gelinkt aan mobiliteit in één hand, zelfs samen met een andere drager, ten minste wat betreft de projecten 1.A.2 tot 1.A.4 en 1.B.1 tot 1.B.4. Er moet worden nagedacht over de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie. Voor de studies 1.A.2 tot 1.A.4 en 1.B.1 tot 1.B.4 wenst de gemeente Vorst het globale opdrachtgeverschap van de studie op zich te nemen om een enkele visie te ontwikkelen (in nauwe samenwerking met de verschillende tussenkomende partijen).

Het lijkt dan ook interessant om de bMa te raadplegen met betrekking tot de strategie die moet worden gevolgd om een gemeenschappelijke totaalvisie te bereiken.

b. Huisvesting

In de ordonnantie is aangeduid dat in het kader van de SVC's voorrang wordt gegeven aan projecten inzake aanleg of herinrichting van openbare ruimte of stadswaefselinfrastructuur. Dat mag echter de creatie van huisvesting of de verbetering van de kwaliteit van gebouwen via SVC-financiering niet in de weg staan.

c. Vastgoedprojecten

Er zou meer nadruk kunnen worden gelegd op het potentieel tot versterking van de energieprestaties van de verschillende vastgoedprojecten.

d. Onderlinge samenhang SVC/RPA

Er moet een analyse uitgevoerd worden om te bepalen of het relevant en nuttig is bij het SVC een regelgevende tool van het type RPA te voegen. Desgevallend moet de perimeter hiervan bepaald worden.

Er dient bijzondere aandacht geschonken te worden aan de aansluiting van het RPA "Zuidstation" op SVC 4. Perspective zal de relevantie van de perimeter van dit RPA ten opzichte van die van het SVC analyseren.

e. Topografische onderzoeken

Met het oog op het welslagen van de diverse projecten zal er bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de realisatie van topografische onderzoeken.

Commentaar per project:

0.1 Hydrografische studie:

Het GCTO heeft nota genomen van het feit dat Leefmilieu Brussel, in overleg met perspective, zijn bereidheid heeft meegedeeld om te worden aangeduid als bouwheer van dit project. De fiche mag in deze zin gewijzigd worden.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.A.1 Terrein Van Volxem:

Aan het studiebureau dat het MER heeft opgesteld, is gevraagd om het rapport aan te vullen voor wat betreft de voor te stellen alternatieven voor het waterbeheer.

Het GCTO heeft er enerzijds nota van genomen dat Leefmilieu Brussel zijn interesse geuit heeft voor een opdrachtgeverschap betreffende alle parkdelen, vermits het de realisatie van dit project noodzakelijk acht om zijn deelname aan de volgende projecten (1.A.2, 1.A.3 en 1.A.4) te verzekeren.

Indien het geen opdrachtgeverschap voor al deze projecten samen verkrijgt, zal Leefmilieu Brussel niet tussenkomen als bouwheer. Anderzijds wil Leefmilieu Brussel samen met Beliris wel medeopdrachtgever zijn voor het geheel van de projecten 1.A.1 tot 1.A.4. De gemeente Vorst van haar kant stelt voor om het gedelegeerde opdrachtgeverschap voor deze operaties op zich te nemen.

Het GCTO heeft er nota van genomen dat de MSI niet als opdrachtgever wil worden vermeld op de fiche.

1.A.2 Taluds NMBS:

Het GCTO heeft er nota van genomen dat de MSI niet als opdrachtgever wil worden vermeld op de fiche. Leefmilieu Brussel is akkoord om medeprojectleider te zijn in samenwerking met Beliris (of een andere, die een en dezelfde is voor de projecten 1.A.1 tot 1.A.4). Bij gebrek aan een gezamenlijk project zal Leefmilieu Brussel niet alleen optreden.

1.A.3 Basic Fit-BE:

Het GCTO heeft er nota van genomen dat de MSI niet als opdrachtgever wil worden vermeld op de fiche. Leefmilieu Brussel is akkoord om medeprojectleider te zijn in samenwerking met Beliris (of een andere, die een en dezelfde is voor de projecten 1.A.1 tot 1.A.4). Bij gebrek aan een gezamenlijk project zal Leefmilieu Brussel niet alleen optreden.

1.A.4 Terrein Infrabel:

Het GCTO heeft er nota van genomen dat de MSI niet als opdrachtgever wil worden vermeld op de fiche. Leefmilieu Brussel is akkoord om medeprojectleider te zijn in samenwerking met Beliris (of een andere, die een en dezelfde is voor de projecten 1.A.1 tot 1.A.4). Bij gebrek aan een gezamenlijk project zal Leefmilieu Brussel niet alleen optreden.

1.B.1 Sint-Denijsstraat - Gemeente Vorst:

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.B.2 Voetpaden Luttrebrug:

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1.B.3 Kruispunt Wielemans:

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.B.4 Van Volxemlaan/Fonsnylaan: haltes van de MIVB:

De MIVB heeft te kennen gegeven dat ze in voorkomend geval bereid zou zijn om dit project te financieren, als het project in kwestie voor haar klanten een meerwaarde vormt ten opzichte van de bestaande situatie en onder voorbehoud van budgettaire beschikbaarheden.

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.B.5a en b Belgrado-/Drukkerij-/Vaes-/Orbanstraat:

Het GCTO neemt er nota van dat de gemeente Vorst voorstelt om het gedelegeerde opdrachtgeverschap voor de herinrichtingsstudies op zich te nemen.

1.B.6 Zuilenrij en 1.B.7 Veeartsentunnel:

Het GCTO stelt zich vragen omtrent de hoedanigheid van de op de fiche vermelde projectdrager, en wenst dit punt aan te passen. Er moet worden nagedacht over de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie.

Aangezien de operatie ingedeeld is in de categorie "te initiëren" is er geen budget "studie" gepland en stelt zich de vraag van de financiering ervan. Bijgevolg stelt het GCTO voor de operatie te herkwalificeren als een "gemengd project" om ze te kunnen integreren in de globale studie vermeld in de algemene opmerking (enkel de ontwerpfase, tot de indiening van een vergunningsaanvraag).

1.B.8 Kruispunt Veeartsenstraat/Fonsnylaan:

De MIVB geeft aan dat de interventie op het kruispunt voor haar niet meer nodig is aangezien er geen tramsleuf meer gepland is.

Het CGTO wijst erop dat het advies van de overlegcommissie een materiële fout bevat op bladzijde 7, betreffende project 1.B.8. met betrekking tot de GFR die de Koningslaan oversteekt en waarvan de uitvoering niet lopende is.

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.B.9 Segment Veeartsen/Koningslaan:

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.C.1 Chassart-gebouw:

Het GCTO stelt zich vragen omtrent de hoedanigheid van de op de fiche vermelde projectdrager, en wenst dit punt aan te passen. Er moet worden nagedacht over de toekenning van het opdrachtgeverschap van het project. Het zou eveneens interessant zijn het aantal lokale partners uit



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

te breiden, bijvoorbeeld met het Huis van Culturen van Sint-Gillis, de buurthuizen, het cultureel centrum van Vorst, de Fondation A Stichting.

1.C.2 Belgradostraat 85:

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.C.3 MIVB:

Rekening houdend met het feit dat de gemeente Sint-Gillis het gebouw dat toebehoorde aan VDS Food aangekocht heeft (zie fiche project 1.E.1) en de gemeente haar belangstelling heeft laten blijken om in dit gebouw de kringloopwinkel onder te brengen, dient er nagedacht te worden over de inrichting van de ateliers van de MIVB. Het GCTO bevestigt dat de MIVB de conversie van de site en de invoering van een gemengde activiteit overneemt, in samenwerking met de verschillende gewestelijke instanties, en dat er een vergadering met de actoren van het project moet georganiseerd worden om zich te buigen over de toekomst van deze site.

Opmerking:

Het GCTO is unaniem van mening dat er op korte termijn moet worden nagedacht over de toekenning van het opdrachtgeverschap van de voorgaande projecten.

1.C.4 Kringloopwinkel Verhaegen:

Het tijdelijke project van de kringloopwinkel wordt niet voortgezet omwille van de door de gemeente Sint-Gillis meegeedeelde overdracht naar project 1.E.1 VDS.

1.C.5 Montenegrostraat 21:

Er zijn geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

1.E.1 VDS:

Na de aankoop van het gebouw van VDS Food door de gemeente Sint-Gillis kan het project geherkwalificeerd worden als gemengde operatie.

1.E.2 Movy Club:

Dit project dient nog opgestart te worden. Er dient een overleg met de andere actoren gepland te worden om dit project te kunnen ontwikkelen.

1.E.3 Huisvesting Infrabel:

Er wordt aan herinnerd dat dit project nog opgestart dient te worden en dat er geen financiering is via het SVC: de compensatie "huisvesting" wordt enkel gepland voor de gemeente Sint-Gillis.



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

2.1 Parklaan:

Rekening houdend met de opmerkingen van Brussel Mobiliteit blijft dit project "te initiëren".
Er zijn dus geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

2.2 Koningslaan:

Rekening houdend met de opmerkingen van Brussel Mobiliteit blijft dit project "te initiëren".
Er zijn dus geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

2.3 Wielemans Ceuppenslaan:

Rekening houdend met de opmerkingen van Brussel Mobiliteit blijft dit project "te initiëren".
Er zijn dus geen wijzigingsverzoeken aangaande dit project.

3.1. Acties ter bevordering van de maatschappelijke cohesie en ter ondersteuning van het gemeenschapsleven: projectoproep

Het GCTO heeft geen opmerkingen of wijzigingsverzoeken met betrekking tot dit project.

4.1. Bedrag in reserve: 791.375 €

Het GCTO stelt zich vragen over de bestemming van het bedrag in reserve. De gemeente Vorst ziet een mogelijkheid, aangezien ze een project heeft betreffende de afgraving van het NMBS-talud om de continuïteit tussen de twee parken (een reeds bestaand en een nog aan te leggen) aan weerszijden ervan te garanderen.

Conclusie:

Het GCTO-SVC verleent een **gunstig advies** aan het ontwerp van SVC, op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de bovenvermelde opmerkingen.

Annexe 4 / Bijlage 4

**Remarques formulées dans le rapport d'incidence
environnementale**

**Opmerkingen die geformuleerd zijn in het
milieueffectenrapport**

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'ensemble des recommandations relatives au programme du CRU sont reprises ci-dessous, classées par fiche.

Trois ordres de priorité sont définis :

- **1** : Priorité élevée – recommandation indispensable ;
- **2** : Priorité moyenne – recommandation vivement conseillée ;
- **3** : Priorité faible – recommandation conseillée.

Tableau 10: Tableau de synthèse des recommandations

N° FICHE	N° RECOMMANDATION	RECOMMANDATIONS ISSUES DU RIE	PRIORITÉ	REMARQUE/OBJECTIF VISÉ
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES				
		Aucune recommandation		/
AXE 0				
0.1		Aucune recommandation		/
AXE 1				
1.A.1	R.1	Conserver autant que possible l'activité maraîchère.	2	Maintenir l'agriculture urbaine.
1.A.1	R.2	Envisager l'installation de panneaux didactiques à destination des usagers du parc sur l'agriculture urbaine, et en particulier des enfants.	3	Sensibiliser à l'agriculture urbaine.
1.A.1	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets (1.A.2, 1.A.3, 1.A.4) pour un aménagement végétal cohérent.	2	Mettre en cohérence les différents projets de végétalisation.
1.A.1	R.4	Faire le choix d'espèces indigènes résistantes aux conditions du milieu urbain et non invasives.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.A.1	R.5	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.1	R.6	Limiter l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables au droit des cheminements piétons.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.1	R.7	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.1	R.8	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les cheminements piétons (ex : platelage en	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.

		bois, pavés (relativement cher à la pose mais durable, et offre une possibilité d'harmonisation avec le trottoir), dalles alvéolées).		
1.A.1	R.9	Réaménager la zone imperméable en zone perméable.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.1	R.10	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4) pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.1	R.11	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.A.1	R.12	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.1	R.13	Favoriser le réemploi de matériaux.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.1	R.14	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.1	R.15	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.2	R.1	Sécuriser le parc des voies de chemin de fer.	1	Assurer la sécurité de l'aménagement.
1.A.2	R.2	Coordonner ce projet avec les autres projets (1.A.1, 1.A.3, 1.A.4) pour un aménagement végétal cohérent.	2	Mettre en cohérence les différents projets de végétalisation.
1.A.2	R.3	Procéder à un inventaire biologique de la végétation en présence.	2	Déterminer les espèces, leur état de santé et la plus-value de profiter de l'aménagement du parc de la Senne pour éventuellement en remplacer. Adapter les travaux et aménager le cheminement piéton de façon à minimiser la dégradation des espèces en bonne santé.
1.A.2	R.4	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans l'aménagement du parc : prendre en compte la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles intervention.	2	Préserver et renforcer le maillage vert.

1.A.2	R.5	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux d'aménagement et conserver la végétation actuelle autant que possible : aménager le cheminement piéton sur le chemin existant. Aux sections où aucun chemin n'existe, aménager le cheminement piéton de façon à minimiser la dégradation des espèces végétales existantes	2	Préserver et renforcer le maillage vert.
1.A.2	R.6	Faire le choix d'espèces indigènes, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbre.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.A.2	R.7	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.2	R.8	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables au droit du cheminement piéton. Seul le cheminement piéton/cyclable et les aires de jeux pourront être aménagées avec un revêtement (semi-)perméables, les autres zones du parc devront être végétalisées.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.2	R.9	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.2	R.10	Penser à des mesures techniques pour limiter l'imperméabilisation des sols : utilisation de matériaux perméables pour l'aménagement de cheminements praticables en vélo et autres modes actifs, comme par exemple un platelage en bois (possibilité de récupération de matériaux), des pavés (relativement cher à la pose mais très durable, et offre une possibilité d'harmonie avec le trottoir) ou encore des dalles alvéolées.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.2	R.11	Conserver un maximum de surface perméable. Seuls les cheminements piétons et les aires de jeux auront besoin d'avoir un revêtement.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.2	R.12	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.3 et 1.A.4) pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.2	R.13	Coordination avec les parcours des ICR et du RER vélo pour ne pas créer 3 parcours parallèles incomplets.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.2	R.14	Assurer les liaisons avec la colonnade Avenue Fonsny.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.2	R.15	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.

1.A.2	R.16	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.2	R.17	Installer des poubelles à intervalles réguliers.	3	Améliorer l'hygiène publique.
1.A.2	R.18	Favoriser le réemploi de matériaux.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.2	R.19	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.2	R.20	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.3	R.1	Sécuriser le passage à travers le parking de Basic Fit.	1	Éviter tout risque d'accident avec les véhicules.
1.A.3	R.2	Retirer, si possible, les barrières du parking.	3	Améliorer l'esthétique de cette percée visuelle.
1.A.3	R.3	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.3	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.3	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.2 et 1.A.4) pour faciliter les accès aux parcours modes actifs alternatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.3	R.6	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.A.3	R.7	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes avenue Van Volxem.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.3	R.8	Favoriser le réemploi de matériaux pour l'aménagement de la servitude.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.3	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.3	R.10	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.

1.A.4	R.1	Envisager deux ouvertures du site : l'une au droit de l'arrêt Imprimerie, l'autre du côté de la colonnade.	2	Améliorer l'accessibilité du parc de l'Avant-Senne.
1.A.4	R.2	Sécuriser le site : cohabitation entre les usages de loisirs et logistiques, accès dangereux (rampe vers les voies de chemin de fer et tunnel technique).	1	Assurer la sécurité de l'aménagement.
1.A.4	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets (1.A.1, 1.A.2, 1.A.3) pour un aménagement végétal cohérent.	2	Mettre en cohérence les différents projets de végétalisation.
1.A.4	R.4	Conserver les arbres sur le site.	2	Maintenir la végétation existante.
1.A.4	R.5	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans l'aménagement du parc : prendre en compte la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique à proximité (talus du chemin de fer), leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles intervention.	1	Préserver et renforcer le maillage vert.
1.A.4	R.6	Faire le choix d'espèces indigènes, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbre.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.A.4	R.7	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.4	R.8	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.4	R.9	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.4	R.10	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour l'aire de jeux et les cheminements piétons (ex : platelage en bois, pavés (relativement cher à la pose mais durable, et offre une possibilité d'harmonisation avec le trottoir), dalles alvéolées).	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.4	R.11	Conserver un maximum de surface perméable. Seuls les cheminements piétons et les aires de jeux auront besoin d'avoir un revêtement.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.4	R.12	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.2 et 1.A.3) pour faciliter les accès aux parcours modes actifs alternatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.

1.A.4	R.13	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.A.4	R.14	Assurer des passages sécurisés pour les modes actifs en cas de partage de l'espace public avec d'éventuels emplacements de stationnement.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.4	R.15	Tenir compte de la circulation routière et des traversées de voirie en amont.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.4	R.16	Installer des poubelles à l'aire de jeux.	3	Améliorer l'hygiène publique.
1.A.4	R.17	Favoriser le réemploi de matériaux pour l'aménagement de la zone (cheminements et aire de jeux).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.4	R.18	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.4	R.19	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.B.1	R.1	Valoriser les talus de chemin de fer à l'instar de ce qui est envisagé au niveau écologique dans la fiche-projet 1.A.2.	1	Assurer une cohérence des aménagements et renforcer le maillage vert.
1.B.1	R.2	Préférer les espèces indigènes pour une éventuelle végétalisation.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.B.1	R.3	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.1	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.1	R.5	Envisager une amélioration du revêtement du sol : ouverture de l'enrobé bitumineux latéralement par exemple en maintenant une portion d'enrobé qui permettra un passage.	3	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.1	R.6	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4) pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.1	R.7	Coordination avec les parcours des ICR et du RER vélo pour ne pas créer des parcours parallèles incomplets.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.1	R.8	Assurer les liaisons avec les réseaux cyclables de Forest.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.B.1	R.9	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.

1.B.1	R.10	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.2	R.1	Profiter de la restructuration de la chaussée pour renforcer une continuité verte (projet de PRDD). Le parvis envisagé dans le projet pourra aussi intégrer de la végétation.	2	Renforcer le maillage vert.
1.B.2	R.2	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.2	R.3	Envisager l'aménagement de déversoirs au droit des arbres en bermes centrales afin de permettre l'infiltration des eaux de ruissellement, qui alimenteraient les végétaux présents.	2	Améliorer la gestion de l'eau.
1.B.2	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.2	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets de l'axe 1 pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.2	R.6	S'assurer de coordonner et réaliser plusieurs de ces projets pour ne pas créer de nouvelles discontinuités.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.2	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.2	R.8	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.2	R.9	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.3	R.1	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.3	R.2	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.3	R.3	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.3	R.4	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.3	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur du Pont de Luttre.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.3	R.6	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.

1.B.4	R.1	Utiliser la même teinte de revêtement (ou le même revêtement) pour les plateaux surélevés que pour les trottoirs et arrêts de transports.	3	Marquer nettement le passage piéton (sécurité).
1.B.4	R.2	Privilégier la plantation d'espèces indigènes.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.B.4	R.3	Viser une harmonie avec les espèces déjà présentes.	3	Harmoniser le paysage urbain.
1.B.4	R.4	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.4	R.5	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.4	R.6	Intégrer des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement et un renforcement de la perméabilité des sols, car cet axe routier est en zone basse topographique et reçoit des écoulements (depuis l'est).	1	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.4	R.7	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres. Cela permet de récupérer les eaux de ruissellement et de favoriser la croissance des arbres.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.4	R.8	Favoriser un revêtement semi-perméable compatible avec le trafic.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.4	R.9	Envisager l'aménagement de déversoir au droit des fosses d'arbres afin de favoriser leur développement.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.4	R.10	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.4	R.11	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.4	R.12	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.4	R.13	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.4	R.14	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.4	R.15	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5a	R.1	Privilégier les espèces reprises sur la liste prioritaire édictée par Bruxelles Environnement en la matière pour la végétalisation	2	Privilégier les espèces indigènes.

1.B.5a	R.2	Intégrer au réaménagement des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement dans un réseau séparatif visant à une filtration et une infiltration des eaux.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.5a	R.3	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.5a	R.4	Envisager, si possible selon les modalités du projet, une perméabilité des revêtements par endroit afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement.	3	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.5a	R.5	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.5a	R.6	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.5a	R.7	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5a	R.8	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5b	R.1	Privilégier les espèces reprises sur la liste prioritaire édictée par Bruxelles Environnement en la matière pour la végétalisation	2	Privilégier les espèces indigènes.
1.B.5b	R.2	Intégrer au réaménagement des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement dans un réseau séparatif visant à une filtration et une infiltration des eaux.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.5b	R.3	Envisager, si possible selon les modalités du projet, une perméabilité des revêtements par endroit afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement.	3	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.5b	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.5b	R.5	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.5b	R.6	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.5b	R.7	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5b	R.8	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.6	R.1	Végétaliser ponctuellement sur et entre les poteaux de la colonnade.	2	Appuyer les mobilités douces et d'envisager une liaison avec

				les futurs parcs de l'Avant-Senne et des Rails de l'autre côté des rails.
1.B.6	R.2	Intégrer des mesures d'atténuation du bruit et vibrations liés au trafic ferroviaire sur le toit de la colonnade.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.6	R.3	Intégrer des mesures d'atténuation du bruit routier pour limiter les résonances sous le passage de la colonnade.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.6	R.4	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.6	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets de l'axe 1, de la STIB et du schéma directeur Midi pour créer des aménagements continus et complémentaires au-delà du périmètre CRU.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.6	R.6	Coordination avec les parcours des ICR et du RER vélo pour garantir des parcours cyclistes qualitatifs au-delà du cheminement le long des voies ferrées.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.6	R.7	Assurer les liaisons au-delà vers la gare du Midi.	1	Intégrer l'aménagement dans une vision plus globale de la mobilité.
1.B.6	R.8	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.6	R.9	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes avenue Fonsny et en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.7	R.1	Tenir compte de la problématique des nuisances sonores dans le tunnel avant tout aménagement.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.7	R.2	La qualité et le confort d'utilisation du tunnel pour les piétons et cyclistes seront fortement liés aux mesures d'atténuation du bruit.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.7	R.3	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.7	R.4	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours afin que le tunnel aménagé ne débouche pas au final sur des aménagements inadaptés ou peu qualitatifs ; créant une nouvelle discontinuité au-delà du tunnel (ex : débouché d'un tunnel sur un trottoir peu large, inadapté aux PMR et sans connexion facilité vers les transports en commun).	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.7	R.5	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.B.7	R.6	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.

1.B.8	R.1	Prendre en considération les nuisances possibles liées aux trams (principalement le virage Fonsny / Avenue du Roi) et à la mobilité automobile.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.8	R.2	Des mesures d'atténuations devraient normalement être intégrées dans le projet Constitution de la STIB.	/	Réduire les nuisances sonores.
1.B.8	R.3	Intégrer la question de la gestion des eaux au réaménagement global de ce carrefour.	1	Temporiser l'écoulement des eaux du bassin versant mais aussi et surtout d'assurer la sécurité du passage du tram en sous-sol.
1.B.8	R.4	Un réaménagement complet du carrefour pourra permettre de penser à une réduction de l'imperméabilisation du sol en favorisant l'usage de revêtements perméables, en particulier pour les voies de tram.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.8	R.5	Coordonner les aménagements avec le projet Constitution et réaliser les aménagements en concordance avec les acteurs concernés.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.8	R.6	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.8	R.8	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.8	R.8	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.9	R.1	Prendre en considération les nuisances possibles liées aux trams (principalement le virage Fonsny / Avenue du Roi) et à la mobilité automobile.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.9	R.2	Des mesures d'atténuations devraient normalement être intégrées dans le projet Constitution de la STIB.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.9	R.3	Favoriser des dispositifs permettant de filtrer les eaux qui pourront être chargées de particules polluantes, et de les renvoyer vers un réseau séparatif afin de ne pas saturer le réseau d'égouts.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.9	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.9	R.5	Coordonner les aménagements avec le projet Constitution et réaliser les aménagements en concordance avec les acteurs concernés.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.9	R.6	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	2	Favoriser les mobilités douces.

1.B.9	R.7	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.9	R.8	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.9	R.9	Ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs	1	Favoriser les mobilités alternatives.
1.B.9	R.10	Analyser le besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	3	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.C.1	R.1	Prévoir des mesures assurant la sécurité des enfants et des personnes côtoyant le lieu lors de la phase de travaux.	1	Assurer la sécurité pendant la phase de travaux.
1.C.1	R.2	Les études devront dans la mesure du possible intégrer un volet bruit afin de considérer des mesures visant à limiter le bruit routier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.1	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de rénovation du bâtiment, une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable, autres que les panneaux solaires.	2	Réduire les consommations énergétiques, voire favoriser la production d'énergie renouvelable.
1.C.1	R.4	Limitier ses effets négatifs, voir renforcer ses effets positifs, sur le climat et l'effet d'îlot de chaleur urbain.	3	Participer à l'amélioration du climat et du microclimat.
1.C.1	R.5	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.1	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.1	R.7	Faciliter la mobilité des PMR.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.1	R.8	Favoriser la mobilité douce.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.9	Assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.10	Sécuriser les cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.11	Proposer la continuité des cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.12	Valoriser l'accès aux transports en communs.	3	Favoriser les mobilités alternatives.
1.C.1	R.13	Ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs.	1	Favoriser les mobilités alternatives.

1.C.1	R.14	Favoriser le réemploi de matériaux pour la rénovation du bâtiment.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.1	R.15	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.2	R.1	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.2	R.2	Protéger acoustiquement les façades donnant sur la voirie.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.2	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du bâtiment, une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable, autres que les panneaux solaires.	2	Réduire les consommations énergétiques, voire favoriser la production d'énergie renouvelable.
1.C.2	R.4	Limiter ses effets négatifs, voir renforcer ses effets positifs, sur le climat et l'effet d'îlot de chaleur urbain.	3	Participer à l'amélioration du climat et du microclimat.
1.C.2	R.5	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.2	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.2	R.7	Faciliter la mobilité des PMR.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.2	R.8	Favoriser la mobilité douce.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.9	Assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.10	Sécuriser les cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.11	Proposer la continuité des cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.12	Valoriser l'accès aux transports en communs.	2	Favoriser les mobilités alternatives.
1.C.2	R.13	Ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs.	1	Favoriser les mobilités alternatives.
1.C.2	R.14	Favoriser le réemploi de matériaux pour la rénovation du bâtiment.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.2	R.15	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.3	R.1	S'assurer de rendre compatibles les activités prévues dans le cadre de ce projet de	1	Mettre en cohérence les aménagements.

		ressourcerie avec les autres développements planifiés par la STIB (logements et commerces).		
1.C.3	R.2	Envisager la végétalisation de la toiture plate, sur le pourtour du bâtiment.	3	Offrir un élément de liaison intéressant entre les intérieurs d'îlots de part et d'autre, d'un point de vue paysager et écologique.
1.C.3	R.3	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.3	R.4	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.3	R.5	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.3	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.3	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du bâtiment.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.3	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.3	R.9	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.3	R.10	Assurer une liaison entre la rue de Belgrade et l'avenue Fonsny au gabarit adapté pour être suffisamment lisible et attractive dans le tissu urbain.	2	Améliorer la mobilité
1.C.3	R.11	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
1.C.3	R.12	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.C.4	R.1	Conserver des emplois en insertion sociale pour la gestion de l'épicerie, et favoriser cela également pour la ressourcerie temporaire.	1	Maintenir et développer l'offre en emplois adaptés à la population.
1.C.4	R.2	Préférer la vente de produits locaux et/ou issus de l'agriculture biologique.	3	Privilégier des aliments de qualité.
1.C.4	R.3	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.4	R.4	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.4	R.5	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et

				ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.4	R.6	Encourager la mobilité active au départ et à destination du bâtiment.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.4	R.7	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.4	R.8	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.4	R.9	Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe.	2	Réduire l'impact des activités logistiques.
1.C.4	R.10	Organiser les entrées/sorties des flux logistiques selon des parcours à destination des voiries les plus capacitaires.	2	Réduire l'impact des activités logistiques.
1.C.4	R.11	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Réduire l'impact des activités logistiques.
1.C.5	R.1	Favoriser des logements de superficies relativement grandes, permettant d'accueillir des foyers nombreux.	1	Varier l'offre de logements, celle de logements de petites superficies étant conséquente.
1.C.5	R.2	Considérer l'ensemble des projets de logements dans ces quartiers.	1	Maintenir une variété de l'offre, et de ne pas participer à une ghettoïsation.
1.C.5	R.3	Analyser les niveaux de bruit routier et le cas échéant intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées à ce même bruit.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.5	R.4	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.5	R.5	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de rénovation du bâtiment, une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	3	Réduire les consommations énergétiques, voire favoriser la production d'énergie renouvelable.
1.C.5	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.5	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du bâtiment.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.5	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.5	R.9	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
1.C.5	R.10	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.

		rénovation du bâtiment, l'usage de matériaux durables.		
1.E.1	R.1	Construction d'un bâtiment en R+2, le maximum possible au regard des règles du Règlement Régional d'Urbanisme (cf. RRU Titre 1).	1	Densifier et de pouvoir offrir davantage de surface.
1.E.1	R.2	Préférer une construction avec une toiture plate.	2	Accueillir des éléments de durabilité (toiture végétalisée, dispositifs de production d'énergie).
1.E.1	R.3	Prêter attention à la bonne intégration du nouveau bâtiment dans son environnement bâti.	1	Préserver le cadre bâti.
1.E.1	R.4	Adapter la construction à sa situation en zone inondable: Intégrer des éléments architecturaux permettant de réduire les dégâts que pourrait causer une inondation et l'impact potentiel sur les parcelles proches et en aval topographique ; protéger le bâtiment contre les remontées d'eau dues à un refoulement du réseau d'égouts ou au ruissellement d'eau.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.E.1	R.5	Conserver un maximum de surface non-imperméabilisée en intérieur d'îlot.	2	Participer aux enjeux régionaux de valorisation de la valeur écologique et paysagère de ces espaces.
1.E.1	R.6	Envisager la végétalisation de la toiture plate du bâtiment.	3	Renforcer le maillage vert.
1.E.1	R.7	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances sonores et vibratoires.	1	limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.
1.E.1	R.8	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit routier.	1	Limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
1.E.1	R.9	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.
1.E.1	R.10	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Réduire les consommations énergétiques, voire produire de l'énergie renouvelable.
1.E.1	R.11	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.E.1	R.12	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.1	R.13	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.1	R.14	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.

1.E.1	R.15	Intégrer une réflexion sur la demande en stationnement qui sera liée au projet pour les logements : Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe ; organiser les entrées/sorties des flux logistiques selon des parcours à destination des voiries les plus capacitaires.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
1.E.1	R.16	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Permettre un déplacement alternatif pour les usagers.
1.E.1	R.17	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
1.E.2	R.1	Envisager la végétalisation de la toiture plate du bâtiment.	3	Renforcer le maillage vert
1.E.2	R.2	Doter le site d'une isolation acoustique adaptée pour les activités artistiques voire de spectacle.	1	Améliorer le confort acoustique.
1.E.2	R.3	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Remplir un des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale via la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
1.E.2	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.E.2	R.5	Prévoir des emplacements de parcage vélos à destination des futurs spectateurs.	2	Améliorer l'accessibilité aux spectateurs.
1.E.2	R.6	Assurer des accès PMR qualitatifs.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
1.E.2	R.7	Prêter une forte attention à la présence d'amiante dans le bâtiment, et envisager une évacuation adaptée des matériaux en contenant lors de la phase de réaménagement.	1	Ne pas exposer les utilisateurs aux poussières d'amiante.
1.E.2	R.8	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
1.E.3	R.1	Adapter la construction à sa situation en zone inondable: Intégrer des éléments architecturaux permettant de réduire les dégâts que pourrait causer une inondation et l'impact potentiel sur les parcelles proches et en aval topographique ; protéger le bâtiment contre les remontées d'eau dues à un refoulement du réseau d'égouts ou au ruissellement d'eau.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.E.3	R.2	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances sonores	1	Améliorer le confort acoustique.

		environnantes (principalement bruit routier), particulièrement dans le cas du scénario 3.		
1.E.3	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.
1.E.3	R.4	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Remplir un des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale via la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
1.E.3	R.5	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Réduire les consommations d'eau.
1.E.3	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.E.3	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.3	R.8	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.3	R.9	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
1.E.3	R.10	Intégrer une réflexion sur la demande en stationnement qui sera liée au projet pour les logements : Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe ; organiser les entrées/sorties des flux logistiques selon des parcours à destination des voiries les plus capacitaires.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
1.E.3	R.11	Favoriser la mobilité active et les accès vers les nouvelles liaisons créées dans le cadre du CRU.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.3	R.12	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
AXE 2				
2.1	R.1	Pacifier et sécuriser les voiries adjacentes à la berme centrale.	1	Augmenter l'attractivité et sécuriser l'espace.
2.1	R.2	Prévoir des traversées ponctuelles grâce à des platelages.	2	Permettre la traversée ou l'usage de l'espace.
2.1	R.3	Envisager la végétalisation de la portion de voie de tram située sur le rond-point de la place Rochefort.	2	Renforcer le maillage vert.
2.1	R.4	Aménager une noue centrale plantée, dans l'axe des arbres, sur toute l'avenue, exceptée aux	1	Favoriser l'infiltration de l'eau.

		intersections routières. Etant donnée la largeur disponible, elle pourra faire environ 2,50 m de largeur, à l'instar de celles aménagées sur l'exemplaire boulevard de la Woluwe.		
2.1	R.5	Intégrer à l'aménagement des plantations.	2	Filtrer les eaux de ruissellement.
2.1	R.6	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres.	2	Récupérer les eaux de ruissellement et favoriser la croissance des arbres.
2.1	R.7	Favoriser l'usage de la berme centrale par les piétons voire les cyclistes.	2	Assurer du bon partage de l'espace public entre ces modes.
2.1	R.8	Renforcer les connexions entre les quartiers.	2	Compléter l'offre de vélos partagés.
2.1	R.9	Veiller à garantir l'accessibilité sécurisée des arrêts de la STIB.	1	Garantir l'accès aux arrêts STIB et faciliter les déplacements de toute la population.
2.1	R.10	Veiller à inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas reporter la problématique de la circulation et du stationnement dans des rues sous-capacitaires.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
2.1	R.11	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.1	R.12	Réutiliser les pavés retirés ici pour un autre aménagement : créer des cheminements piétons dans le nouveau parc de l'Avant-Senne.	3	Réutiliser des matériaux.
2.2	R.1	Pacifier et sécuriser les voiries adjacentes à la berme centrale.	1	Augmenter l'attractivité et sécuriser l'espace.
2.2	R.2	Prévoir des traversées ponctuelles grâce à des platelages.	2	Permettre la traversée ou l'usage de l'espace.
2.2	R.3	Mettre en place des aménagements didactiques à destination des enfants, mais aussi des autres usagers de l'espace public.	3	Informé et sensibiliser à la qualité de l'eau, sa gestion, et la biodiversité qui y est liée.
2.2	R.4	Aménager une noue centrale plantée, dans l'axe des arbres, sur toute l'avenue, exceptée aux intersections routières. Etant donnée la largeur disponible, elle pourra faire environ 2,50 m de largeur, à l'instar de celles aménagées sur l'exemplaire boulevard de la Woluwe. Il est possible de réduire cette largeur à 1,60 m afin de conserver de l'espace pour d'autres usages, tels qu'un espace public et des aires de jeux.	1	Favoriser l'infiltration de l'eau.
2.2	R.5	Végétaliser de la voie de tram sur le tronçon en face des ateliers STIB (entre le 1 et 44 de l'avenue). La mise en œuvre risque toutefois d'être plus complexe que pour l'avenue du Parc, étant donné que la voie de tram n'est ici pas	3	Renforcer l'épaisseur paysagère du terre-plein central, en plus d'améliorer la perméabilité générale du périmètre dans un des

		pavée mais recouverte d'un revêtement bitumineux. Cela évitera toute utilisation de la voie de tram pour le trafic routier.		principaux axes d'écoulement des eaux de ruissellement.
2.2	R.6	Intégrer à l'aménagement des plantations.	2	Filtrer les eaux de ruissellement.
2.2	R.7	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres.	2	Récupérer les eaux de ruissellement et de favoriser la croissance des arbres.
2.2	R.8	Favoriser l'usage de la berne centrale par les piétons voire les cyclistes.	1	Assurer du bon partage de l'espace public entre ces modes.
2.2	R.9	Renforcer les connexions entre les quartiers.	3	Compléter l'offre de vélos partagés.
2.2	R.10	Veiller à garantir l'accessibilité sécurisés des arrêts de la STIB.	1	Garantir l'accès aux arrêts STIB et faciliter les déplacements de toute la population.
2.2	R.11	Analyse du besoin en emplacements de parking autour de l'avenue du Roi et de la pression qui découlera de la suppression de places de parking.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
2.2	R.12	Veiller à inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas reporter la problématique de la circulation et du stationnement dans des rues sous-capacitaires .	2	Limiter la pression sur le stationnement.
2.2	R.13	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.3	R.1	Aménager des noues latérales plantées dans les trottoirs, en ouvrant le revêtement.	1	Favoriser l'infiltration de l'eau.
2.3	R.2	Intégrer à l'aménagement des plantations.	2	Filtrer les eaux de ruissellement.
2.3	R.3	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres.	2	Récupérer les eaux de ruissellement et favoriser la croissance des arbres.
2.3	R.4	Utilisation de revêtements bitumeux poreux.	3	Améliorer la perméabilité des revêtements de voirie.
2.3	R.5	Remplacer les pavés actuels par un revêtement plus perméable, tel que des dalles alvéolées.	3	Améliorer la perméabilité des emplacements de parking.
2.3	R.6	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.3	R.7	Réutiliser les pavés retirés ici pour un autre aménagement : créer des cheminements piétons dans le nouveau parc de l'Avant-Senne.	3	Réutiliser des matériaux.
AXE 3				
3.1		Aucune recommandation		/

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

L'ensemble des recommandations relatives au programme du CRU sont reprises ci-dessous, classées par fiche.

Trois ordres de priorité sont définis :

- **1** : Priorité élevée – recommandation indispensable ;
- **2** : Priorité moyenne – recommandation vivement conseillée ;
- **3** : Priorité faible – recommandation conseillée.

Tableau 10: Tableau de synthèse des recommandations

N° FICHE	N° RECOMMANDATION	RECOMMANDATIONS ISSUES DU RIE	PRIORITÉ	REMARQUE/OBJECTIF VISÉ
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES				
		Aucune recommandation		/
AXE 0				
0.1		Aucune recommandation		/
AXE 1				
1.A.1	R.1	Conserver autant que possible l'activité maraîchère.	2	Maintenir l'agriculture urbaine.
1.A.1	R.2	Envisager l'installation de panneaux didactiques à destination des usagers du parc sur l'agriculture urbaine, et en particulier des enfants.	3	Sensibiliser à l'agriculture urbaine.
1.A.1	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets (1.A.2, 1.A.3, 1.A.4) pour un aménagement végétal cohérent.	2	Mettre en cohérence les différents projets de végétalisation.
1.A.1	R.4	Faire le choix d'espèces indigènes résistantes aux conditions du milieu urbain et non invasives.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.A.1	R.5	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.1	R.6	Limiter l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables au droit des cheminements piétons.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.1	R.7	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.1	R.8	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour les cheminements piétons (ex : platelage en	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.

		bois, pavés (relativement cher à la pose mais durable, et offre une possibilité d'harmonisation avec le trottoir), dalles alvéolées).		
1.A.1	R.9	Réaménager la zone imperméable en zone perméable.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.1	R.10	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4) pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.1	R.11	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.A.1	R.12	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.1	R.13	Favoriser le réemploi de matériaux.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.1	R.14	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.1	R.15	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.2	R.1	Sécuriser le parc des voies de chemin de fer.	1	Assurer la sécurité de l'aménagement.
1.A.2	R.2	Coordonner ce projet avec les autres projets (1.A.1, 1.A.3, 1.A.4) pour un aménagement végétal cohérent.	2	Mettre en cohérence les différents projets de végétalisation.
1.A.2	R.3	Procéder à un inventaire biologique de la végétation en présence.	2	Déterminer les espèces, leur état de santé et la plus-value de profiter de l'aménagement du parc de la Senne pour éventuellement en remplacer. Adapter les travaux et aménager le cheminement piéton de façon à minimiser la dégradation des espèces en bonne santé.
1.A.2	R.4	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans l'aménagement du parc : prendre en compte la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique, leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles intervention.	2	Préserver et renforcer le maillage vert.

1.A.2	R.5	Veiller à limiter la destruction des espèces et leurs habitats lors des travaux d'aménagement et conserver la végétation actuelle autant que possible : aménager le cheminement piéton sur le chemin existant. Aux sections où aucun chemin n'existe, aménager le cheminement piéton de façon à minimiser la dégradation des espèces végétales existantes	2	Préserver et renforcer le maillage vert.
1.A.2	R.6	Faire le choix d'espèces indigènes, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbre.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.A.2	R.7	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.2	R.8	Limiter et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables au droit du cheminement piéton. Seul le cheminement piéton/cyclable et les aires de jeux pourront être aménagées avec un revêtement (semi-)perméables, les autres zones du parc devront être végétalisées.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.2	R.9	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.2	R.10	Penser à des mesures techniques pour limiter l'imperméabilisation des sols : utilisation de matériaux perméables pour l'aménagement de cheminements praticables en vélo et autres modes actifs, comme par exemple un platelage en bois (possibilité de récupération de matériaux), des pavés (relativement cher à la pose mais très durable, et offre une possibilité d'harmonie avec le trottoir) ou encore des dalles alvéolées.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.2	R.11	Conserver un maximum de surface perméable. Seuls les cheminements piétons et les aires de jeux auront besoin d'avoir un revêtement.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.2	R.12	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.3 et 1.A.4) pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.2	R.13	Coordination avec les parcours des ICR et du RER vélo pour ne pas créer 3 parcours parallèles incomplets.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.2	R.14	Assurer les liaisons avec la colonnade Avenue Fonsny.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.2	R.15	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.

1.A.2	R.16	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.2	R.17	Installer des poubelles à intervalles réguliers.	3	Améliorer l'hygiène publique.
1.A.2	R.18	Favoriser le réemploi de matériaux.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.2	R.19	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.2	R.20	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.3	R.1	Sécuriser le passage à travers le parking de Basic Fit.	1	Éviter tout risque d'accident avec les véhicules.
1.A.3	R.2	Retirer, si possible, les barrières du parking.	3	Améliorer l'esthétique de cette percée visuelle.
1.A.3	R.3	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.3	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.3	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.2 et 1.A.4) pour faciliter les accès aux parcours modes actifs alternatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.A.3	R.6	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.A.3	R.7	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes avenue Van Volxem.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.3	R.8	Favoriser le réemploi de matériaux pour l'aménagement de la servitude.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.3	R.9	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.3	R.10	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.

1.A.4	R.1	Envisager deux ouvertures du site : l'une au droit de l'arrêt Imprimerie, l'autre du côté de la colonnade.	2	Améliorer l'accessibilité du parc de l'Avant-Senne.
1.A.4	R.2	Sécuriser le site : cohabitation entre les usages de loisirs et logistiques, accès dangereux (rampe vers les voies de chemin de fer et tunnel technique).	1	Assurer la sécurité de l'aménagement.
1.A.4	R.3	Coordonner ce projet avec les autres projets (1.A.1, 1.A.2, 1.A.3) pour un aménagement végétal cohérent.	2	Mettre en cohérence les différents projets de végétalisation.
1.A.4	R.4	Conserver les arbres sur le site.	2	Maintenir la végétation existante.
1.A.4	R.5	Prendre en compte le réseau écologique bruxellois dans l'aménagement du parc : prendre en compte la présence et la localisation des zones constitutives du réseau écologique à proximité (talus du chemin de fer), leurs caractéristiques, leur fonctionnalité, les besoins de connexions régionale et interrégionales ; prendre en compte les espèces et typologies d'habitats (diversité structurelle) adéquates pour toute nouvelles intervention.	1	Préserver et renforcer le maillage vert.
1.A.4	R.6	Faire le choix d'espèces indigènes, non invasives, et pourquoi pas filtrantes si les avaloirs de la voirie se déversent dans les fosses d'arbre.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.A.4	R.7	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.A.4	R.8	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.A.4	R.9	Limitier et réduire l'imperméabilisation des sols par l'usage de revêtements (semi-)perméables notamment.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.4	R.10	Privilégier des revêtements (semi-)perméables pour l'aire de jeux et les cheminements piétons (ex : platelage en bois, pavés (relativement cher à la pose mais durable, et offre une possibilité d'harmonisation avec le trottoir), dalles alvéolées).	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.4	R.11	Conserver un maximum de surface perméable. Seuls les cheminements piétons et les aires de jeux auront besoin d'avoir un revêtement.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.A.4	R.12	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.2 et 1.A.3) pour faciliter les accès aux parcours modes actifs alternatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.

1.A.4	R.13	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.A.4	R.14	Assurer des passages sécurisés pour les modes actifs en cas de partage de l'espace public avec d'éventuels emplacements de stationnement.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.4	R.15	Tenir compte de la circulation routière et des traversées de voirie en amont.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.A.4	R.16	Installer des poubelles à l'aire de jeux.	3	Améliorer l'hygiène publique.
1.A.4	R.17	Favoriser le réemploi de matériaux pour l'aménagement de la zone (cheminements et aire de jeux).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.4	R.18	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables (conformément aux prescriptions du Plan Air Climat Energie en vigueur).	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.A.4	R.19	Favoriser l'utilisation de matériaux « durables ».	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.B.1	R.1	Valoriser les talus de chemin de fer à l'instar de ce qui est envisagé au niveau écologique dans la fiche-projet 1.A.2.	1	Assurer une cohérence des aménagements et renforcer le maillage vert.
1.B.1	R.2	Préférer les espèces indigènes pour une éventuelle végétalisation.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.B.1	R.3	Tenir compte de la proximité des lignes de chemin de fer pour intégrer dans les aménagements des mesures de réduction des nuisances liées au bruit ferroviaire.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.1	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.1	R.5	Envisager une amélioration du revêtement du sol : ouverture de l'enrobé bitumineux latéralement par exemple en maintenant une portion d'enrobé qui permettra un passage.	3	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.1	R.6	Coordonner ce projet avec les autres projets (les fiches 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4) pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.1	R.7	Coordination avec les parcours des ICR et du RER vélo pour ne pas créer des parcours parallèles incomplets.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.1	R.8	Assurer les liaisons avec les réseaux cyclables de Forest.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.B.1	R.9	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.

1.B.1	R.10	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.2	R.1	Profiter de la restructuration de la chaussée pour renforcer une continuité verte (projet de PRDD). Le parvis envisagé dans le projet pourra aussi intégrer de la végétation.	2	Renforcer le maillage vert.
1.B.2	R.2	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.2	R.3	Envisager l'aménagement de déversoirs au droit des arbres en bermes centrales afin de permettre l'infiltration des eaux de ruissellement, qui alimenteraient les végétaux présents.	2	Améliorer la gestion de l'eau.
1.B.2	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.2	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets de l'axe 1 pour créer des aménagements continus et qualitatifs.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.2	R.6	S'assurer de coordonner et réaliser plusieurs de ces projets pour ne pas créer de nouvelles discontinuités.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.2	R.7	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.2	R.8	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.2	R.9	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.3	R.1	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.3	R.2	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.3	R.3	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.3	R.4	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.3	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur du Pont de Luttre.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.3	R.6	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.

1.B.4	R.1	Utiliser la même teinte de revêtement (ou le même revêtement) pour les plateaux surélevés que pour les trottoirs et arrêts de transports.	3	Marquer nettement le passage piéton (sécurité).
1.B.4	R.2	Privilégier la plantation d'espèces indigènes.	3	Favoriser les espèces indigènes.
1.B.4	R.3	Viser une harmonie avec les espèces déjà présentes.	3	Harmoniser le paysage urbain.
1.B.4	R.4	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.4	R.5	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.4	R.6	Intégrer des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement et un renforcement de la perméabilité des sols, car cet axe routier est en zone basse topographique et reçoit des écoulements (depuis l'est).	1	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.4	R.7	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres. Cela permet de récupérer les eaux de ruissellement et de favoriser la croissance des arbres.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.4	R.8	Favoriser un revêtement semi-perméable compatible avec le trafic.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.4	R.9	Envisager l'aménagement de déversoir au droit des fosses d'arbres afin de favoriser leur développement.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.4	R.10	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.4	R.11	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.4	R.12	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.4	R.13	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.4	R.14	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.4	R.15	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5a	R.1	Privilégier les espèces reprises sur la liste prioritaire édictée par Bruxelles Environnement en la matière pour la végétalisation	2	Privilégier les espèces indigènes.

1.B.5a	R.2	Intégrer au réaménagement des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement dans un réseau séparatif visant à une filtration et une infiltration des eaux.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.5a	R.3	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.5a	R.4	Envisager, si possible selon les modalités du projet, une perméabilité des revêtements par endroit afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement.	3	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.5a	R.5	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.5a	R.6	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.5a	R.7	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5a	R.8	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5b	R.1	Privilégier les espèces reprises sur la liste prioritaire édictée par Bruxelles Environnement en la matière pour la végétalisation	2	Privilégier les espèces indigènes.
1.B.5b	R.2	Intégrer au réaménagement des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement dans un réseau séparatif visant à une filtration et une infiltration des eaux.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.5b	R.3	Envisager, si possible selon les modalités du projet, une perméabilité des revêtements par endroit afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement.	3	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.5b	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.5b	R.5	Analyse du besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	2	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.B.5b	R.6	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.5b	R.7	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours dans le secteur.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.5b	R.8	Réaliser les aménagements en coordination avec tous les acteurs concernés.	2	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.6	R.1	Végétaliser ponctuellement sur et entre les poteaux de la colonnade.	2	Appuyer les mobilités douces et d'envisager une liaison avec

				les futurs parcs de l'Avant-Senne et des Rails de l'autre côté des rails.
1.B.6	R.2	Intégrer des mesures d'atténuation du bruit et vibrations liés au trafic ferroviaire sur le toit de la colonnade.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.6	R.3	Intégrer des mesures d'atténuation du bruit routier pour limiter les résonances sous le passage de la colonnade.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.6	R.4	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.6	R.5	Coordonner ce projet avec les autres projets de l'axe 1, de la STIB et du schéma directeur Midi pour créer des aménagements continus et complémentaires au-delà du périmètre CRU.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.6	R.6	Coordination avec les parcours des ICR et du RER vélo pour garantir des parcours cyclistes qualitatifs au-delà du cheminement le long des voies ferrées.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.6	R.7	Assurer les liaisons au-delà vers la gare du Midi.	1	Intégrer l'aménagement dans une vision plus globale de la mobilité.
1.B.6	R.8	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.6	R.9	Tenir compte de la circulation routière et des traversées piétonnes avenue Fonsny et en amont des nouveaux parcours.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.7	R.1	Tenir compte de la problématique des nuisances sonores dans le tunnel avant tout aménagement.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.7	R.2	La qualité et le confort d'utilisation du tunnel pour les piétons et cyclistes seront fortement liés aux mesures d'atténuation du bruit.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.7	R.3	Privilégier des dispositifs d'éclairage économes et durables, tels que ceux proposés par le Plan Lumière Régional.	2	Réduire les consommations énergétiques.
1.B.7	R.4	Coordonner ce projet avec les autres projets en cours afin que le tunnel aménagé ne débouche pas au final sur des aménagements inadaptés ou peu qualitatifs ; créant une nouvelle discontinuité au-delà du tunnel (ex : débouché d'un tunnel sur un trottoir peu large, inadapté aux PMR et sans connexion facilité vers les transports en commun).	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.7	R.5	Assurer un aménagement de qualité et sûr pour les modes actifs.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.B.7	R.6	Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.

1.B.8	R.1	Prendre en considération les nuisances possibles liées aux trams (principalement le virage Fonsny / Avenue du Roi) et à la mobilité automobile.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.8	R.2	Des mesures d'atténuations devraient normalement être intégrées dans le projet Constitution de la STIB.	/	Réduire les nuisances sonores.
1.B.8	R.3	Intégrer la question de la gestion des eaux au réaménagement global de ce carrefour.	1	Temporiser l'écoulement des eaux du bassin versant mais aussi et surtout d'assurer la sécurité du passage du tram en sous-sol.
1.B.8	R.4	Un réaménagement complet du carrefour pourra permettre de penser à une réduction de l'imperméabilisation du sol en favorisant l'usage de revêtements perméables, en particulier pour les voies de tram.	2	Réduire l'imperméabilisation des sols.
1.B.8	R.5	Coordonner les aménagements avec le projet Constitution et réaliser les aménagements en concordance avec les acteurs concernés.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.8	R.6	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	1	Favoriser les mobilités douces.
1.B.8	R.8	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.8	R.8	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.9	R.1	Prendre en considération les nuisances possibles liées aux trams (principalement le virage Fonsny / Avenue du Roi) et à la mobilité automobile.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.9	R.2	Des mesures d'atténuations devraient normalement être intégrées dans le projet Constitution de la STIB.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.B.9	R.3	Favoriser des dispositifs permettant de filtrer les eaux qui pourront être chargées de particules polluantes, et de les renvoyer vers un réseau séparatif afin de ne pas saturer le réseau d'égouts.	2	Améliorer la gestion des eaux.
1.B.9	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.B.9	R.5	Coordonner les aménagements avec le projet Constitution et réaliser les aménagements en concordance avec les acteurs concernés.	1	Mettre en cohérence les aménagements.
1.B.9	R.6	Tenir compte de la circulation routière pour créer des traversées sécurisées.	2	Favoriser les mobilités douces.

1.B.9	R.7	Adapter les cycles de feux pour répondre aux besoins des différents modes (voire penser à installer des systèmes de gestion de feux intelligents).	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.B.9	R.8	Créer des aménagements adaptés pour les personnes à mobilité réduite.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.B.9	R.9	Ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs	1	Favoriser les mobilités alternatives.
1.B.9	R.10	Analyser le besoin en stationnement en voirie pour relocaliser si nécessaire les emplacements supprimés.	3	Ne pas renforcer la pression sur le stationnement.
1.C.1	R.1	Prévoir des mesures assurant la sécurité des enfants et des personnes côtoyant le lieu lors de la phase de travaux.	1	Assurer la sécurité pendant la phase de travaux.
1.C.1	R.2	Les études devront dans la mesure du possible intégrer un volet bruit afin de considérer des mesures visant à limiter le bruit routier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.1	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de rénovation du bâtiment, une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable, autres que les panneaux solaires.	2	Réduire les consommations énergétiques, voire favoriser la production d'énergie renouvelable.
1.C.1	R.4	Limitier ses effets négatifs, voir renforcer ses effets positifs, sur le climat et l'effet d'îlot de chaleur urbain.	3	Participer à l'amélioration du climat et du microclimat.
1.C.1	R.5	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.1	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.1	R.7	Faciliter la mobilité des PMR.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.1	R.8	Favoriser la mobilité douce.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.9	Assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.10	Sécuriser les cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.11	Proposer la continuité des cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.1	R.12	Valoriser l'accès aux transports en communs.	3	Favoriser les mobilités alternatives.
1.C.1	R.13	Ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs.	1	Favoriser les mobilités alternatives.

1.C.1	R.14	Favoriser le réemploi de matériaux pour la rénovation du bâtiment.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.1	R.15	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.2	R.1	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.2	R.2	Protéger acoustiquement les façades donnant sur la voirie.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.2	R.3	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de construction du bâtiment, une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable, autres que les panneaux solaires.	2	Réduire les consommations énergétiques, voire favoriser la production d'énergie renouvelable.
1.C.2	R.4	Limiter ses effets négatifs, voir renforcer ses effets positifs, sur le climat et l'effet d'îlot de chaleur urbain.	3	Participer à l'amélioration du climat et du microclimat.
1.C.2	R.5	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.2	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.2	R.7	Faciliter la mobilité des PMR.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.2	R.8	Favoriser la mobilité douce.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.9	Assurer le partage de l'espace public entre les modes piétons et cyclistes.	3	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.10	Sécuriser les cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.11	Proposer la continuité des cheminements.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.2	R.12	Valoriser l'accès aux transports en communs.	2	Favoriser les mobilités alternatives.
1.C.2	R.13	Ne pas obérer sur la circulation et l'efficacité des transports en communs.	1	Favoriser les mobilités alternatives.
1.C.2	R.14	Favoriser le réemploi de matériaux pour la rénovation du bâtiment.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.2	R.15	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet, l'usage de matériaux durables.	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.
1.C.3	R.1	S'assurer de rendre compatibles les activités prévues dans le cadre de ce projet de	1	Mettre en cohérence les aménagements.

		ressourcerie avec les autres développements planifiés par la STIB (logements et commerces).		
1.C.3	R.2	Envisager la végétalisation de la toiture plate, sur le pourtour du bâtiment.	3	Offrir un élément de liaison intéressant entre les intérieurs d'îlots de part et d'autre, d'un point de vue paysager et écologique.
1.C.3	R.3	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.3	R.4	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.3	R.5	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.3	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.3	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du bâtiment.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.3	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.3	R.9	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.3	R.10	Assurer une liaison entre la rue de Belgrade et l'avenue Fonsny au gabarit adapté pour être suffisamment lisible et attractive dans le tissu urbain.	2	Améliorer la mobilité
1.C.3	R.11	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
1.C.3	R.12	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Améliorer la circulation de tous les modes.
1.C.4	R.1	Conserver des emplois en insertion sociale pour la gestion de l'épicerie, et favoriser cela également pour la ressourcerie temporaire.	1	Maintenir et développer l'offre en emplois adaptés à la population.
1.C.4	R.2	Préférer la vente de produits locaux et/ou issus de l'agriculture biologique.	3	Privilégier des aliments de qualité.
1.C.4	R.3	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances pour limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.4	R.4	Adapter le bâtiment à sa situation en zone inondable.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.C.4	R.5	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et

				ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.4	R.6	Encourager la mobilité active au départ et à destination du bâtiment.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.4	R.7	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.4	R.8	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Assurer l'accessibilité de toute la population.
1.C.4	R.9	Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe.	2	Réduire l'impact des activités logistiques.
1.C.4	R.10	Organiser les entrées/sorties des flux logistiques selon des parcours à destination des voiries les plus capacitaires.	2	Réduire l'impact des activités logistiques.
1.C.4	R.11	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Réduire l'impact des activités logistiques.
1.C.5	R.1	Favoriser des logements de superficies relativement grandes, permettant d'accueillir des foyers nombreux.	1	Varier l'offre de logements, celle de logements de petites superficies étant conséquente.
1.C.5	R.2	Considérer l'ensemble des projets de logements dans ces quartiers.	1	Maintenir une variété de l'offre, et de ne pas participer à une ghettoïsation.
1.C.5	R.3	Analyser les niveaux de bruit routier et le cas échéant intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances liées à ce même bruit.	1	Réduire les nuisances sonores.
1.C.5	R.4	Prévoir des mesures pour limiter l'impact du chantier.	2	Réduire les nuisances sonores.
1.C.5	R.5	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de rénovation du bâtiment, une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	3	Réduire les consommations énergétiques, voire favoriser la production d'énergie renouvelable.
1.C.5	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.C.5	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du bâtiment.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.5	R.8	Prévoir dans ce cadre des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser les mobilités douces.
1.C.5	R.9	Réfléchir à la demande en stationnement qui sera liée au projet.	2	Proposer suffisamment de stationnements, sans les surdimensionner.
1.C.5	R.10	Favoriser, par le biais du cahier des charges destiné à la mise en œuvre du projet de	3	Utiliser des matériaux ayant une faible empreinte environnementale.

		rénovation du bâtiment, l'usage de matériaux durables.		
1.E.1	R.1	Construction d'un bâtiment en R+2, le maximum possible au regard des règles du Règlement Régional d'Urbanisme (cf. RRU Titre 1).	1	Densifier et de pouvoir offrir davantage de surface.
1.E.1	R.2	Préférer une construction avec une toiture plate.	2	Accueillir des éléments de durabilité (toiture végétalisée, dispositifs de production d'énergie).
1.E.1	R.3	Prêter attention à la bonne intégration du nouveau bâtiment dans son environnement bâti.	1	Préserver le cadre bâti.
1.E.1	R.4	Adapter la construction à sa situation en zone inondable: Intégrer des éléments architecturaux permettant de réduire les dégâts que pourrait causer une inondation et l'impact potentiel sur les parcelles proches et en aval topographique ; protéger le bâtiment contre les remontées d'eau dues à un refoulement du réseau d'égouts ou au ruissellement d'eau.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.E.1	R.5	Conserver un maximum de surface non-imperméabilisée en intérieur d'îlot.	2	Participer aux enjeux régionaux de valorisation de la valeur écologique et paysagère de ces espaces.
1.E.1	R.6	Envisager la végétalisation de la toiture plate du bâtiment.	3	Renforcer le maillage vert.
1.E.1	R.7	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances sonores et vibratoires.	1	limiter la diffusion du bruit sur le site et vers le tissu bâti environnant.
1.E.1	R.8	Intégrer à la construction des bâtiments des mesures pour atténuer les nuisances liées au bruit routier.	1	Limiter l'impact du chantier sur les autres fonctions environnantes.
1.E.1	R.9	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.
1.E.1	R.10	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Réduire les consommations énergétiques, voire produire de l'énergie renouvelable.
1.E.1	R.11	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.E.1	R.12	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.1	R.13	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.1	R.14	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.

1.E.1	R.15	Intégrer une réflexion sur la demande en stationnement qui sera liée au projet pour les logements : Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe ; organiser les entrées/sorties des flux logistiques selon des parcours à destination des voiries les plus capacitaires.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
1.E.1	R.16	Proposer des modes de déplacements/livraisons logistiques alternatifs aux véhicules motorisés.	2	Permettre un déplacement alternatif pour les usagers.
1.E.1	R.17	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
1.E.2	R.1	Envisager la végétalisation de la toiture plate du bâtiment.	3	Renforcer le maillage vert
1.E.2	R.2	Doter le site d'une isolation acoustique adaptée pour les activités artistiques voire de spectacle.	1	Améliorer le confort acoustique.
1.E.2	R.3	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Remplir un des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale via la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
1.E.2	R.4	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.E.2	R.5	Prévoir des emplacements de parcage vélos à destination des futurs spectateurs.	2	Améliorer l'accessibilité aux spectateurs.
1.E.2	R.6	Assurer des accès PMR qualitatifs.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
1.E.2	R.7	Prêter une forte attention à la présence d'amiante dans le bâtiment, et envisager une évacuation adaptée des matériaux en contenant lors de la phase de réaménagement.	1	Ne pas exposer les utilisateurs aux poussières d'amiante.
1.E.2	R.8	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
1.E.3	R.1	Adapter la construction à sa situation en zone inondable: Intégrer des éléments architecturaux permettant de réduire les dégâts que pourrait causer une inondation et l'impact potentiel sur les parcelles proches et en aval topographique ; protéger le bâtiment contre les remontées d'eau dues à un refoulement du réseau d'égouts ou au ruissellement d'eau.	1	Réduire la vulnérabilité aux inondations.
1.E.3	R.2	Intégrer dans le projet des mesures pour protéger le futur bâtiment des nuisances sonores	1	Améliorer le confort acoustique.

		environnantes (principalement bruit routier), particulièrement dans le cas du scénario 3.		
1.E.3	R.3	Ne pas apporter de trop fortes nuisances sonores lors du chantier.	2	Améliorer le confort acoustique à l'intérieur des nouvelles constructions.
1.E.3	R.4	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une amélioration des performances énergétiques et, en complément, l'installation de dispositifs produisant de l'énergie renouvelable.	2	Remplir un des objectifs de la Région de Bruxelles-Capitale via la mesure 34 « Définir une stratégie régionale de développement des énergies renouvelables » du Plan Air-Climat-Energie.
1.E.3	R.5	Recycler au maximum les eaux pluviales via notamment la mise en place d'équipements techniques adaptés.	2	Réduire les consommations d'eau.
1.E.3	R.6	Maitriser l'intégralité des eaux de pluie reçues par le site de projet.	1	Ne générer aucun ruissellement hors du site, et ne rejeter aucune eau pluviale ou de ruissellement à l'égout.
1.E.3	R.7	Encourager la mobilité active au départ et à destination du nouvel immeuble.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.3	R.8	Prévoir des parkings vélos qualitatifs, sécurisés et accessibles.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.3	R.9	Assurer des accès PMR adaptés et sécurisés.	1	Faciliter les déplacements de toute la population.
1.E.3	R.10	Intégrer une réflexion sur la demande en stationnement qui sera liée au projet pour les logements : Organiser les déplacements logistiques routiers en dehors des heures de pointe ; organiser les entrées/sorties des flux logistiques selon des parcours à destination des voiries les plus capacitaires.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
1.E.3	R.11	Favoriser la mobilité active et les accès vers les nouvelles liaisons créées dans le cadre du CRU.	2	Favoriser la mobilité active.
1.E.3	R.12	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
AXE 2				
2.1	R.1	Pacifier et sécuriser les voiries adjacentes à la berme centrale.	1	Augmenter l'attractivité et sécuriser l'espace.
2.1	R.2	Prévoir des traversées ponctuelles grâce à des platelages.	2	Permettre la traversée ou l'usage de l'espace.
2.1	R.3	Envisager la végétalisation de la portion de voie de tram située sur le rond-point de la place Rochefort.	2	Renforcer le maillage vert.
2.1	R.4	Aménager une noue centrale plantée, dans l'axe des arbres, sur toute l'avenue, exceptée aux	1	Favoriser l'infiltration de l'eau.

		intersections routières. Etant donnée la largeur disponible, elle pourra faire environ 2,50 m de largeur, à l'instar de celles aménagées sur l'exemplaire boulevard de la Woluwe.		
2.1	R.5	Intégrer à l'aménagement des plantations.	2	Filtrer les eaux de ruissellement.
2.1	R.6	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres.	2	Récupérer les eaux de ruissellement et favoriser la croissance des arbres.
2.1	R.7	Favoriser l'usage de la berme centrale par les piétons voire les cyclistes.	2	Assurer du bon partage de l'espace public entre ces modes.
2.1	R.8	Renforcer les connexions entre les quartiers.	2	Compléter l'offre de vélos partagés.
2.1	R.9	Veiller à garantir l'accessibilité sécurisée des arrêts de la STIB.	1	Garantir l'accès aux arrêts STIB et faciliter les déplacements de toute la population.
2.1	R.10	Veiller à inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas reporter la problématique de la circulation et du stationnement dans des rues sous-capacitaires.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
2.1	R.11	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.1	R.12	Réutiliser les pavés retirés ici pour un autre aménagement : créer des cheminements piétons dans le nouveau parc de l'Avant-Senne.	3	Réutiliser des matériaux.
2.2	R.1	Pacifier et sécuriser les voiries adjacentes à la berme centrale.	1	Augmenter l'attractivité et sécuriser l'espace.
2.2	R.2	Prévoir des traversées ponctuelles grâce à des platelages.	2	Permettre la traversée ou l'usage de l'espace.
2.2	R.3	Mettre en place des aménagements didactiques à destination des enfants, mais aussi des autres usagers de l'espace public.	3	Informers et sensibiliser à la qualité de l'eau, sa gestion, et la biodiversité qui y est liée.
2.2	R.4	Aménager une noue centrale plantée, dans l'axe des arbres, sur toute l'avenue, exceptée aux intersections routières. Etant donnée la largeur disponible, elle pourra faire environ 2,50 m de largeur, à l'instar de celles aménagées sur l'exemplaire boulevard de la Woluwe. Il est possible de réduire cette largeur à 1,60 m afin de conserver de l'espace pour d'autres usages, tels qu'un espace public et des aires de jeux.	1	Favoriser l'infiltration de l'eau.
2.2	R.5	Végétaliser de la voie de tram sur le tronçon en face des ateliers STIB (entre le 1 et 44 de l'avenue). La mise en œuvre risque toutefois d'être plus complexe que pour l'avenue du Parc, étant donné que la voie de tram n'est ici pas	3	Renforcer l'épaisseur paysagère du terre-plein central, en plus d'améliorer la perméabilité générale du périmètre dans un des

		pavée mais recouverte d'un revêtement bitumineux. Cela évitera toute utilisation de la voie de tram pour le trafic routier.		principaux axes d'écoulement des eaux de ruissellement.
2.2	R.6	Intégrer à l'aménagement des plantations.	2	Filtrer les eaux de ruissellement.
2.2	R.7	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres.	2	Récupérer les eaux de ruissellement et de favoriser la croissance des arbres.
2.2	R.8	Favoriser l'usage de la berne centrale par les piétons voire les cyclistes.	1	Assurer du bon partage de l'espace public entre ces modes.
2.2	R.9	Renforcer les connexions entre les quartiers.	3	Compléter l'offre de vélos partagés.
2.2	R.10	Veiller à garantir l'accessibilité sécurisés des arrêts de la STIB.	1	Garantir l'accès aux arrêts STIB et faciliter les déplacements de toute la population.
2.2	R.11	Analyse du besoin en emplacements de parking autour de l'avenue du Roi et de la pression qui découlera de la suppression de places de parking.	2	Limiter la pression sur le stationnement.
2.2	R.12	Veiller à inclure dans la réflexion les rues adjacentes et à ne pas reporter la problématique de la circulation et du stationnement dans des rues sous-capacitaires .	2	Limiter la pression sur le stationnement.
2.2	R.13	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.3	R.1	Aménager des noues latérales plantées dans les trottoirs, en ouvrant le revêtement.	1	Favoriser l'infiltration de l'eau.
2.3	R.2	Intégrer à l'aménagement des plantations.	2	Filtrer les eaux de ruissellement.
2.3	R.3	Envisager l'aménagement de déversoir pour les eaux pluviales au droit des fosses d'arbres.	2	Récupérer les eaux de ruissellement et favoriser la croissance des arbres.
2.3	R.4	Utilisation de revêtements bitumeux poreux.	3	Améliorer la perméabilité des revêtements de voirie.
2.3	R.5	Remplacer les pavés actuels par un revêtement plus perméable, tel que des dalles alvéolées.	3	Améliorer la perméabilité des emplacements de parking.
2.3	R.6	Intégrer au cahier des charges des prescriptions visant une empreinte environnementale faible, à la fois durant la construction et l'utilisation.	3	Réduire l'empreinte écologique des nouveaux bâtiments.
2.3	R.7	Réutiliser les pavés retirés ici pour un autre aménagement : créer des cheminements piétons dans le nouveau parc de l'Avant-Senne.	3	Réutiliser des matériaux.
AXE 3				
3.1		Aucune recommandation		/

Annexe 5 / Bijlage 5

Tableau détaillant les adaptations ou réponses apportées aux différents avis ou remarques mentionnés dans les autres annexes

Tabel met een overzicht van de aanpassingen of antwoorden die verwerkt zijn naar aanleiding van de verschillende hierboven vermelde adviezen en opmerkingen

CRU 4 « Avenue du Roi » : Tableau des motivations/modifications

Sujets	Remarques émises	Motivations	Modifications
<p>Quant à l'enquête publique et la participation citoyenne</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que la S.A. DODDER remet en cause la régularité de l'enquête publique constatant qu'aucune information écrite n'a été relayée pour informer de la tenue de ce dispositif ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Une maison en plus » et le Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) déplorent que les dispositifs participatifs des Contrats De Quartiers (CQD) ne soient pas aussi appliqués dans le cadre d'un Contrat de Rénovation Urbaine. En effet, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, aucune coordination des dispositifs d'information et des processus participatifs n'est mise place soit par les pouvoirs publics, soit par un opérateur déterminé. Cela rend difficile, pour un citoyen, le suivi de l'ensemble du Contrat de Rénovation Urbaine autant que sa participation à l'élaboration du diagnostic ; Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, le niveau de participation se résume ici à de l'information ;</p> <p>Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, si le Contrat de Rénovation Urbaine veut assurer une certaine cohérence, le processus participatif doit être élargi à l'ensemble des projets et pas uniquement aux projets d'une certaine envergure (cf : art. 43 § 3 Ordonnance Organique de la Revitalisation Urbaine). En effet, selon eux, l'ampleur du budget n'est pas un facteur pertinent pour déterminer l'importance d'un projet dans la vie quotidienne d'un citoyen, des projets plus modestes pouvant également participer à une amélioration de la qualité de vie dans le quartier, à condition d'être mis en oeuvre à travers un processus participatif ;</p> <p>Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, le budget alloué à la participation, lorsqu'il sera prévu, ne pourra atteindre 10%. En effet, les frais de coordination, qui doivent également être compris dans ce budget, représentent une dépense importante.</p> <p>Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, les dispositifs participatifs doivent être encadrés et correctement financés mais également être en mesure de garantir un impact réel des habitants sur le cours des projets ;</p> <p>Considérant que l'initiative « Quartier Wielswijk » exige que l'enquête publique soit</p>	<p>Les modalités relatives à l'enquête publique sont déterminées par l'arrêté d'exécution du 27.03.2017 relatif au CRU en son article 27. Ces modalités ont été régulièrement mises en œuvre. L'information relative à l'enquête publique se fait par l'apposition d'affiches.</p> <p>Le processus participatif est décrit par l'ordonnance de revitalisation urbaine.</p> <p>Les modalités de participation sont fixées à l'article 43. Il est prévu que le bénéficiaire doit, pour les opérations dont l'estimation globale dépasserait la moitié du seuil européen en marché public de travaux, organiser des actions concrètes d'information et de concertation avec les habitants, les acteurs sociaux et économiques dès le début de la réflexion et durant l'exécution ;</p> <p>L'article 18 de l'arrêté d'exécution précité prévoit que le bénéficiaire peut consacrer un maximum de 10% du coût total éligible de chaque opération ou action financée ou subventionnée à des frais d'actions de coordination et de communication. Les actions de</p>	<p>Nihil</p>

	<p>déclarée nulle, en raison du non-respect de la réglementation en vigueur ayant dès lors compromis l'accès du public à l'information et limité la participation. En effet, la forme de l'enquête publique a présenté de nombreux vices concernant d'une part l'accessibilité (affichage d'horaires d'ouvertures différents entre l'avis d'enquête publique et le bureau communal, absence de signalétique pour accéder au dossier) d'autre part la diffusion de l'information (absence de publication de l'affiche d'enquête publique sur le site internet de la commune, les cinq panneaux d'affichage situés dans l'espace public sont restés vierges pendant presque toute la durée de l'enquête publique, les toutes-boîtes n'ont pas été distribués dans toute la zone concernée en l'occurrence avenue du Roi).</p>	<p>communication visées à l'article 20 du même arrêté sont l'information liée à l'exécution et la mise en œuvre des opérations et actions du CRU mais également la participation citoyenne. Il appartient à chaque maître d'ouvrage de projet d'assurer l'information et la concertation, notamment des habitants, par des actions concrètes en informant au préalable le gouvernement du type de participation citoyenne qu'il compte mettre en place. Le gouvernement peut le cas échéant en arrêter des modalités complémentaires. Considérant l'art.27 § 1 de l'arrêté relatif aux contrats de rénovation urbaine qui stipule que le programme doit être disponible sur le site internet régional. Considérant que le programme est disponible sur le lien http://quartiers.brussels/doc/cru-svc-4</p>	
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le contrat comité Quartier Wiels Wijk affirme qu'il y a des vices de procédure concernant la publicité de l'enquête publique</p>	<p>Considérant que les modalités relatives à l'enquête publique (affichage, accessibilité aux documents) ont été respectées ; Considérant que les dispositifs de participation sont régis par l'arrêté mais qu'ils pourraient être renforcés; Considérant que l'affichage de l'enquête publique sur le site internet de la commune n'est pas</p>	<p>Nihil</p>

		<p>obligatoire ;</p> <p>Considérant que certaines affiches ont été arrachées durant l'enquête publique, que dès que la Commune en a été avertie, elles ont été remplacées.</p> <p>Considérant l'art.27 § 1 de l'arrêté relatif aux contrats de rénovation urbaine qui stipule que le programme doit être disponible sur le site internet régional.</p> <p>Considérant que le programme est disponible sur le lien http://quartiers.brussels/doc/cru-svc-4</p>	
<p>Quant à l'espace public et la mobilité</p>	<p><u>En enquête publique, plus particulièrement sur l'espace public :</u></p> <p>Considérant que le CRU aura un impact sur un territoire large et intercommunal, Bruxelles-Mobilité demande d'être associée à l'ensemble des projets d'aménagement de l'espace public et de mobilité afin d'assurer une cohérence des aménagements à l'échelle régionale ;</p> <p>Considérant qu'un grand nombre de projets concerne l'espace public, Bruxelles-Mobilité propose de mettre en place une structure regroupant diverses compétences pour pouvoir examiner au mieux les divers projets ;</p> <p>Considérant qu'en tant que gestionnaire des voiries régionales la Direction Projets et Travaux d'Aménagements des Voiries de Bruxelles-Mobilité sera désignée comme maître d'ouvrage des projets d'espace public. Cependant, dans le cas où cette maîtrise d'ouvrage était amenée à être déléguée, Bruxelles-Mobilité demande d'être néanmoins étroitement associée au projet ;</p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité rappelle la nécessité de prendre en compte les divers chantiers liés au projet « Métro Nord » contenu dans le périmètre du CRU et aux alentours et d'appréhender les éventuelles contraintes engendrées par ce chantier d'envergure tant spatiale que temporelle.</p>	<p>L'ensemble des remarques sont pertinentes et il en sera tenu compte lors de l'élaboration des projets concernés; les actions et opérations visées par le CRU sont actuellement à l'état de programme et ne comportent donc pas encore le niveau de précision évoqué</p>	<p>Nihil</p>

	<p><u>En enquête publique, plus particulièrement sur la mobilité :</u></p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité suggère de mettre en oeuvre un véritable maillage piéton en multipliant les itinéraires et les possibilités de traverser les voiries automobiles. Pour ce faire, il est par exemple suggéré d'identifier et de préserver les chemins naturels empruntés par les piétons dans les espaces verts ;</p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité insiste pour que « le cahier de l'accessibilité du <i>vademecum</i> piétons » soit appliqué notamment en terme de revêtements ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » dit apprécier la notion de continuité mise en oeuvre dans le projet, tant en matière de paysage que de mobilité, mais s'étonne cependant d'une très faible prise en compte des Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR).</p> <p>Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles insiste sur la nécessité de mettre en oeuvre divers dispositifs pour signaler convenablement la présence de pistes cyclables (plaques, variations de couleurs au sol, etc.) afin d'éviter toute confusion avec les itinéraires piétons</p> <p>Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles demande de ne pas négliger les automobilistes et notamment de mettre en place une compensation en réponse à la baisse de l'offre en stationnement (carte de stationnement offerte pour les riverains, parking à prix démocratique)</p>	<p>Le RIE ne met pas en évidence des impacts considérables sur la mobilité induite par les projets du CRU et précise que d'une manière générale les mobilités locales et régionales verront leur fonctionnement amélioré de sorte que le traitement des continuités de mobilité active peut être jugé tout à fait positif. Des autres améliorations restent néanmoins possible, en dehors du programme de CRU. Le RIE précise également que les alternatives en termes de mobilité ont été intégrées dans le programme CRU.</p> <p>L'aménagement de la voirie en espace partagé pour les modes actifs entre les voies du chemin de fer et notamment le Wiels et le Brass s'inscrit dans la mise en oeuvre d'un maillage piéton ; le « cahier de l'accessibilité du <i>vademecum</i> piétons » sera intégré dans le dossier comme point d'attention.</p> <p>L'attention est donc apportée au développement des modes actifs sans négliger la mobilité dans son ensemble. Les ICRs existants seront pris en compte lors de l'élaboration des projets concernés. Concernant le nombre de places de stationnement éventuellement à supprimer, le programme n'en détermine pas le nombre ; cela sera examiné lors des avant-projets</p>	<p>Nihil</p>
--	---	--	--------------

	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que, également pour le Gracq, les ICR n'ont quasiment pas été pris en compte.</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk regrette qu'il n'est pas fait mention du passage Orban-Luttre ni du Bypad Forest ; que l'élargissement des trottoirs du bas de l'avenue Wielemans Ceuppens ne semble pas être prévu et est pourtant primordial ; que la perméabilité cycliste du terrain Wilhem entre le Wiels et le Brass n'est pas une solution à défendre car le parc ne serait plus un parc mais un lieu de passage, le devenir des potagers est également questionné ;</p> <p>L'avis est donné sous condition :</p> <p>Considérant qu'il y a lieu de prendre en compte les remarques de Bruxelles Mobilité.</p> <p>Considérant qu'il y a lieu de clarifier le point 2.8 Mobilité à la page 39.</p>	<p>Considérant que ces remarques et demandes sont pertinentes et à prendre en compte lors de l'élaboration des projets concernés;</p> <p>Considérant qu'un franchissement de qualité des voies ferrées est à l'étude par la Commune de Forest, qu'il prendrait la forme d'un passage élargi sous voies ;</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Les projets retenus devront être en adéquation avec le plan régional de mobilité. La mission principale de Bruxelles-Mobilité est de s'occuper des voiries et des espaces publics régionaux. Les contraintes techniques et opérationnelles devront être prises en compte lors de la mise en œuvre des projets retenus dans le CRU. Les ressources (humaines) de Bruxelles-Mobilité étant limitées, les budgets prévus pour la coordination de chaque projet devront être utilisés au mieux.</p> <p>La coordination prévue par l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie des différents chantiers dans la zone dans et autour du périmètre CRU est à prendre en compte lors de la planification des différentes interventions en voirie ou interventions avec une influence sur la mobilité lors de leurs réalisations.</p> <p>Avant tout engagement, des concertations avec l'auteur de projet doivent impliquer Bruxelles-Mobilité pour intégrer au CRU, les enjeux stratégiques de mobilité régionale, les contraintes opérationnelles et techniques de chaque projet ainsi que les ressources budgétaires et humaines disponibles à Bruxelles-Mobilité</p> <p>Bruxelles-Environnement souhaite que les projets soient conçus pour assurer une bonne connexion pour la mobilité active, en particulier entre les différents espaces verts, la Senne et le RER cyclable.</p> <p>Vu les nombreux projets d'aménagement de l'espace public, le CRDT trouve qu'il serait opportun que la conception de ces différents espaces s'effectue à travers une étude globale, par un bureau d'études pluridisciplinaire, sur l'ensemble des projets liés</p>	<p>L'ensemble des remarques sont pertinentes et il en sera tenu compte lors de l'élaboration des projets concernés.</p> <p>Vu que la Commune de Forest se propose pour prendre en charge la maîtrise d'ouvrage déléguée sur les études globales, il convient de compléter les fiches en ce sens</p>	<p>Les fiches 1.A.2 à 1.A.4 sont modifiées en incluant éventuellement Beliris ou la Commune de Forest comme co-maître d'ouvrage.</p> <p>Les fiches 1.A.2 à 1.A.4 et 1.B.1 et 1.B.4 sont complétées en incluant la Commune de Forest comme éventuel maître d'ouvrage</p>

	<p>à l'espace public et à la mobilité, sans oublier d'y intégrer la problématique de l'eau. Il en ressort une intention de rassembler ces projets autour d'une seule étude dont la maîtrise d'ouvrage reviendrait à un seul porteur ou serait commune à plusieurs porteurs, et ce pour aboutir à une plus grande cohérence entre les projets.</p> <p>Que l'étude globale porte ou non jusqu'à la délivrance du PU, il importe d'avoir une vision globale commune dès le départ entre les divers acteurs, au risque qu'une telle étude ne puisse être menée.</p> <p>De même, rassembler la maîtrise d'ouvrage des projets liés à l'espace public et des projets liés à la mobilité en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, semble faire l'unanimité des membres du CRDT, du moins en ce qui concerne les projets 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage et sur le périmètre de l'étude doit être menée. Concernant les études 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4, la Commune de Forest souhaite prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'étude globale afin de définir une seule vision (en collaboration étroite avec les différents intervenants).</p> <p>Il paraît dès lors intéressant de consulter le BMa quant à la stratégie à adopter pour arriver à une vision globale commune.</p>		délégué pour les études globales.
Quant aux projets de logement	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant le caractère dit « populaire » du quartier et la portion d'habitants vivant dans des logements insalubres, le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la possibilité d'appliquer pour les nouveaux logements des loyers équivalents au parc de logement social ainsi que sur la possibilité de donner un accès aux nouveaux logements en priorité aux personnes précarisées vivant actuellement dans le périmètre du Contrat de Renovation Urbaine ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Community Land Trust Bruxelles » souhaite développer des projets dans les quartiers concernés par ce Contrat de Renovation Urbaine. Par conséquent, elle voudrait d'une part intervenir dans les opérations de logements déjà planifiées via des partenariats mais également renforcer les actions sociales et de vie collective dans le quartier ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Une maison en plus » et le Centre d'Accompagnement et de Formation pour Adultes (CAFA) félicitent l'initiative de ne pas densifier davantage des quartiers déjà densément peuplés, elle déplore néanmoins l'absence d'initiatives pour le parc de logement privé existant, situé dans le périmètre du Contrat de Renovation Urbaine et dont l'état fait part d'une certaine ancienneté et d'un certain niveau de dégradations ;</p>	L'ordonnance de revitalisation urbaine définit l'objet des opérations immobilières pouvant être financées ou subventionnées et son arrêté d'exécution du 27.03.2017 à l'art. 14 détermine le type d'opérations immobilières ainsi que les obligations à charge des bénéficiaires en matière d'accès et de gestion des logements. Le montage exact des opérations de logement définies dans le programme sera défini lors de leur élaboration, tout comme les actions de soutien aux activités sociétales et de vie collective. La rénovation du parc privé de logements et la lutte contre la	Nihil

	<p>Considérant que, selon l'asbl « Une maison en plus » et le CAFA, il est urgent de clarifier l'incertitude concernant une éventuelle majoration des primes à la rénovation au sein du périmètre du Contrat de Rénovation Urbaine.</p>	<p>précarité énergétique ne sont pas repris dans les thématiques proposées par le bureau d'études en raison du fait que dans le périmètre CRU plusieurs contrats de quartier se succèdent, donnant accès à une majoration des primes à la rénovation et énergétiques. Il est cependant à noter que la question des primes majorées « rénovation » dépend d'un autre dispositif régional en cours de modification.</p>	
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le projet de programme intègre également la compensation « logements » d'un projet d'Infrabel rue de France, sur la commune de Saint-Gilles ; qu'il y a lieu de n'envisager cette compensation que sur le territoire Saint-Gillois.</p> <p>Considérant que l'avis conditionne de recommander, au premier chef, des rénovations performantes avant la mise en place d'installations d'énergie renouvelable, de mesurer les concentrations in situ avant et après les rénovations ;</p>	<p>Il sera tenu compte de ces remarques lors de l'élaboration des projets.</p> <p>Les opérations immobilières répondent au minimum aux exigences « PEB 2015 » pour les constructions neuves ou assimilées à du neuf et pour les rénovations, aux conditions de la réglementation PEB.</p>	Nihil
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>L'ordonnance organique indique que les CRU comprennent prioritairement les opérations de créations ou de réhabilitation de l'espace public ou d'infrastructure de maillage urbain. Cela ne doit cependant empêcher la création de logement ou l'amélioration de la qualité du bâti via un financement des CRU</p>	<p>La création de logements est prévue dans les opérations CRU (1.C.2) associée (1.C.5) et à initier (1.E.1 et 1.E.3).</p>	Nihil
Quant aux projets immobiliers	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Le potentiel d'amélioration des performances énergétiques des différents projets immobiliers pourrait être mis plus en avant</p>	<p>Les opérations immobilières répondent au minimum aux exigences « PEB 2015 » pour les constructions neuves ou assimilées à du neuf et pour les rénovations, aux conditions de la réglementation</p>	Nihil

		PEB	
Quant à une démarche planologique	<u>Par le CRDT-CRU :</u> Perspective va analyser la pertinence d'une démarche planologique (PAD) au sein du périmètre du CRU. Le cas échéant, une attention particulière devra être apportée à l'articulation avec le PAD 'Gare du Midi', qui jouxte le périmètre du CRU.	Cette remarque sera portée en point d'attention	Nihil
Quant aux relevés topographiques	<u>Par le CRDT-CRU :</u> Une attention particulière devra être apportée à la réalisation de relevés topographiques en vue de la réussite des divers projets.	Cette remarque sera portée en point d'attention	Nihil
Quant au calendrier	<u>De l'avis de la commission de concertation :</u> Considérant qu'il ressort du dossier que pour plusieurs projets, les plannings sont dépassés ou que plusieurs aspects ont déjà fortement évolué (ressourcerie e.a.).	Considérant que cette remarque n'est pas assez précise Considérant que la commune Saint-Gilles s'est portée acquéreuse du bâtiment VDS identifié dans la fiche 1.E.1. Considérant que cet achat permettra de ne pas développer de ressource temporaire dans le bâtiment sis 164 rue Verhaegen à Saint-Gilles identifié dans la fiche 1.C.4 et de ressource permanente dans le bâtiment de la STIB identifié dans la fiche projet 1.C.3 mais de développer directement cette dernière dans le bâtiment VDS.	Les fiches 1.C.3, 1.C.4 et 1.E.1 sont modifiées en fonction des remarques ci-contre et comme précisé plus loin.
Quant aux aspects patrimoniaux	<u>De l'avis de la commission de concertation :</u> Considérant que la présence de la gare du Midi et son réseau de voies ferrées marque son emprise sur la zone du projet, avec une urbanisation postérieure à 1863 très rapide et diversifiée ;	Le programme du CRU prend en considération l'existence sur le périmètre d'un patrimoine industriel important et apporte une attention	Nihil

	<p>Considérant que le rôle décisif de la première gare du Midi dans l'essor du quartier du bas de Saint-Gilles et de Forest, renforcé par la présence de la Senne, induit une prospérité et un dynamisme soutenus par la révolution industrielle, qui qualifie ces lieux comme des faubourgs industriels à part entière au XIXe et durant la première moitié du XXe siècle;</p> <p>Considérant que le patrimoine industriel lié à la présence de la gare du Midi se compose de maisons de maître ou de rapport de style néoclassique (hôtels, restaurants et cafés, activités commerciales), ainsi que des bâtiments à destination artisanales (souvent en arrière bâtiment) et industrielles (dépôt et ateliers des trams) alors que la présence de la rivière Senne attire plus spécifiquement des blanchisseries, des brasseries et des imprimeries ;</p> <p>Considérant que les témoignages de ces activités industrielles ont une valeur d'exception étant donné la brièveté de la période industrielle qui entre en déclin dès 1945 et les démolitions qui s'ensuivent;</p> <p>Considérant que les bâtiments industriels de grande dimension ont éprouvé d'avantage de difficultés à se reconvertir alors que l'activité industrielle des petites entreprises, fondés sur un rapport au travail plus immédiat, ont mieux résisté aux difficultés de la crise économique après 1945 ; qu'à ce titre les ateliers de la Stib (1900) sis avenue Fonsny et rue de Belgrade, constituent un patrimoine exceptionnel (fiche 1.C.3) dont la reconversion implique donc une approche patrimoniale ;</p> <p>Considérant l'importance des témoins industriels dans la zone (de la prospérité exceptionnelle auxquels ils ont participé au niveau national, pour l'inventivité et la rationalité de leur architecture, pour l'expérience humaine qu'ils peuvent potentiellement transmettre), une attention particulière doit être portée à ces biens même s'ils ne sont pas classés ;</p> <p>Considérant que l'inventaire du patrimoine monumental de la commune de Saint-Gilles est disponible sur Internet (www.monument.brussels) et celui de Forest est en cours de réalisation et est déjà largement disponible via la Direction des Monuments et Sites</p> <p>L'avis est donné sous condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> -prendre en compte la valeur historique, architecturale, stylistique, technique et/ou esthétique du bâti de la zone et les dimensions spécifiques de l'époque industrielle au niveau des quartiers ; - intégrer une approche patrimoniale au projet et veiller à conserver la mémoire des lieux et à la transmettre à travers certains projets emblématiques ; - prendre en compte l'expertise communale sur toutes les opérations. 	<p>particulière à ce patrimoine au travers des divers projets de la continuité bâtie ou des opérations à initier ;</p>	
--	--	--	--

<p>Quant au rapport sur les incidences environnementales (RIE – avril 2017)</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que, selon la S.A. DODDER, l'absence d'exposition des alternatives dans le Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) est anormale puisqu'elle ne permet pas au citoyen d'appréhender le projet de façon exhaustive. En effet, d'après le RIE, le programme proposé ne répond pas, d'un point de vue sectoriel, aux besoins de gestion de l'eau au sein d'un périmètre souffrant de problèmes d'inondation. Or, aucune alternative n'est présentée concernant cette caractéristique essentielle ;</p> <p>Considérant que, selon la S.A. DODDER, lorsqu'un problème est soulevé, une réponse n'est pas systématiquement apportée par le RIE ; Considérant que, selon la S.A. DODDER, aucune alternative n'est proposée en matière de programme ; considérant que, d'après la S.A. DODDER, aucune solution n'est réellement présentée dans le RIE notamment concernant les besoins de gestion des eaux sur le secteur, qu'il s'agisse d'un point de vue sectoriel, environnemental ou encore humain ;</p> <p>Considérant que, selon la S.A. DODDER, l'enquête publique ne s'est pas déroulée dans les règles puisque le RIE soumis n'expose qu'une seule proposition cohérente en lien avec les besoins principaux du quartier mais ne permet pas d'appréhender toutes autres alternatives. D'autre part, le tableau de synthèse requis dans le RIE n'a pas été présenté, limitant par conséquent la compréhension du projet par le public.</p>	<p>Le programme prévoit via le projet 0.1 le financement intégral d'une étude hydrographique préalable à la mise en œuvre des opérations. L'impact concret du programme sur cette thématique est difficile à évaluer (et à priori à programmer) étant donné que le conditionnement des aménagements dépend des résultats de l'étude hydrographique. Il n'y a dès lors aucune intervention physique majeure, et globale prévue sur l'ensemble du territoire, visant une amélioration de la gestion des eaux au sein du périmètre directement financée par le CRU mais plutôt des interventions plus fines, projet par projet, prévues pour privilégier une temporisation et une infiltration des eaux in situ.</p> <p>L'étude permettra de dimensionner correctement les aménagements et d'avoir un impact positif optimal sur cette thématique.</p> <p>Il a néanmoins été demandé au bureau d'études ayant rédigé le RIE de compléter son rapport en proposant des alternatives relatives à la gestion de l'eau.</p> <p>Il est à noter que la création d'un parc, en l'occurrence sur l'avenue Van Volxem entre deux bâtiments culturels et classés et ce au travers de l'opération 1.A.1, ne limite pas l'amélioration de la perméabilité (du terrain) et de la capacité</p>	<p>Le programme définitif intègre une nouvelle fiche 0.2 relative à la gestion de l'eau et de la pollution des sols. Un montant de 782.383 € y est affecté.</p>
--	---	---	---

		d'absorption (par la végétation) qui participent à l'amélioration de la gestion des eaux, que du contraire. Considérant que certains projets devront également intégrer un RIE à leur demande PU, et que ces RIE étudieront également la gestion des eaux ;	
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>L'avis est donné sous condition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encourager les techniques permettant de ne pas rejeter d'eau pluviale à l'égout : infiltration, évapotranspiration, tamponnage et reconnexion vers le réseau hydrographique. Le choix de technique intégrées au paysage et végétalisées permet entre autres de rencontrer la question de la qualité de l'eau rejetée au milieu. Si la surface de ruissellement devrait présenter un risque de pollution particulier, un système de dépollution, de type phytoépuration, est mise en place avant évacuation ; - Renforcer les capacités d'infiltration et d'évapotranspiration in situ des eaux pluviales via des revêtements (semi)perméables, par exemple : pavés poreux, pavés à joints larges, dalles drainantes, noues, jardins de pluie, fossés d'infiltration, etc ; - Renforcer les zones de tamponnage : toitures stockantes, voiries stockantes et en matériaux drainants, chemins d'eau à ciel ouvert, zones en dépression et bassins, etc ; - Au niveau des déchets de constructions, réaliser un bon inventaire des matériaux avant déconstruction (qui doit être lié aux cahiers des charges pour le choix d'entrepreneurs) pour permettre d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité ; - Envisager une collecte de déchets innovante comme par exemple les conteneurs enterrés pour un maximum de flux (PMC, papiers-cartons, verre, textiles, biodéchets, tout venant). - Pour le « marais Wiels » tenir compte des pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines ; 	L'ensemble des remarques sont pertinentes et il en sera tenu compte lors de l'élaboration des projets concernés.	Le programme définitif intègre une nouvelle fiche 0.2 relative à la gestion de l'eau et de la pollution des sols. Un montant de 782.383 € y est affecté.
	<p><u>Recommandations issues du RIE :</u></p> <p>Considérant que la majorité des opérations a un impact positif sur l'environnement et que les recommandations émises par le RIE n'induisent pas de modifications de celles-ci ;</p> <p>Considérant que les impacts probables significativement positifs l'emportent sur les</p>	Considérant que les recommandations reprises dans le RIE viennent compléter et préciser les mesures prises au sein du programme afin de limiter les effets	Nihil

	<p>impacts probables significativement négatifs ;</p> <p>Considérant que l'ensemble des interventions proposées ont un impact prévisible attendu positif sur le milieu humain et les aspects socio-économiques ;</p> <p>Considérant néanmoins que la mise en œuvre des opérations suivantes pourrait avoir une incidence notable négative sur une thématique - voire deux thématiques simultanément avec en première ligne celle de la mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.A.1 Terrain Wilhelm & Co - 1.A.2 Talus SNCB - 1.A.3 Basic Fit - 1.A.4 Terrain triangulé Infrabel - 1.B.1 Réouverture de la rue Saint-Denis - 1.B.2 Trottoirs Pont de Luttre - 1.B.3 Carrefour Wielamns-Pont de Luttre - 1.B.4 Avenue Van Volxem et Fonsny (arrêts STIB) - 1.B.5 Rues de Belgrade, Imprimerie, Vaes et Orban - 1.B.6 Colonnade - 1.B.7 Tunnels des Vétérinaires <p>Le RIE conclut que le programme du CRU 4 répond à son mandat premier de création ou de réhabilitation d'espaces publics ou d'infrastructures de maillage urbain, qu'il a été construit sur base d'un diagnostic fidèle aux enjeux du territoire en question mais qu'il ne priorise pas toujours le budget selon l'ampleur des enjeux environnementaux. Une révision de la hiérarchisation des projets et un investissement net dans des dispositifs de gestion des eaux pourraient permettre une meilleure cohérence et des impacts négatifs réduits.</p> <p>La bonne mise en œuvre des projets et opérations du programme CRU et l'intégration des recommandations formulées dans le cadre du RIE devraient conduire à des retombées positives sur l'environnement urbain du périmètre du CRU.</p>	<p>indésirables ou accentuer les effets positifs attendus.</p> <p>Considérant que les mesures envisagées par le RIE pour éviter ou réduire ces incidences négatives n'ont pas entraîné de modification du programme de base.</p> <p>Considérant que les recommandations reprises dans le RIE devront être intégrées lors de l'exécution du programme.</p> <p>Considérant qu'il est par ailleurs renvoyé au projet 4.1 ci-après.</p> <p>Le RIE permet donc de passer du stade de « programme provisoire de CRU » au stade final de « programme définitif de CRU » au travers d'un processus itératif.</p>	
	<p><u>De l'avis de Bruxelles Environnement du 19 septembre 2017 :</u></p> <p>Il en ressort :</p> <p><u>Concernant les projets pour lesquels Bruxelles Environnement est pilote ou partenaire :</u> Bruxelles Environnement considère le futur parc de l'Avant-Senne et la continuité verte prévue le long des talus de chemins de fer comme très pertinente, d'autant plus que ces espaces se trouvent actuellement en zone de carence en espaces verts accessibles au public. Cependant Bruxelles Environnement réitère ses remarques concernant la maîtrise</p>	<p>Une analyse portant sur la maîtrise d'ouvrage devra être menée.</p>	<p>Nihil</p>

	<p>d'ouvrage de cet ensemble d'espaces (projets 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4), à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour atteindre l'objectif de création d'un ensemble cohérent, la maîtrise d'ouvrage doit être assurée par une seule et même partie prenante. - Etant donné l'acquisition et maîtrise d'ouvrage par Beliris du terrain Van Volxem (projet 1.A.1) il serait plus cohérent que Beliris assure la maîtrise d'ouvrage pour le reste des projets connexes. - Dans le cas où cela ne serait pas possible, Bruxelles Environnement est prêt à assurer la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble, uniquement à condition que le projet 1.A.1 en fasse partie. <p><u>Considérations générales :</u> Conformément aux enjeux identifiés dans le rapport d'incidences pour le périmètre du CRU4, il est primordial de mettre en œuvre des mesures de gestion des risques d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encourager les techniques permettant de ne pas rejeter d'eau pluviale à l'égout ; - Renforcer les capacités d'infiltration et d'évapotranspiration in situ des eaux pluviales via des revêtements (semi)perméables ; - Renforcer les zones de tamponnage. <p>En ce qui concerne la gestion des déchets, l'économie circulaire et le réemploi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau des déchets de construction, BE encourage à réaliser un bon inventaire des matériaux avant déconstruction pour permettre d'optimiser la gestion des déchets, de faire du réemploi et un recyclage de haute qualité. - Pour favoriser le réemploi dans les marchés publics, l'usage du vade-mecum élaboré par Rotor est vivement recommandé. D'autres outils (développés par BE) sont également à disposition ainsi qu'un appel à projet pour rendre les chantiers plus circulaires. - Lors de la phase d'utilisation, BE recommande d'envisager une collecte de déchets innovante dans le cadre des projets du CRU où un/des point(s) d'apport volontaire pourrai(en)t remplacer la collecte en porte à porte et les traditionnels locaux déchets. <p><u>Considérations spécifiques :</u> Afin de renforcer la continuité paysagère voulu dans l'axe 1 au moyen d'une porosité à travers le fond bâti et le chemin de fer jusqu'à la Senne, il y a lieu de considérer le tunnel sous la voie 124 en bordure du périmètre du CRU. Si nécessaire, il pourrait être envisagé d'accueillir les activités prévues dans le triangle des lignes de chemin de fer 96 et 124 au sein même du périmètre du CRU. Ce passage pourrait permettre aux habitants du bas de Forest d'avoir une reconnexion à la Senne via un itinéraire à l'écart de la circulation automobile. Concernant le projet 1.A.1 et l'actuel marais du Wiels, il faudra tenir compte des</p>	<p>Il est renvoyé à l'étude hydrographique</p> <p>Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de l'élaboration des projets concernés</p> <p>Considérant que la commune a un projet d'école pour lequel un PU a été déposé et que ce projet se situe devant l'entrée du tunnel sous la ligne 124 .</p>	
--	--	--	--

	<p>pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines.</p> <p>En ce qui concerne l'énergie :</p> <p>Point 2.9.1.2 : émissions de gaz à effet de serre</p> <p>Le transport représente une partie substantielle des émissions de gaz à effet de serre (environ 25%), mais la source la plus importante reste néanmoins le chauffage. C'est donc en premier lieu en agissant sur les besoins de chauffage (et notamment sur la performance du bâti) que nous serons en mesure de réduire les émissions directes à Bruxelles.</p> <p>Il est étrange que ce RIE n'en fasse nullement mention.</p> <p>Il est à remarquer que les panneaux solaires et l'aménagement d'une toiture verte extensive ne s'excluent pas mutuellement. Bien souvent les deux dispositifs peuvent être installés concomitamment sur une même toiture. Cette combinaison nécessite bien entendu une étude de faisabilité préalable et spécifique à chaque immeuble concerné.</p> <p>Bien que le CRU ne détermine pas toutes les modalités d'opérationnalisation des projets, il est toutefois indispensable que les constructions et rénovations qu'il implique répondent aux prescrits du bâtiment durable. Il convient donc de recommander des rénovations performantes lesquelles peuvent accueillir des installations d'énergie renouvelable.</p>	<p>Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de l'élaboration des projets concernés</p> <p>Considérant la norme PEB 2015 est minimum d'application</p>	
<p>Quant au projet 0.1 portant sur l'étude hydrographique</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la préservation partielle ou totale du marais situé à proximité du Wiels ;</p> <p>Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur les éventuels risques liées aux inondations, tant pour les habitants de Saint-Gilles que de Forest, dans le cas où la surface de déversement est diminuée.</p>	<p>Il est rappelé que le « marais » dont question n'est à l'origine pas un élément naturel et que l'avis de Bruxelles Environnement souligne plus la prise en compte des pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines que sa préservation.</p> <p>Il est renvoyé au commentaire ci-avant relatif à l'étude hydrographique au cours de laquelle il y aura lieu de tenir compte de cette remarque.</p>	<p>Nihil</p>

	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le Comité « Wiels Wijk » s'interroge sur le budget alloué pour appliquer les mesures proposées par l'étude ainsi que sur le périmètre de celle-ci.</p> <p>L'avis est donné sous condition :</p> <p>Pour le « marais du Wiels », tenir compte des pollutions importantes à la fois du sol et des eaux souterraines.</p>	<p>Considérant que si aucune solution concrète n'est actuellement prévue en matière de gestion des eaux de pluie, c'est le but de l'étude hydrographique ; les budgets relatifs à la gestion des eaux sont dispersés dans les différents projets.</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Bruxelles Environnement a fait part, en concertation avec Perspective, de sa volonté d'être nommé maître d'ouvrage de ce projet.</p>	<p>Cette volonté est logique vu le domaine de compétences et d'actions de Bruxelles Environnement. La remarque est à prendre en considération.</p>	<p>La fiche projet a été modifiée. Bruxelles Environnement remplace Perspective en tant que maître d'ouvrage</p>
<p>Quant au projet 1.A.1 portant sur le terrain Van Volxem</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que le propriétaire de la parcelle concernée (S.A. DODDER) développe, depuis deux ans déjà, en concertation avec la commune, un projet - 6 000 m² de logements, des espaces verts, 59 emplacements de parkings et 95 emplacements de vélos – mais se dit ouvert à la discussion pour la suite du projet ;</p>	<p>L' avant-projet cité par la S.A. DODDER n'a fait l'objet d'aucun avis formel par les autorités publiques.</p> <p>Tant les habitants que les administrations publiques ont souligné l'importance et l'intérêt de créer un espace vert en cet endroit</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Il a été demandé au bureau d'études ayant rédigé le RIE de compléter le rapport en ce qui concerne les alternatives à proposer pour la gestion de l'eau.</p>	<p>Nihil</p>	<p>Le RIE a été mis à jour sur la thématique de la gestion des eaux.</p>

	<p>Bruxelles Environnement a exprimé son intérêt pour une maîtrise d'ouvrage commune à tous les tronçons du parc, car ce dernier considère la réalisation de ce projet comme indispensable pour assurer sa participation dans les projets suivants (1.A.2, 1.A.3 et 1.A.4). A défaut, d'une maîtrise d'ouvrage commune à tous ces projets, Bruxelles Environnement n'interviendra pas. D'autre part, Bruxelles Environnement veut bien être co-maître d'ouvrage avec Beliris sur l'ensemble des projets 1.A1 à 1.A4. La Commune de Forest quant à elle se propose pour avoir la maîtrise d'ouvrage déléguée sur ces opérations.</p> <p>Le CRDT a pris note que la SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche</p>	<p>Vu la position de Bruxelles Environnement par rapport à la réalisation de cette opération ainsi que son accord pour être porté co-maître d'ouvrage avec Beliris, il est logique de le reprendre sur la fiche en cette qualité. Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra néanmoins être menée.</p>	<p>Une demande de co-maitrise d'ouvrage de Bruxelles Environnement sera demandée à Beliris.</p> <p>Le programme définitif intègre une nouvelle fiche 0.2 relative à la gestion de l'eau et de la pollution des sols. Un montant de 782.383 € y est affecté</p>
<p>Quant au projet 1.A.2 portant sur le talus SNCB</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » adhère à la proposition mais demande néanmoins que le « passage Orban » soit intégré au projet, que le RER vélo soit un engagement clair et fort ; considérant que la même asbl pense que la servitude de passage à proximité du BasicFit renforcerait l'ancrage du parc dans le quartier Saint-Denis</p>	<p>Le CRU a une volonté forte de répondre aux besoins des modes actifs par la mise en place d'un parcours alternatif au travers des opérations de continuité paysagère de l'axe 1 ; le programme de CRU n'exclut pas des connexions supplémentaires dans le futur</p> <p>Considérant que la commune a un projet d'école pour lequel un PU a été déposé et que ce projet se situe devant l'entrée du tunnel sous la ligne 124 (dit passage « Orban »).</p>	<p>Considérant la création d'une fiche 1.E.4 qui prévoit la création d'une liaison entre le parc prévu dans le projet 1.A.1 et le parc « Divercity ».</p>

	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La SAU ne souhaite pas être maître d'ouvrage de ce projet et Bruxelles Environnement est d'accord pour être co-auteur de projet en collaboration avec Beliris (ou autre, commun aux projets 1.A.1 à 1.A.4).. A défaut de projet conjoint, Bruxelles Environnement n'interviendra pas seul.</p>	<p>Vu que l'avis de Beliris est requis avant de l'inclure dans une fiche projet ; Vu l'avis du CRDT repris en remarque quant aux projets d'aménagement des espaces publics et de mobilité de rassembler la maîtrise d'ouvrage en une seule main, voire conjointe ne avec un autre porteur, il est tout à fait opportun de remplacer la SAU en qualité de maître d'ouvrage par Bruxelles Environnement. Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra néanmoins être menée.</p>	<p>La fiche projet a été modifiée. Bruxelles Environnement est porté maître d'ouvrage en incluant éventuellement Beliris ou la Commune de Forest comme co-maître d'ouvrage. La SAU est retirée.</p>
<p>Quant au projet 1.A.3 portant sur Basic Fit</p>	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche. Bruxelles Environnement est d'accord pour être co-auteur de projet en collaboration avec Beliris (ou autre, commun aux projets 1.A.1 à 1.A.4). A défaut de projet conjoint, Bruxelles Environnement n'interviendra pas seul</p>	<p>Vu l'avis du CRDT repris en remarque quant aux projets d'aménagement des espaces publics et de mobilité de rassembler la maîtrise d'ouvrage en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, il est tout à fait opportun de remplacer la SAU en qualité de maître d'ouvrage par Bruxelles Environnement. Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra néanmoins être menée.</p>	<p>La fiche projet a été modifiée. Bruxelles Environnement est porté maître d'ouvrage en incluant éventuellement Beliris ou la Commune de Forest comme co-maître d'ouvrage. La SAU est retirée.</p>

<p>Quant au projet 1.A.4 portant sur le terrain Infrabel</p>	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La SAU a exprimé sa volonté de ne pas être repris en tant que maître d'ouvrage sur la fiche. Bruxelles Environnement est d'accord pour être co-auteur de projet en collaboration avec Beliris (ou autre, commun aux projets 1.A.1 à 1.A.4). A défaut de projet conjoint, Bruxelles Environnement n'interviendra pas seul</p>	<p>Vu l'avis du CRDT repris en remarque quant aux projets d'aménagement des espaces publics et de mobilité de rassembler la maîtrise d'ouvrage en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, il est tout à fait opportun de remplacer la SAU en qualité de maître d'ouvrage par Bruxelles Environnement. Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra néanmoins être menée.</p>	<p>La fiche projet a été modifiée. Bruxelles Environnement est porté maître d'ouvrage en incluant éventuellement Beliris ou la Commune de Forest comme co-maître d'ouvrage. La SAU est retirée.</p>
<p>Quant au projet 1.B.1 portant sur la rue Saint-Denis</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, il est essentiel de s'interroger en amont sur la gestion future et l'entretien des nouveaux espaces publics prévus ; selon Bruxelles Mobilité, la commune semble être le gestionnaire opportun ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la réouverture de la rue ne doit pas se faire au profit de trafic de transit mais bien des modes actifs et des déplacements à échelle locale ;</p> <p>Considérant que l'asbl « les cyclistes au quotidien » apprécie le projet.</p>	<p>Les remarques n'appellent pas de commentaire ni de modification ;</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le GRACQ approuve le projet et propose de lui donner le statut de zone de rencontre ;</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk signale que la réouverture de la rue Saint-Denis ne doit se faire que pour les piétons et cyclistes</p> <p>Considérant que la pertinence de l'opération 1.B.1 « Réouverture de la rue Saint-Denis » est à réévaluer, qu'en effet, cette opération pose question en terme de sécurité au niveau du débouché sur la rue du Charroi ainsi que par l'absence de contrôle social</p>	<p>Parmi les conditions générales de lancement du projet figurent une coordination avec le Foyer du Sud et le futur commissariat de police ainsi que la mise en place d'une dynamique participative éventuellement couplée à une occupation temporaire des lieux.</p>	<p>Nihil</p>

	sur ce tronçon.	Le porteur de projet est la commune de Forest.	
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Comme dit plus haut, rassembler la maîtrise d’ouvrage des projets liés à l’espace public et des projets liés à la mobilité en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, semble faire l’unanimité des membres du CRDT, du moins en ce qui concerne les projets 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4. Une réflexion portant sur l’attribution de la maîtrise d’ouvrage et sur le périmètre de l’étude doit être menée. Concernant les études 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4, la Commune de Forest souhaite prendre en charge la maîtrise d’ouvrage de l’étude globale afin de définir une seule vision (en collaboration étroite avec les différents intervenants).</p>	<p>Considérant que la Commune de Forest se propose pour prendre en charge la maîtrise d’ouvrage déléguée sur les études globales, il convient de compléter la fiche en ce sens.</p>	<p>La fiche est complétée en incluant la Commune de Forest comme éventuel maître d’ouvrage délégué pour les études globales.</p>
<p>Quant au projet 1.B.2 portant sur les Trottoirs du Pont de Luttre</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité souligne la pertinence de la proposition mais invite néanmoins le bureau d’études à préciser ses intentions : il est notamment essentiel d’intégrer au nouveau dessin de l’espace public les itinéraires des cyclistes et des transports en commun ;</p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité exige le retrait de quelques places de stationnement pour l’aménagement et la sécurisation temporaire d’un dépose-minute (en attendant le projet vélo-piéton « Marais-Wiels-Pont de Luttre-Preckher-Saint Denis ») ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement des trottoirs du Pont de Luttre n’est, à l’heure actuelle, pas prévu ;</p> <p>Considérant que, selon l’asbl « Les cyclistes au quotidien », les intentions du projet devrait être clarifiées.</p> <p>Considérant que, selon l’asbl « Les cyclistes au quotidien », la piste cyclable marquée (PCM), située de l’autre côté, est régulièrement utilisée par les voitures et qu’il serait appréciable de réaménager cette partie de la voirie. L’asbl suggère un schéma de circulation (voir précisions dans le courrier).</p>	<p>Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de l’élaboration du projet.</p> <p>Les détails techniques seront clarifiés lors de l’élaboration de l’avant-projet.</p> <p>La fiche-projet prévoit un budget CRU.</p>	<p>Nihil</p>

	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que selon le GRACQ le projet n'est pas assez claire, il faudrait reprofiler une partie de la voirie en supprimant le stationnement ;</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk pense que l'aménagement de l'avenue Pont de Luttre va engendrer des conflits entre cyclistes piétons et usagers du parking du Wiels et parents des écoles.</p>	<p>Considérant que ces remarques et demandes sont à prendre en compte lors de l'élaboration de l'avant-projet</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Comme dit plus haut, rassembler la maîtrise d'ouvrage des projets liés à l'espace public et des projets liés à la mobilité en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, semble faire l'unanimité des membres du CRDT, du moins en ce qui concerne les projets 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage et sur le périmètre de l'étude doit être menée. Concernant les études 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4, la Commune de Forest souhaite prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'étude globale afin de définir une seule vision (en collaboration étroite avec les différents intervenants).</p>	<p>Considérant que la Commune de Forest se propose pour prendre en charge la maîtrise d'ouvrage déléguée sur les études globales, il convient de compléter la fiche en ce sens.</p>	<p>La fiche est complétée en incluant la Commune de Forest comme éventuel maître d'ouvrage délégué pour les études globales.</p>
<p>Quant au projet 1.B.3 portant sur le carrefour Wielemans – Pont de Luttre</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement de ce carrefour classé « Zone à Concentrations d'Accidents » (ZACA) est pertinent ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la sécurisation des trottoirs est d'ailleurs déjà programmée ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement proposé n'est à l'heure actuelle ni programmé, ni budgété ;</p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité invite le bureau d'études à préciser ses intentions concernant cette proposition ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, la spécialisation des voiries, la sécurité routière, la présence des lignes de transport en commun et la sécurité du piéton, cycliste, PMR sont autant de caractéristiques qui doivent être prises en compte dans le projet ;</p> <p>Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », une attention plus prononcée devrait être portée aux cyclistes pour ce projet afin de mettre en oeuvre l'objectif énoncé de « continuité avec ce carrefour ». Une piste cyclable séparée (PCS)</p>	<p>Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de l'élaboration du projet.</p> <p>La fiche-projet prévoit un budget CRU. Le CRU étant à l'état de programme, les détails techniques seront précisés ultérieurement, lors de l'avant-projet.</p>	<p>Nihil</p>

	serait souhaitable aux abords du carrefour, dans le sens descendant de l'avenue Wielemans-Ceuppens. Dans le sens montant, la suppression totale du stationnement latéral permettrait la mise en place d'une PCS		
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que ces remarques et demandes émises en enquête publique sont à prendre en compte.</p>	Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de la mise œuvre du projet	Nihil
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Comme dit plus haut, rassembler la maîtrise d'ouvrage des projets liés à l'espace public et des projets liés à la mobilité en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, semble faire l'unanimité des membres du CRDT, du moins en ce qui concerne les projets 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage et sur le périmètre de l'étude doit être menée. Concernant les études 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4, la Commune de Forest souhaite prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'étude globale afin de définir une seule vision (en collaboration étroite avec les différents intervenants).</p>	Considérant que la Commune de Forest se propose pour prendre en charge la maîtrise d'ouvrage déléguée sur les études globales, il convient de compléter la fiche en ce sens.	La fiche est complétée en incluant la Commune de Forest comme éventuel maître d'ouvrage délégué pour les études globales.
<p>Quant au projet 1.B.4 portant sur les avenues Van Volxem – Fonsny (arrêt STIB)</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité adhère à la nécessité soulevée par le bureau d'études de favoriser la traversée des modes actifs au niveau des arrêts STIB mais qu'elle semble, néanmoins, ne pas être pas convaincue par la réponse proposée (travail de façade à façade au niveau des arrêts). En effet, la zone concernée est à l'heure actuelle déjà sécurisée pour les traversées</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le budget prévu pour l'intervention est conséquent sans garantie d'une réelle amélioration ;</p> <p>Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les pistes cyclables marquées (PCM) sont pertinentes à cet endroit, et qu'il faudrait insister, à proximité des arrêts STIB, pour que les traversées soient confortables pour les PMR et piétons mais aussi pour les cyclistes.</p>	<p>Le projet proposé ne concerne pas uniquement la sécurisation des arrêts. Il s'agit d'assurer une connexion lisible, facile et naturelle entre le quartier densément peuplé et la zone avec le parc et les projets bâtis.</p> <p>Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de l'élaboration du projet.</p>	Nihil

	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que selon le GRACQ, le réaménagement du carrefour Wielemans Ceuppens et Van Volxem, les cyclistes semblent oubliés, avenue Van Volxem et Fonsny la traversabilité au droit des arrêts STIB doit être très bonne aussi pour les cyclistes.</p>	<p>Il s'agit d'un point d'attention de la fiche</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La STIB a exprimé le fait qu'elle serait, le cas échéant, prête à financer ce projet si le projet en question constitue une plus-value pour ses clients par rapport à la situation existante et sous réserve de disponibilités budgétaires.</p> <p>Comme dit plus haut, rassembler la maîtrise d'ouvrage des projets liés à l'espace public et des projets liés à la mobilité en une seule main, voire conjointe avec un autre porteur, semble faire l'unanimité des membres du CRDT, du moins en ce qui concerne les projets 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4. Une réflexion portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage et sur le périmètre de l'étude doit être menée. Concernant les études 1.A2 à 1.A.4 et 1B1 à 1B4, la Commune de Forest souhaite prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'étude globale afin de définir une seule vision (en collaboration étroite avec les différents intervenants).</p>	<p>Considérant que la Commune de Forest se propose pour prendre en charge la maîtrise d'ouvrage déléguée sur les études globales, il convient de compléter la fiche en ce sens.</p>	<p>La fiche est complétée en incluant la Commune de Forest comme éventuel maître d'ouvrage délégué pour les études globales.</p>
<p>Quant au projet 1.B.5 a et b portant sur les rues de : Belgrade Imprimerie, Vaes et Orban</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le réaménagement de la Rue de Belgrade n'est pertinent que dans le cas d'un renouvellement des fonctions dans le secteur (notamment en terme de logements) ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le projet doit intégrer les besoins liés aux activités logistiques déjà présentes ou à venir, dans le secteur ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » suggère une zone de rencontre plutôt qu'un espace partagé, dans le secteur de la Rue de Belgrade, afin de limiter le stationnement, de permettre des circulations respectueuses et une possible appropriation de l'espace par les habitants ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » demande d'intégrer explicitement les PMR et les cyclistes aux réaménagements prévus en faveur des piétons dans les rues Vaes, Orban et Imprimerie</p>	<p>Le renouvellement des fonctions dans le quartier est en cours, entre autre grâce au projet de CRU, notamment avec le projet 1.C.3</p> <p>Il sera opportun de prendre en compte ces remarques lors de l'élaboration du projet.</p> <p>Les notions « zone de rencontre » et « espace partagé » seront vérifiées au niveau de la terminologie et, le cas échéant, remplacées par la notion d'« espace convivial ».</p>	<p>Nihil</p>

	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le Gracq plaide pour une zone de rencontre en limitant les espaces de stationnement rue de Belgrade, concernant rues de l'Imprimerie, Vaes et Orban, ne pas oublier les PMR et les cyclistes</p>	La notion « zone de rencontre » sera vérifiée au niveau de la terminologie et, le cas échéant, remplacée par la notion « espace convivial ».	Nihil
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La commune de Forest propose d'avoir la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les études de réaménagement.</p>	La délégation de la maîtrise d'ouvrage devra être négociée avec Beliris.	Nihil
<p>Quant au projet 1.B.6 portant sur la Colonnade</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que la zone concernée est techniquement très contrainte, Bruxelles Mobilité s'interroge sur les intentions du Contrat de Rénovation Urbaine pour ce projet ainsi que sur le budget nécessaire à l'intervention ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » préconise un statut sous forme d'espace partagé et souligne l'opportunité de mettre ici en oeuvre une continuité avec le parc prévu le long du chemin de fer (cf : 1.A.2) et les récentes pistes cyclables marquées (PCM) dessinées sur l'avenue Fonsny</p>	Les intentions du CRU sont reprises dans la fiche ; Les négociations avec le propriétaire Infrabel seront entamées sur cette base.	Nihil
	<p><u>En commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le GRACQ préconise un espace partagé F99</p>	Il y aura lieu de tenir compte de cette remarque lors de l'élaboration du projet en fonction des possibilités techniques	Nihil
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La question de la qualité du porteur de projet repris sur la fiche est posée et le CRDT souhaite modifier ce point ;</p>	Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra être menée. Néanmoins vu que la SAU a déjà exprimé sa volonté de ne pas être porteur de projet, il convient de la retirer de la fiche.	La fiche est modifiée par la suppression de la SAU en tant que porteur

	L'opération étant 'à initier', aucun budget 'étude' n'est prévu et le question de son financement se pose ; il est donc proposé de requalifier l'opération en 'projet mixte' en vue de pouvoir l'intégrer dans une étude globale (uniquement phase de conception jusqu'au dépôt d'une demande de permis)	Vu l'absence de porteur de projet il n'est pas possible de requalifier l'opération en 'projet mixte'.	
Quant au projet 1.B.7 portant sur les tunnels des Vétérinaires	<u>En enquête publique :</u> Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » suggère d'interroger le statut de cette infrastructure en parallèle de sa rénovation	Nihil.	Nihil
	<u>De l'avis de la commission de concertation :</u> Considérant que l'opération 1.B.7 devrait être renforcée sans exclure les interventions au sol ; Considérant que le GRACQ préconise la remise en question de ce tunnel.	Considérant qu'il s'agit d'un projet à initier	Nihil
	<u>Par le CRDT-CRU :</u> La question de la qualité du porteur de projet repris sur la fiche est posée et le CRDT souhaite modifié ce point. L'opération étant 'à initier', aucun budget 'étude' n'est prévu et le question de son financement se pose ; il est donc proposé de requalifier l'opération en 'projet mixte' en vue de pouvoir l'intégrer dans une étude globale	Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra être menée. Néanmoins vu que la SAU a déjà exprimé sa volonté de ne pas être porteur de projet, il convient de la retirer de la fiche. Vu l'absence de porteur de projet il n'est pas possible de requalifier l'opération en 'projet mixte'..	La fiche est modifiée par la suppression de la SAU en tant que porteur.
Quant au projet 1.B.8 portant sur le carrefour Vétérinaires / Fonsny	<u>En enquête publique :</u> Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, un projet est déjà porté par la STIB au niveau de ce carrefour ; Considérant que Bruxelles Mobilité affirme être en possession d'un permis pour la réalisation d'un Itinéraire Cyclable Régional (ICR) traversant l'Avenue du Roi, et que ce dernier est déjà en cours d'exécution ; Considérant que, selon l'asbl « Les cyclistes au quotidien », les solutions présentées pour ce carrefour sont à l'heure actuelle très floues alors qu'une restructuration serait nécessaire sur base du principe STOP	Le projet étant « associé », ces remarques seront relayées au porteur du projet.	Nihil

	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant qu'il convient de prendre en compte les informations fournies par Bruxelles-Mobilité</p>	Le projet étant « associé », ces remarques seront relayées au porteur du projet.	Nihil
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Considérant que pour la STIB son intervention sur le carrefour n'est plus nécessaire car il n'y a plus de trémie prévue</p> <p>L'avis de la commission de concertation contient une erreur matérielle en page 7 à propos du projet relativement à l'ICR traversant l'avenue du Roi lequel n'est pas en cours d'exécution.</p>	Nihil	Nihil
<p>Quant au projet 1.B.9 portant sur le tronçon Vétérinaires / Fonsny</p>	Aucune remarque n'a été formulée sur ce projet lors de l'enquête publique, de l'avis de la Commission de concertation, ni par le CRDT-CRU.	Nihil	Nihil
<p>Quant au projet 1.C.1 portant sur le bâtiment Chassart</p>	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>La question de la qualité du porteur de projet repris sur la fiche est posée.</p> <p>Il serait aussi intéressant d'élargir les différents partenaires locaux en y ajoutant par exemple la maison des cultures de Saint-Gilles, les maisons de quartier, le centre culturel de Forest, la fondation A.</p>	<p>Une analyse portant sur l'attribution de la maîtrise d'ouvrage devra être menée. Néanmoins vu que la SAU a déjà exprimé sa volonté de ne pas être porteur de projet, il convient de la retirer de la fiche.</p> <p>Cette remarque sera prise en compte lors de l'élaboration du projet.</p>	La fiche est modifiée par la suppression de la SAU en tant que porteur et la maîtrise d'ouvrage est attribuée à la Région pour l'acquisition et à la Commune de Forest pour l'aménagement.

<p>Quant au projet 1.C.2 portant sur le 85 rue de Belgrade</p>	<p>Aucune remarque n'a été formulée sur ce projet lors de l'enquête publique, de l'avis de la Commission de concertation, ni par le CRDT-CRU.</p>	<p>Nihil</p>	<p>Nihil</p>
<p>Quant aux projets 1.C.3 portant sur les Ateliers STIB</p>	<p>En enquête publique :</p> <p>Considérant la mixité du programme envisagé pour les ateliers STIB, le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la cohabitation de logements avec une ressourcerie notamment concernant l'impact de cette activité tant au niveau sanitaires qu'en terme de nuisance sonores ;</p> <p>Considérant le taux élevé de chômage longue durée dans le quartier (30% - cf : Monitoring des Quartiers), le Comité de Défense de Saint-Gilles souhaiterait qu'un accès prioritaire aux chômeurs du quartier soit instauré avec la mise en place d'une activité participant à une réinsertion sociale au sein des ateliers de la STIB.</p>	<p>Considérant que la commune de Saint-Gilles a acquis le bâtiment appartenant à VDS Food (initialement projet prévu dans la fiche 1.E.1 au programme provisoire) et que la commune a marqué son intérêt pour accueillir au sein de ce bâtiment la ressourcerie, la remarque ci-contre est sans objet et une réflexion est à mener par rapport à l'aménagement des ateliers STIB. Une réunion avec les acteurs de projets devra être organisée en vue de se pencher sur le devenir de ce site. Etant donné que les ateliers de la STIB n'accueilleront pas la ressourcerie mais bien le bâtiment de VDS Food, il convient de renommer les fiches 1.C.3 et 1.E.1 en adaptant également leur contenu.</p> <p>Il y aura lieu d'en tenir compte lors de l'élaboration des actions de cohésion sociale et de vie collective.</p>	<p>La fiche 1.C.3 a été renommée « VDS Food » et son contenu a été adaptée en fonction de la motivation ci-contre. Le maître d'ouvrage est la commune de Saint-Gilles. Le type de montage reste un projet CRU</p>

	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Compte tenu du fait que la commune de Saint-Gilles a acquis le bâtiment appartenant à VDS Food (voir fiche projet 1.E.1) et que la commune a marqué son intérêt pour accueillir au sein de ce bâtiment la ressourcerie, une réflexion est à mener par rapport à l'aménagement des ateliers STIB. Le CRDT confirme que la STIB reprend la main sur la conversion du site et la mise en place d'une activité mixte, en coopération avec les différentes instances régionales et qu'une réunion avec les acteurs de projets devra être organisée en vue de se pencher sur le devenir de ce site.</p>	Nihil	Nihil
<p>Quant au projet 1.C.4 portant sur le 164 rue Verhaegen</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la nature des substances recyclées et sur l'impact de cette activité au niveau environnemental et notamment au vu du contexte immédiat du site de la rue Verhaegen (ici en l'occurrence la pépinière de Saint-Gilles) ;</p> <p>Considérant que le Comité de Défense de Saint-Gilles s'interroge sur la nécessité de dépolluer le sol en vue de l'installation de la Halle alimentaire rue Verhaegen.</p>	Ces remarques n'appellent ni commentaire ni modification	Nihil
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Le projet de ressourcerie temporaire n'est plus envisagé compte tenu du transfert exprimé par la commune de Saint-Gilles sur le projet 1.E.1 VDS.</p>	Ce projet n'accueille donc plus la ressourcerie.	La fiche 1.C.4 a été adaptée en fonction de la remarque ci-contre : suppression de la ressourcerie temporaire et la Commune de Saint-Gilles est portée maître d'ouvrage à la place de Village Partenaire.

			Ce dernier reste un partenaire puisqu'il est présenté par la commune de Saint-Gilles pour gérer la ressourcerie
Quant au projet 1.C.5 portant sur le 21 rue du Monténégro	Aucune remarque n'a été formulée sur ce projet lors de l'enquête publique, de l'avis de la Commission de concertation, ni par le CRDT-CRU.		Nihil
Quant au projet 1.E.1 portant sur VDS Food	<u>Par le CRDT-CRU :</u> Le projet peut être requalifié en opération mixte suite à l'acquisition du bâtiment appartenant à VDS Food par la commune de Saint-Gilles et à sa volonté d'accueillir la ressourcerie.	Il est renvoyé à la motivation du projet 1.C.3	La fiche 1.E.1 a été renommée Ateliers STIB et son contenu a été adaptée en fonction de la remarque ci-contre. Le maître d'ouvrage est la STIB. L'opération reste à initier.

Quant au projet 1.E.2 portant sur le Movy Club	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Le projet est à initier. Une discussion avec d'autres acteurs est à envisager pour pouvoir développer ce projet.</p>	<p>Nihil</p>	<p>Nihil</p>
Quant au projet 1.E.3 portant sur 24 logements Infrabel	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Conserver la compensation « logements » du projet Infrabel sur le territoire saint-gillois.</p>	<p>Nihil</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Il est rappelé que ce projet est à initier et qu'il n'y a pas de financement au travers du CRU ; la compensation éventuelle des « logements » est uniquement envisagée dans la même zone administrative (cf. prescription 0.12 du PRAS) et sur la commune de Saint-Gilles</p>	<p>Nihil</p>	<p>Nihil</p>
Quant au projet 2.1, 2.2 et 2.3 portant sur les avenues du Parc, du Roi et Wielemans-Ceuppens	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, ces voiries régionales sont en bon état et que, par conséquent, leur réaménagement ne constitue pas une priorité ; considérant que, selon Bruxelles Mobilité, il n'est pas opportun de réaliser des réaménagements conséquents au vu notamment des projets prévus dans la zone ;</p> <p>Considérant que, selon Bruxelles Mobilité, le renforcement de la présence végétale et la réduction des vitesses de circulation sur l'avenue du Parc sont des options méritant d'être étudiées, mais qu'il faut cependant prendre en compte que cela impliquerait le remplacement des rails qui ont déjà été changés récemment ;</p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur les motivations du CRU concernant les réaménagements de l'avenue Wielemans-Ceuppens et de l'avenue du Roi ;</p> <p>Considérant que Bruxelles Mobilité s'interroge sur le périmètre concerné par le réaménagement de l'avenue du Roi (berme centrale seulement ou ensemble de la voirie)</p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » s'interroge sur la déviation du bus n°48 et sur le l'éventuel maintien d'un itinéraire de transport en commun Chaussée de Waterloo-Parvis-Barrière de Saint-Gilles et qu'elle regrette qu'aucune solution ne soit proposée pour amoindrir le trafic important de l'avenue du Parc.</p>	<p>Le RIE définit ces axes importants pour la problématique de l'eau ; les inondations en aval des avenues nécessitent également des interventions plus en amont, en vue d'une rétention de l'eau. L'étude hydrographique analysera la situation de manière détaillée.</p> <p>La déviation prévue de la ligne de bus 48 permettra d'atteindre les objectifs cités sur l'avenue du Parc.</p> <p>L'aménagement actuel de l'avenue du Roi ne permet pas son utilisation plus intense par la population.</p> <p>Il y est rappelé pourquoi les rues figurent dans le programme et les opérations sont toutes à initier : cela répond aux remarques des</p>	<p>Nihil</p>

		<p>habitants en renvoyant aux objectifs généraux du programme et en renvoyant à l'étude hydrologique.</p> <p>Par ailleurs, il est rappelé que les projets à initier sont, par définition, à un stade moins avancé de développement ; le contenu exacte, la maîtrise d'ouvrage, les sources de financement et/ou les aspect de gouvernance de projet sont souvent encore à affiner ; ils sont repris dans le programme parce que le bureau d'étude du programme du CRU et la maîtrise d'ouvrage ont jugé qu'ils avaient leur pertinence pour le développement du quartier et qu'il serait intéressant de les mettre en œuvre si possible dans un avenir proche.</p>	
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que selon le GRACQ, l'avenue Wielemans Ceuppens dans le sens descendant nécessiterait une PCS sur quelques dizaines de mètres à l'entrée du carrefour et dans le sens montant il faudrait supprimer complètement le stationnement latéral côté droit afin d'y aménager une PCS continue.</p> <p>L'avis est donné sous condition : ne pas envisager d'abattage d'arbres ou d'élagage drastique sur les avenues plantées (Roi e.a.)</p>	<p>Il y aura lieu de tenir compte de ces remarques lors de l'élaboration du projet.</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>Compte tenu des remarques émises par Bruxelles Mobilité, les projets restent à initier</p>	<p>Nihil</p>	<p>Nihil</p>

<p>Quant au projet 2.2 portant sur l'avenue du Roi</p>	<p><u>En enquête publique :</u></p> <p>Considérant que, selon un habitant, l'élagage d'une partie des arbres aurait pour conséquence de dénaturer une des avenues arborées particulièrement remarquable en la région bruxelloise ;</p> <p>Considérant que la capacité de stationnement de l'avenue est déjà aujourd'hui très limitée, un habitant estime que le réaménagement de la berme centrale ne doit pas se faire au détriment de l'offre actuelle en matière de stationnement ;</p> <p>Considérant la proximité entre les aires de jeux envisagées et la circulation rapide contenue sur la voirie, un habitant s'inquiète de la sécurité des enfants et suggère la mise en place de dispositifs tels que des coussins berlinois ou encore des barrières ;</p> <p>Considérant qu'un habitant souhaiterait que cet axe conserve l'aspect d'une avenue notamment par la préservation des façades historiques du XXème siècle ;</p> <p>Considérant que l'asbl « Les cyclistes au quotidien » souligne que le projet de réaménagement du tronçon bas de l'avenue est pertinent et demande que des dispositifs clairs soient mis en oeuvre pour les cyclistes (PCM dans le sens descendant, PCS dans le sens ascendant) mais aussi que des précisions soient apportées quant au devenir du stationnement actuellement situé le long de la berme centrale</p>	<p>Ces remarques n'appellent ni commentaire, ni modification.</p>	<p>Nihil</p>
	<p><u>De l'avis de la commission de concertation :</u></p> <p>Considérant que le GRACQ précise que le carrefour Van Volxem, Fonsny, Roi doit être restructuré sur base du principe Stop, que l'avenue du Roi devrait aussi favoriser les cyclistes par exemple sous forme d'une PCM dans le sens descendant et une PCS dans l'autre, que le réaménagement de l'avenue du Parc la déviation du bus 48 risque d'engendrer des embouteillages et une circulation difficile pour les cyclistes, que sur l'avenue du Roi le stationnement est incertain ;</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk relève que le périmètre du CRU est amené à évoluer de façon significative contrairement à ce qu'annonce le rapport d'incidence par exemple le site du "Marais Wiels", la rénovation du Métropole, le projet d'école Puzzel, que le passage Orban-Luttre sous le chemin de fer et le portique du parking Wiels ne sont pas pris en compte comme éléments d'intérêt patrimonial ;</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk relève que le parc Divercity n'est pas cité comme espace vert accessible, que il n'est pas non plus question d'un espace ouvert au public sur le site de JCXimmo ; que le passage Orban Luttre offre une possibilité de maillage vert ; qu'il est difficile de juger du caractère agréable du parc</p>	<p>Considérant que de manière générale, la localisation et la conformité de certains projets ne sont pas encore suffisamment définis ; que les documents transmis ne permettent pas de vérifier leur conformité ou les dérogations éventuelles à solliciter dans le cadre de la gestion des futures demandes de permis d'urbanisme ou permis uniques ; Considérant que chaque opération fera l'objet d'une analyse approfondie lors de l'élaboration de l'avant-projet et lors de l'instruction des demandes de permis</p>	<p>Nihil</p>

	<p>linéaire le long du chemin de fer, qu'une servitude de passage devrait être demandée sur le terrain de JCXImmo ;</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk demande un éclaircissement sur l'appellation de Pôle culturel petite enfance ;</p> <p>Considérant que le comité Quartier Wiels Wijk demande si des outils planologiques seront mis en place</p>	<p>d'urbanisme ;</p> <p>Considérant qu'il y a lieu de prendre en compte l'expertise communale sur toutes les opérations ;</p> <p>Considérant qu'il n'y pas d'objection particulière à ce stade de l'étude</p>	
<p>Quant au projet 3.1 portant sur les actions de cohésion sociale et de vie collective</p>	<p>Aucune remarque n'a été formulée sur ce projet lors de l'enquête publique, de l'avis de la Commission de concertation, ni par le CRDT-CRU.</p>	<p>Nihil</p>	<p>Nihil</p>
<p>Quant au projet 4.1 portant sur un montant en réserve de 791.375,- €</p>	<p><u>Par le CRDT-CRU :</u></p> <p>L'affectation du montant repris en réserve pose question. Une piste est envisagée par la commune de Forest laquelle a un projet d'excavation du talus SNCB pour assurer une continuité avec les deux parcs situés de part et d'autre, l'un étant à créer, l'autre existant déjà.</p>	<p>Cette piste est à prendre en considération compte tenu des enjeux poursuivis par le CRU 4. Néanmoins des incertitudes (en termes de coûts et d'autorisation Infrabel) liées à la réalisation de ce projet se posent actuellement. Il paraît donc opportun de créer une fiche projet « à initier ».</p> <p>Compte tenu de l'ensemble des remarques relatives au rapport sur les incidences environnementales et à l'étude hydrographique, l'affectation du montant repris en réserve en vue de traiter la gestion de l'eau et la dépollution du sol et des eaux souterraines se justifie. Il</p>	<p>Création d'une fiche 1.E.4 « Excavation talus SNCB » - projet à initier</p> <p>Création d'une fiche 0.2 « Gestion de l'eau + dépollution », tenant compte de ce qui est noté ci-contre -</p>

		<p>est donc opportun de créer une fiche générique numérotée 0.2 avec Bruxelles Environnement comme maître d'ouvrage. Une condition générale de lancement serait la possibilité de faire un conventionnement avec d'autres porteurs de projets concernés par des opérations impactées par la problématique de la gestion de l'eau et/ou de la dépollution. Au niveau du montant affecté, celui-ci sera légèrement moindre car une partie sera affectée à un autre CRU.</p>	<p>Projet CRU.</p> <p>Un montant de 782.383 € y est affecté.</p> <p>Le budget du CRU 4 a été proportionnellement réduit afin de compenser partiellement le surplus de budget relatif au CRU 1 - lequel s'élève à un total de 22.032.911,00 € - et ce pour respecter le budget global des cinq CRU lequel ne peut dépasser € 110.000.000,00.</p>
--	--	---	---

SVC 4 « Koningslaan » : Tabel motiveringen/wijzigingen

Onderwerpen	Geformuleerde opmerkingen	Motivering	Wijzigingen
<p>Het openbaar onderzoek en de burgerparticipatie</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat de nv DODDER de regelmatigheid van het openbare onderzoek in twijfel trekt op basis van de vaststelling dat er geen enkele schriftelijke informatie werd doorgegeven die het plaatsvinden van dit onderzoek aankondigt;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en -Vorming (CVBV) betreuren dat de participatieve maatregelen die gelden in het kader van Wijkcontracten (WC), niet worden toegepast bij een stadsvernieuwingscontract. Volgens de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV wordt er immers geen enkele coördinatie van de informatieverstrekkingmaatregelen en participatieprocessen geïmplementeerd - noch door de overheid, noch door een aangeduide operator. Dat maakt het voor een burger moeilijk om het geheel van het stadsvernieuwingscontract op te volgen en deel te nemen aan het uitwerken van de diagnose; Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van mening zijn dat participatie hier bestaat in informatieverstrekking;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV vinden dat, als het de bedoeling is dat het stadsvernieuwingscontract voor een bepaalde coherentie zorgt, het participatieproces moet worden verruimd tot alle projecten en niet enkel aan de orde mag zijn bij projecten van een zekere omvang (cf. art. 43, §3 Ordonnantie houdende organisatie van de stedelijke herwaardering). Volgens hen is de grootte van het budget immers geen relevante factor om te bepalen hoe belangrijk een project is in het dagelijkse leven van een burger, vermits ook bescheidenere projecten kunnen bijdragen tot verbetering van de levenskwaliteit een wijk, op voorwaarde dat ze worden uitgevoerd via een participatief proces;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van oordeel zijn dat het</p>	<p>De modaliteiten van het openbare onderzoek worden bepaald in artikel 27 van het uitvoeringsbesluit van 27.03.2017 met betrekking tot het SVC.</p> <p>Deze modaliteiten werden regelmatig toegepast.</p> <p>De informatieverstrekking aangaande het openbare onderzoek verloopt via het aanbrengen van affiches.</p> <p>Het participatieproces wordt in de stadsvernieuwingsordonnantie beschreven.</p> <p>De participatiemodaliteiten zijn vastgelegd in artikel 43. Er wordt bepaald dat de begunstigde, voor operaties waarvoor de globale raming de helft van de Europese drempel voor overheidsopdrachten voor werken overschrijdt, concrete acties moet organiseren op het vlak van informatie en overleg met de bewoners, alsook met de sociale en economische actoren, van bij de aanvang van de denkoefening en</p>	<p>Geen</p>

	<p>budget toegewezen aan participatie, wanneer het wordt gepland, minder dan 10% zal vertegenwoordigen. Immers, de coördinatiekosten, die ook in dit budget moeten worden opgenomen, vormen een hoge uitgave.</p> <p>Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV vinden dat de participatiemaatregelen moeten worden ingekaderd en correct moeten worden gefinancierd, maar tevens dienen te garanderen dat de bewoners reële impact hebben op het verloop van de projecten;</p> <p>Overwegende dat het initiatief "Quartier Wiels Wijk" eist dat het openbare onderzoek nietig wordt verklaard omwille van het niet eerbiedigen van de geldende reglementering, dat de toegang van het publiek tot de informatie heeft gecompromitteerd en de participatie heeft beperkt. Immers, de vorm van het openbare onderzoek vertoonde tal van mankementen - enerzijds wat betreft de toegankelijkheid (verschil in openingsuren vermeld in het bericht van openbaar onderzoek en geafficheerd door het gemeentebureau, ontbreken van bewegwijzering voor het verwerven van toegang tot het dossier), anderzijds wat betreft de verspreiding van de informatie (geen publicatie van de affiche van openbaar onderzoek op de website van de gemeente, de vijf aanplakborden in de openbare ruimte zijn leeg gebleven gedurende de hele periode van het openbare onderzoek, de huis-aan-huisberichten werden niet verdeeld in de hele betrokken zone, in casu de Koningslaan).</p>	<p>tijdens de uitwerking van deze operaties;</p> <p>Volgens artikel 18 van het hierboven genoemde uitvoeringsbesluit mag de begunstigde een maximum van 10% van de totale in aanmerking komende kosten van elke gefinancierde of gesubsidieerde operatie of actie besteden aan coördinatie en communicatie. De in artikel 20 van hetzelfde besluit bedoelde communicatieacties hebben betrekking op de informatie gelinkt aan de uitvoering en de implementatie van de operaties en acties in het kader van het SVC, alsook op de burgerparticipatie.</p> <p>Elke projectbouwwaard staat in voor de informatieverstrekking en het overleg, onder meer aan en met de bewoners, via concrete acties, waarbij de regering vooraf wordt ingelicht over het type burgerparticipatie dat hij van plan is te implementeren. De regering kan er in voorkomend geval aanvullende modaliteiten voor vastleggen.</p> <p>Gelet op art. 27, §1 van het besluit met betrekking tot de stadsvernieuwingscontracten, waarin wordt gestipuleerd dat het programma beschikbaar dient te zijn op de gewestelijke website.</p> <p>Overwegende dat het programma kan worden geraadpleegd via de</p>	
--	---	--	--

		<p>link http://quartiers.brussels/doc/cru-svc-4</p>	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat het wijkcomité Quartier Wiels Wijk bevestigt dat er procedurele gebreken zijn op het vlak van de bekendmaking van het openbare onderzoek</p>	<p>Overwegende dat de modaliteiten inzake het openbare onderzoek (aanplakking, toegang tot de documenten) zijn gerespecteerd; Overwegende dat de participatiemaatregelen door het besluit worden geregeld, maar zouden kunnen worden versterkt; Overwegende dat aankondiging van het openbare onderzoek op de website van de gemeente niet verplicht is; Overwegende dat bepaalde affiches tijdens het openbare onderzoek van de borden werden getrokken en dat de gemeente ze heeft vervangen zodra zij daarvan op de hoogte werd gebracht. Gelet op art. 27, §1 van het besluit met betrekking tot de stadsvernieuwingscontracten, waarin wordt gestipuleerd dat het programma beschikbaar dient te zijn op de gewestelijke website. Overwegende dat het programma kan worden geraadpleegd via de link http://quartiers.brussels/doc/cru-svc-4</p>	<p>Geen</p>

De openbare ruimte en mobiliteit	<p><u>In openbaar onderzoek, meer specifiek omtrent de openbare ruimte:</u></p> <p>Overwegende dat het SVC een impact zal hebben op een breed en intercommunaal gebied, vraagt Brussel Mobiliteit om te worden betrokken bij alle projecten inzake inrichting van openbare ruimten en mobiliteit, dit om op gewestelijke schaal samenhang tussen de inrichtingen te garanderen;</p> <p>Overwegende dat een groot aantal projecten betrekking heeft op de openbare ruimte, stelt Brussel Mobiliteit voor om een structuur tot stand te brengen waarin uiteenlopende competenties worden gegroepeerd om de diverse projecten beter te kunnen onderzoeken.</p> <p>Overwegende dat de directie Projecten en Werken inzake Weginrichting van Brussel Mobiliteit als beheerder van de gewestwegen zal worden aangesteld als opdrachtgever van de projecten in verband met de openbare ruimte. Indien dit opdrachtgeverschap zou worden overgedragen, vraagt Brussel Mobiliteit echter om nauw bij het project te worden betrokken.</p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit herinnert aan de noodzaak om rekening te houden met de diverse werven gelinkt aan het project "Metro Noord" vervat in de perimeter van het SVC en in de omgeving, en om inzicht te verwerven in de eventuele beperkingen teweeggebracht door deze werf, die heel wat tijd en ruimte in beslag neemt.</p>	Alle opmerkingen zijn relevant - er zal rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van de betreffende projecten; de in het SVC beoogde acties en operaties bevinden zich momenteel in de programmeringsfase en vertonen dus nog niet het nauwkeurigheidsniveau waarnaar wordt verwezen	Geen
	<p><u>In openbaar onderzoek, meer specifiek omtrent mobiliteit:</u></p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit voorstelt om een heus voetgangersnet aan te leggen via een uitbreiding van het aantal routes en van de mogelijkheden om de autowegen te doorkruisen. Daartoe wordt bijvoorbeeld voorgesteld om over te gaan tot identificatie en behoud van de natuurlijke wegen die in de groene ruimtes door de voetgangers worden gebruikt.</p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit erop aandringt om "het cahier voetgangerstoegankelijkheid van het <i>voetgangersvademeicum</i>" toe te passen, onder meer op het vlak van verhardingen;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" zegt dat ze de in het project</p>	Het MER toont geen aanzienlijke effecten van de SVC-projecten op de mobiliteit aan, en preciseert dat de lokale en de gewestelijke mobiliteit in het algemeen zullen verbeteren, zodat de behandeling van de continuïteiten inzake actieve mobiliteit volledig positief kan worden geacht. Buiten het SVC-programma blijven niettemin andere verbeteringen mogelijk. In het MER wordt ook	Geen

	<p>geïmplementeerde notie continuïteit, zowel op het vlak van landschap als van mobiliteit, waardeert, maar toch verwonderd is over het feit dat er heel weinig rekening wordt gehouden met de Gewestelijke Fietsroutes (GFR).</p> <p>Overwegende dat het Defensiecomité van Sint-Gillis de noodzaak benadrukt van het aanbrengen van diverse voorzieningen (borden, specifieke kleuren op de grond, enz.) om de aanwezigheid van fietspaden op degelijke wijze te signaleren en elke verwarring met de voetpaden te vermijden</p> <p>Overwegende dat het Defensiecomité van Sint-Gillis vraagt om de automobilisten niet te verwaarlozen en onder meer een compensatie in te voeren voor de daling van het parkeeraanbod (bewonerskaart, parking tegen democratische prijs)</p>	<p>gepreciseerd dat de alternatieven in termen van mobiliteit zijn opgenomen in het SVC-programma.</p> <p>De inrichting van de weg tussen de treinsporen en onder meer Wiels en Brass als gedeelde ruimte voor de actieve vervoerswijzen kadert in de implementatie van een voetgangersnetwerk; het "cahier voetgangersstoegankelijkheid van het voetgangersvademeccum" zal als aandachtspunt in het dossier worden opgenomen.</p> <p>Er wordt dus aandacht besteed aan de ontwikkeling van de actieve vervoerswijzen zonder dat de mobiliteit in haar geheel wordt verwaarloosd. Met de bestaande GFR's zal rekening worden gehouden bij de uitwerking van de betreffende projecten.</p> <p>Het aantal parkeerplaatsen dat eventueel moet verdwijnen, wordt in het programma niet bepaald; het zal worden onderzocht in het kader van de voorontwerpen</p>	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat, ook volgens de GRACQ, nagenoeg geen rekening is gehouden met de GFR's.</p> <p>Overwegende dat het comité QuartierWielsWijk betreurt dat er geen melding wordt gemaakt van de doorgang Orban-Luttre, noch van het Bypad Vorst; dat de verbreding van de voetpaden beneden in de Wielemans Ceuppenslaan niet op de planning lijkt te</p>	<p>Overwegende dat deze bemerkingen en verzoeken relevant zijn en dat er bij de uitwerking van de betreffende projecten rekening mee dient te worden gehouden;</p>	<p>Geen</p>

	<p>staan, terwijl ze nochtans essentieel is; dat de openstelling van de Willem-site tussen Wiels en Brass voor fietsers geen te verdedigen oplossing is, vermits het park geen park meer zou zijn, maar een doorgangplaats, en het onduidelijk is wat er met de moestuinen zal gebeuren;</p> <p>Het advies wordt gegeven onder voorwaarde:</p> <p>Overwegende dat er rekening dient te worden gehouden met de opmerkingen van Brussel Mobiliteit.</p> <p>Overwegende dat punt 2.8 Mobiliteit op bladzijde 39 moet worden verduidelijkt.</p>	<p>Overwegende dat de gemeente Vorst onderzoek aan het verrichten is omtrent een degelijke manier om aan de andere kant van de sporen te geraken, waarbij wordt gedacht aan een verbrede doorgang eronder;</p>	
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De weerhouden projecten zullen moeten stroken met het Gewestelijk Mobiliteitsplan. De hoofdpdracht van Brussel Mobiliteit bestaat erin zich te ontfemen over de gewestelijke wegen en openbare ruimten. Bij de uitvoering van de in het SVC weerhouden projecten zal rekening moeten worden gehouden met de technische en operationele beperkingen. Aangezien de (menselijke) middelen van Brussel Mobiliteit beperkt zijn, zullen de budgetten voor de coördinatie van de projecten zo goed mogelijk moeten worden aangewend.</p> <p>Met de coördinatie bedoeld in de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg, van de verschillende werven in de zone binnen en rond de SVC-perimeter, dient rekening te worden gehouden bij de planning van de verschillende interventies op de openbare weg en bij interventies die tijdens hun uitvoering de mobiliteit beïnvloeden.</p> <p>Voorafgaand aan elke verbintenis moet Brussel Mobiliteit bij overleg met de projectleider worden betrokken om de strategische uitdagingen inzake gewestelijke mobiliteit, de operationele en technische beperkingen van elk project, alsook de budgettaire en menselijke middelen die beschikbaar zijn voor Brussel Mobiliteit, in het SVC te integreren.</p> <p>Leefmilieu Brussel wenst dat de projecten worden ontworpen met het oog op het verzekeren van een goede verbinding voor de actieve mobiliteit, in het bijzonder tussen de verschillende groene ruimten, de Zenne en het GEN voor fietsers.</p> <p>Gezien de talrijke inrichtingsprojecten met betrekking tot de openbare ruimte, vindt het</p>	<p>Alle bemerkingen zijn relevant - er zal dan ook rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van de betreffende projecten.</p> <p>Aangezien de gemeente Vorst voorstelt om het gedelegeerde opdrachtgeverschap met betrekking tot de totaalstudies op zich te nemen, dienen de fiches in deze zin te worden aangevuld</p>	<p>De fiches 1.A.2 tot 1.A.4 zijn aangepast, waarbij het eventuele medeopdrachtgeverschap van Beliris of van de gemeente Vorst werd opgenomen.</p> <p>De fiches 1.A.2 tot 1.A.4, 1.B.1 en 1.B.4 zijn aangevuld, waarbij het eventuele gedelegeerde opdrachtgeverschap van de gemeente</p>

	<p>GCTO het nuttig dat het ontwerpen van deze verschillende ruimten gebeurt via een totaalstudie, door een multidisciplinair studiebureau, van het geheel van de projecten in verband met openbare ruimte en mobiliteit, zonder te vergeten de waterproblematiek erin te integreren. Daaruit blijkt een intentie om deze projecten te bundelen rond een enkele studie waarvan het opdrachtgeverschap zou toekomen aan een enkele drager of zou worden gespreid over meerdere dragers, met het oog op een grotere samenhang tussen de projecten.</p> <p>Ongeacht of de totaalstudie al dan niet reikt tot aan de aflevering van de SV, is het belangrijk dat de diverse actoren vanaf de start een gemeenschappelijke totaalvisie hebben, op het gevaar af dat een dergelijke studie niet kan worden verricht.</p> <p>Analoog lijkt er onder de leden van het GCTO unanimitieit te bestaan inzake het concentreren van het opdrachtgeverschap van de projecten gelinkt aan openbare ruimte en dat van de projecten gelinkt aan mobiliteit in één hand, zelfs samen met een andere drager, ten minste wat betreft de projecten 1.A.2 tot 1.A.4 en 1.B.1 tot 1.B.4. Er moet worden gereflecteerd omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie. Aangaande de studies 1.A.2 tot 1.A.4 en 1.B.1 tot 1.B.4 wenst de gemeente Vorst het opdrachtgeverschap van de totaalstudie op zich te nemen om een enkele visie te bepalen (in nauwe samenwerking met de verschillende betrokkenen).</p> <p>Het lijkt dan ook interessant om de bMa te raadplegen met betrekking tot de strategie die moet worden gevolgd om een gemeenschappelijke totaalvisie te bereiken.</p>		<p>Vorst voor de totaalstudies werd opgenomen.</p>
<p>De huisvestingsprojecten</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende het zogenaamde "volkse" karakter van de wijk en het percentage bewoners dat in ongezonde woningen woont, heeft het Defensiecomité van Sint-Gillis bedenkingen bij de mogelijkheid om voor nieuwe woningen gelijke huurprijzen te vragen als voor het sociale woningenpark, evenals bij de mogelijkheid om achtergestelde personen die momenteel binnen de perimeter van het stadsvernieuwingscontract leven, prioritair toegang te geven tot de nieuwe woningen;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Community Land Trust Bruxelles" projecten wenst te ontwikkelen in de wijken waarop dit stadsvernieuwingscontract betrekking heeft. Bijgevolg zou ze enerzijds willen tussenkomen in de reeds geplande huisvestingsoperaties, en anderzijds de maatschappelijke dienstverlening en het gemeenschapsleven in de wijk</p>	<p>De stadsvernieuwingsordonnantie definieert het voorwerp van de vastgoedoperaties die kunnen worden gefinancierd of gesubsidieerd, en artikel 14 van haar uitvoeringsbesluit van 27/03/2017 bepaalt het type vastgoedoperaties en de verplichtingen ten laste van de begunstigen met betrekking tot toegang en beheer van de woningen. De precieze structuur van de in het</p>	<p>Geen</p>

	<p>willen versterken;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het Centrum voor Volwassenenbegeleiding en -Vorming (CVBV) het initiatief om reeds dichtbevolkte wijken niet nog meer te verdichten, toejuichen, betreuren ze desalniettemin het ontbreken van initiatieven voor het bestaande private woningenpark, gelegen binnen de perimeter van het stadsvernieuwingscontract, met een zekere ouderdom en een zekere graad van verval;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Une maison en Plus" en het CVBV van mening zijn dat de onzekerheid betreffende een eventuele verhoging van de renovatiepremies binnen de perimeter van het stadsvernieuwingscontract dringend moet uitgeklaard worden.</p>	<p>programma gedefinieerde huisvestingsoperaties zal worden bepaald tijdens het uitwerken ervan, wat eveneens geldt voor de acties ter ondersteuning van de maatschappelijke dienstverlening en het gemeenschapsleven.</p> <p>De renovatie van het private woningenpark en de strijd tegen de energiearmoede zijn niet opgenomen in de door het studie bureau voorgestelde thematieken, omwille van het feit dat meerdere wijkcontracten elkaar opvolgen binnen de SVC-perimeter, wat toegang geeft tot een verhoging van de renovatie- en energiepremies.</p> <p>Toch dient te worden opgemerkt dat de kwestie van de verhoogde "renovatiepremies" afhangt van een andere gewestelijke maatregel die momenteel wordt aangepast.</p>	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat het programmaontwerp ook de compensatie "huisvesting" van een project van Infrabel in de Frankrijkstraat, in de gemeente Sint-Gillis, bevat; dat deze compensatie enkel moet worden overwogen op het grondgebied van Sint-Gillis.</p> <p>Overwegende dat het advies de voorwaarde bevat om eerst en vooral renovaties met sterke energieprestaties aan te bevelen alvorens hernieuwbare energie-installaties te plaatsen, en om de concentraties in situ voor en na de renovaties te meten;</p>	<p>Bij de uitwerking van de projecten zal met deze opmerkingen rekening worden gehouden.</p> <p>De vastgoedoperaties voldoen minstens aan de "EPB 2015"-vereisten voor wat betreft nieuwbouw of daarmee gelijkgestelde verbouwingen, en aan de voorwaarden van de EPB-reglementering voor wat betreft renovaties.</p>	Geen

	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>In de ordonnantie is aangeduid dat in het kader van de SVC's voorrang wordt gegeven aan projecten inzake aanleg of herinrichting van openbare ruimte of stadsweefselinfrastructuur. Dat mag echter de creatie van huisvesting of de verbetering van de kwaliteit van gebouwen via SVC-financiering niet in de weg staan.</p>	De creatie van huisvesting is opgenomen in de SVC-operaties (1.C.2), geassocieerd (1.C.5) en op eigen initiatief (1.E.1 en 1.E.3).	Geen
De vastgoedprojecten	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Er zou meer nadruk kunnen worden gelegd op het potentieel tot versterking van de energieprestaties van de verschillende vastgoedprojecten.</p>	De vastgoedoperaties voldoen minstens aan de "EPB 2015"-vereisten voor wat betreft nieuwbouw of daarmee gelijkgestelde verbouwingen, en aan de voorwaarden van de EPB-reglementering voor wat betreft renovaties.	Geen
Een planologische aanpak	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Perspective gaat de relevantie van een planologische aanpak (RPA) binnen de SVC-perimeter analyseren. In voorkomend geval zal er bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de aansluiting met het RPA 'Zuidstation', dat aan de SVC-perimeter grenst.</p>	Deze opmerking wordt opgenomen in een aandachtspunt	Geen
De topografische onderzoeken	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Met het oog op het welslagen van de diverse projecten zal er bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de realisatie van topografische onderzoeken.</p>	Deze opmerking wordt opgenomen in een aandachtspunt	Geen
De timing	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat uit het dossier blijkt dat voor meerdere projecten de plannings overschreden zijn of meerdere aspecten (kringloopwinkel e.a.) reeds sterk zijn geëvolueerd.</p>	<p>Overwegende dat deze opmerking niet precies genoeg is</p> <p>Overwegende dat de gemeente Sint-Gillis het VDS-gebouw geïdentificeerd op fiche 1.E.1, heeft ge-</p>	De fiches 1.C.3, 1.C.4 en 1.E.1 worden aangepast op basis van

		<p>kocht.</p> <p>Overwegende dat deze aankoop het mogelijk zal maken om geen tijdelijke kringloopwinkel te ontwikkelen in het gebouw in de Verhaegenstraat 164 te Sint-Gillis, geïdentificeerd op fiche 1.C.4, en geen permanente kringloopwinkel in het MIVB-gebouw geïdentificeerd op projectfiche 1.C.3, maar de laatstgenoemde rechtstreeks te creëren in het VDS-gebouw.</p>	<p>de opmerkingen hiernaast en zoals verder gepreciseerd.</p>
<p>De patrimoniale aspecten</p>	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat de aanwezigheid van het Zuidstation en zijn spoorwegennet zijn impact op de projectzone toont, met een heel snelle en gediversifieerde verstedelijking na 1863;</p> <p>Overwegende dat de beslissende rol van het eerste Zuidstation in de bloei van de wijk onderaan in Sint-Gillis en Vorst, versterkt door de aanwezigheid van de Zenne, welvaart en dynamisme genereert, ondersteund door de industriële revolutie, die deze plaatsen integraal als industriële voorsteden kwalificeert in de 19e eeuw en de eerste helft van de 20e eeuw;</p> <p>Overwegende dat het industriële patrimonium gelinkt aan de aanwezigheid van het Zuidstation, bestaat uit herenhuizen en beleggingspanden in neoklassieke stijl (hotels, restaurants en cafés, commerciële activiteiten), alsook gebouwen met een ambachtelijke bestemming(v vaak in een achterhuis) of een industriële benutting(depôt en werkplaatsen voor de trams), terwijl de aanwezigheid van de rivier de Zenne meer specifiek wasserijen, brouwerijen en drukkerijen aantrekt;</p> <p>Overwegende dat de getuigenissen van deze industriële activiteiten uitzonderlijke waarde hebben gezien de korte duur van de industriële periode, die vanaf 1945 wordt gekenmerkt door achteruitgang, en de daaropvolgende afbraakwerken;</p>	<p>In het SVC-programma wordt rekening gehouden met het bestaan van een belangrijk industrieel patrimonium binnen de perimeter, en wordt aan dit patrimonium bijzondere aandacht besteed via diverse projecten op het vlak van de continuïteit van het gebouwenweefsel alsook via operaties op eigen initiatief;</p>	<p>Geen</p>

	<p>Overwegende dat de industriële gebouwen van grote omvang vrij moeilijk konden worden omgeschakeld, terwijl de industriële activiteit van de kleine ondernemingen, gebaseerd op een meer rechtstreekse link met het werkgebeuren, de problemen van de economische crisis na 1945 beter hebben doorstaan; dat de MIVB-werkplaatsen (1900) in de Fonsnylaan en de Belgradostraat in dit verband een uitzonderlijk patrimonium vormen (fiche 1.C.3), waarvan de reconversie dus een patrimoniale benadering impliceert;</p> <p>Gelet op het belang van de industriële getuigen in de zone (van de uitzonderlijke welvaart waaraan ze op het nationale niveau hebben deelgenomen, omwille van de inventiviteit en rationaliteit van hun architectuur, en de menselijke ervaring die ze mogelijk kunnen overbrengen), dient er bijzondere aandacht te worden besteed aan deze goederen, ook al zijn ze niet geklasseerd;</p> <p>Overwegende dat de inventaris van het monumentale erfgoed van de gemeente Sint-Gillis beschikbaar is op internet (www.monument.brussels), en die van Vorst momenteel wordt opgesteld en reeds ruim beschikbaar is via de Directie Monumenten en Landschappen</p> <p>Het advies wordt gegeven onder voorwaarde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rekening houden met de historische, architecturale, stilistische, technische en/of esthetische waarde van de constructies in de zone, alsook met de specifieke dimensies van het industriële tijdperk op het niveau van de wijken; - een patrimoniale benadering integreren in het project en ervoor zorgen dat de nagedachtenis van de plaatsen wordt bewaard en doorgegeven via bepaalde emblematische projecten; - rekening houden met de gemeentelijke deskundigheid met betrekking tot alle operaties. 		
<p>Het milieueffectenrapport (MER - april 2017)</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat volgens de nv DODDER de afwezigheid van alternatieven in het milieueffectenrapport (MER) abnormaal is, omdat ze de burger niet in staat stelt om het project op exhaustieve wijze te vatten. Volgens het MER voldoet het voorgestelde programma vanuit een sectoraal standpunt immers niet aan de behoeften inzake waterbeheer binnen een perimeter met een overstromingsproblematiek. Er wordt echter</p>	<p>Het programma bevat via project 0.1 de integrale financiering van een hydrografische studie voorafgaand aan de uitvoering van de operaties.</p>	<p>Het definitieve programma bevat de nieuwe fiche 0.2, die be-</p>

	<p>geen enkel alternatief voorgesteld met betrekking tot dit essentiële kenmerk;</p> <p>Overwegende dat als, volgens de nv DODDER, een probleem wordt aangehaald, het MER niet systematisch een oplossing aanvoert; Overwegende dat er volgens de nv DODDER geen enkel alternatief wordt voorgesteld betreffende het programma; overwegende dat volgens de nv DODDER het MER geen enkele reële oplossing voorstelt, onder meer voor wat de behoeften aan waterbeheer van de sector betreft, op sectoraal, milieu- of menselijk vlak;</p> <p>Overwegende dat het openbare onderzoek volgens de nv DODDER niet volgens de regels is verlopen, vermits het voorgelegde MER slechts een enkel coherent voorstel bevat in verband met de voornaamste behoeften van de wijk en het het niet mogelijk maakt om inzicht te verwerven in alle andere alternatieven. Anderzijds is de in het MER vereiste samenvattende tabel niet gepresenteerd, wat het inzicht van het publiek in het project beperkt.</p>	<p>Het is moeilijk om de concrete impact van het programma op deze thematiek te evalueren (en a priori te programmeren), aangezien de aard van de inrichtingen afhangt van de resultaten van de hydrografische studie. Er wordt dan ook geen enkele grote en algemene fysische interventie over het volledige grondgebied gepland die gericht is op verbetering van het waterbeheer binnen de rechtstreeks door het SVC gefinancierde perimeter - op de planning staan eerder kleinere interventies, project per project, waarbij voorrang wordt gegeven aan afremming en doordringing van het water in situ. De studie zal het mogelijk maken om de omvang van de inrichtingen correct te bepalen en een optimale positieve impact op deze thematiek te genereren.</p> <p>Niettemin werd aan het studiebureau dat het MER heeft opgesteld, gevraagd om zijn rapport aan te vullen met voorstellen inzake alternatieven op het vlak van waterbeheer.</p> <p>Er dient te worden opgemerkt dat de aanleg van een park, in dit geval op de Van Volxemlaan tussen twee culturele en geklasseerde gebouwen, via operatie 1.A.1, geen beperking vormt voor de verhoging</p>	<p>trekking heeft op waterbeheer en bodemverontreiniging. Er wordt een bedrag van € 782.383 aan toegewezen.</p>
--	---	---	---

		<p>van de doordringbaarheid (van het terrein) en het absorptievermogen (via de begroeiing), die bijdragen tot de verbetering van het waterbeheer - integendeel.</p> <p>Overwegende dat bepaalde projecten ook een MER moeten opnemen in hun SV-aanvraag, en dat in het kader van deze MER's ook het waterbeheer moet worden bestudeerd;</p>	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Het advies wordt gegeven onder voorwaarde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De technieken aanmoedigen die het mogelijk maken om geen regenwater in de riool te doen terechtkomen: infiltratie, evapotranspiratie, buffering en heraansluiting op het hydrografische netwerk. De keuze voor in het landschap geïntegreerde en groene technieken maakt het onder meer mogelijk om de kwestie van de kwaliteit van het water dat opnieuw in het milieu terechtkomt, op te lossen. Mocht het afwateringsoppervlak een specifiek vervuilingrisico vertonen, dan wordt er een reinigingssysteem van het type fytozuivering geïnstalleerd waardoor het water passeert alvorens te worden geëvacueerd; - De capaciteit inzake infiltratie en evapotranspiratie van het regenwater in situ verhogen via (semi)doordringbare bekledingen, bijvoorbeeld poreuze straatstenen, straatstenen met brede voegen, drainerende vloerplaten, wadi's, regentuinen of infiltratieputten; - De capaciteit van de bufferzones verhogen: opslagdaken, opslagwegen en wegen in drainagematerialen, waterwegen in de openlucht, lagergelegen zones en bekkens, enzovoort; - Wat het bouwafval betreft, voor met de afbraakwerken wordt begonnen een goede materialeninventaris opstellen (gekoppeld aan het bestek voor de aannemerskeuze) met het oog op een optimaal afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recycling; - Innovatieve afvalinzameling plannen, zoals bijvoorbeeld ondergrondse containers voor zoveel mogelijk afvalstromen (PMD, papier-karton, glas, textiel, bioafval, ge- 	<p>Alle bemerkingen zijn relevant - er zal dan ook rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van de betreffende projecten.</p>	<p>Het definitieve programma bevat de nieuwe fiche 0.2, die betrekking heeft op waterbeheer en bodemverontreiniging. Er wordt een bedrag van € 782.383 aan toegewezen.</p>

	<p>mengd afval).</p> <p>- Bij het "Wielsmoeras" rekening houden met de sterke verontreinigingen, zowel van bodem als van grondwater;</p>		
	<p><u>Aanbevelingen uit het MER:</u></p> <p>Overwegende dat de meerderheid van de projecten een positieve impact heeft op het milieu en dat de in het MER opgenomen aanbevelingen geen wijzigingen aan de projecten teweegbrengen;</p> <p>Overwegende dat de significant positieve waarschijnlijke effecten de overhand hebben op de significant negatieve;</p> <p>Overwegende dat het geheel van de voorgestelde interventies een positieve verwachte impact heeft op de menselijke omgeving en de sociaaleconomische aspecten;</p> <p>Overwegende desalniettemin dat de implementatie van de volgende operaties een noemenswaardig negatief effect zou kunnen hebben op een thematiek - zelfs op twee thematieken tegelijk, met in eerste instantie die van mobiliteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.A.1 Terrein Wilhelm & Co - 1.A.2 Taluds NMBS - 1.A.3 Basic Fit - 1.A.4 Driehoekig terrein Infrabel - 1.B.1 Heropening van de Sint-Denijsstraat - 1.B.2 Voetpaden Luttrebrug - 1.B.3 Kruispunt Wielemans - Luttrebrug - 1.B.4 Van Volxemlaan en Fonsnylaan (haltes van de MIVB) - 1.B.5 Belgrado-, Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat - 1.B.6 Colonnade - 1.B.7 Veeartsentunnel <p>De conclusie van het MER luidt dat het programma van SVC 4 zijn belangrijkste opdracht tot aanleg of herinrichting van openbare ruimten of stadsweefselinfrastructuur vervult, is ontwikkeld op basis van een diagnose die trouw is aan de uitdagingen voor het grondgebied in kwestie, maar op budgettair vlak niet altijd prioriteiten naargelang de omvang van de uitdagingen op milieuvlak bevat. Een herziening van de hiërarchie van de projecten en een netto-investering in maatregelen voor waterbeheer zouden</p>	<p>Overwegende dat de in het MER opgenomen aanbevelingen een aanvulling bij, en een precisering van de via het programma genomen maatregelen vormen, dit om de verwachte ongewenste effecten te beperken of de verwachte positieve effecten te beklemtonen.</p> <p>Overwegende dat de in het MER beoogde maatregelen om deze negatieve effecten te vermijden of te reduceren, geen aanpassing van het basisprogramma hebben teweeggebracht.</p> <p>Overwegende dat de in het MER opgenomen aanbevelingen zullen moeten worden geïntegreerd bij de uitvoering van het programma.</p> <p>Overwegende dat er overigens wordt verwezen naar project 4.1 hierna.</p> <p>Het MER maakt het dus mogelijk om van het stadium "voorlopig SVC-programma" over te gaan naar het eindstadium "definitief SVC-programma" via een iteratief</p>	<p>Geen</p>

	<p>een betere samenhang en gereduceerde negatieve effecten mogelijk kunnen maken.</p> <p>De goede uitvoering van de projecten en operaties van het SVC-programma en de integratie van de in het kader van het MER geformuleerde aanbevelingen zouden positieve effecten moeten hebben op de stadsomgeving van de SVC-perimeter.</p>	proces.	
	<p><u>Volgens het advies van Leefmilieu Brussel van 19 september 2017:</u></p> <p>Daaruit blijkt het volgende:</p> <p><u>Wat betreft de projecten waarvoor Leefmilieu Brussel projectleider of partner is:</u> Leefmilieu Brussel beschouwt het toekomstige Zennepark en de groene continuïteit gepland langsheen de spoorwegtaluds als heel relevant, des te meer omdat deze ruimten zich momenteel bevinden in een zone met een tekort aan groene ruimten toegankelijk voor het publiek.</p> <p>Toch herhaalt Leefmilieu Brussel zijn opmerkingen betreffende het bouwheerschap voor dit geheel van ruimten (projecten 1.A.1, 1.A.2, 1.A.3 en 1.A.4), namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om de doelstelling van creatie van een coherent geheel te bereiken, dient het opdrachtgeverschap door eenzelfde belanghebbende te worden verzekerd. - Gezien de aankoop en het bouwheerschap van het Van Volxem-terrein (project 1.A.1) door Beliris, zou het coherenter zijn dat Beliris ook het opdrachtgeverschap voor de rest van de aanverwante projecten op zich neemt. - Ingeval dat niet mogelijk zou zijn, is Leefmilieu Brussel bereid om het opdrachtgeverschap van het geheel waar te nemen, enkel op voorwaarde dat project 1.A.1 er deel van uitmaakt. <p><u>Algemene beschouwingen:</u> Conform de in het milieueffectenrapport geïdentificeerde uitdagingen voor de perimeter van SVC4, is het essentieel om maatregelen voor het beheren van de overstromingsrisico's te implementeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De technieken aanmoedigen die het mogelijk maken om geen regenwater in de riool te doen terechtkomen; - De capaciteit inzake infiltratie en evapotranspiratie in situ van het regenwater verhogen via (semi)doordringbare bekledingen; - De capaciteit van de bufferzones optrekken. <p>Wat betreft afvalbeheer, circulaire economie en hergebruik:</p>	<p>Er dient een analyse te worden verricht omtrent het opdrachtgeverschap.</p> <p>Er wordt verwezen naar de hydrografische studie</p> <p>Het zal nuttig zijn om bij de uitwer-</p>	Geen

	<p>- Wat het bouwafval betreft, moedigt LB ertoe aan om voor met de afbraakwerken wordt begonnen, een goede materialeninventaris op te stellen met het oog op een optimaal afvalbeheer, hergebruik en hoogwaardige recycling.</p> <p>- Om het hergebruik van materialen bij overheidsopdrachten te bevorderen, wordt ten zeerste aanbevolen om gebruik te maken van het vademecum dat Rotor uitwerkte. Daarnaast ontwikkelde Leefmilieu Brussel nog andere handige tools en werd er een projectoproep rond circulaire werven gelanceerd.</p> <p>- Tijdens de gebruiksfase raadt Leefmilieu Brussel aan om afval in het kader van de projecten van het SVC op een innovatieve manier in te zamelen, waarbij de huis-aan-huisophaling en de traditionele afvallokalen eventueel worden vervangen door een of meer vrijwillige inleverpunten.</p> <p><u>Specifieke beschouwingen:</u></p> <p>Om de volgens as 1 gewenste landschappelijke continuïteit te versterken door middel van poreusheid doorheen de bebouwde oppervlakte en de spoorweg tot aan de Zenne, dient de tunnel onder spoor 124 aan de rand van de SVC-perimeter in beschouwing te worden genomen. Indien nodig, zou kunnen worden overwogen om de geplande activiteiten onder te brengen in de driehoek van spoorlijnen 96 en 124 binnen de SVC-perimeter zelf.</p> <p>Deze doorgang zou de inwoners van het zuidelijke deel van Vorst in staat stellen opnieuw aansluiting te hebben met de Zenne via een route afgescheiden van het autoverkeer.</p> <p>Wat betreft project 1.A.1 en het huidige Wielsmoeras, zal er rekening moeten worden gehouden met de sterke verontreiniging, zowel van bodem als van grondwater.</p> <p>Wat betreft energie:</p> <p>Punt 2.9.1.2: uitstoot van broeikasgassen</p> <p>Het verkeer vertegenwoordigt een substantieel gedeelte van de emissie van broeikasgassen (ongeveer 25%), maar de voornaamste bron blijft toch de verwarming. Het is dus in de eerste plaats door actie te nemen op het vlak van de verwarmingsbehoeften (en op dat van de prestaties van de gebouwen) dat we in staat zullen zijn om de rechtstreekse uitstoot in Brussel te verminderen.</p> <p>Het is vreemd dat er in dit MER geen melding van wordt gemaakt.</p> <p>Hoewel, zonnepanelen en een extensief groendak sluiten elkaar niet uit. Vaak kunnen beide elkaar op eenzelfde dak aanvullen. Deze combinatie vergt uiteraard een voorafgaande en gebouwspecifieke haalbaarheidsstudie.</p>	<p>king van de betreffende projecten met deze opmerkingen rekening te houden</p> <p>Overwegende dat de gemeente een schoolproject heeft waarvoor een vergunningsaanvraag werd ingediend, en dat dit project voor de ingang van de tunnel onder lijn 124 is gelokaliseerd.</p> <p>Het zal nuttig zijn om bij de uitwerking van de betreffende projecten met deze opmerkingen rekening te houden</p>	
--	--	--	--

	<p>Hoewel het SVC niet alle operationaliseringsmodaliteiten van de projecten bepaalt, is het noodzakelijk dat de constructies en renovaties waartoe het leidt, beantwoorden aan de voorschriften van duurzaam bouwen. Er dienen dus renovaties met krachtige energieprestaties te worden aanbevolen waarin hernieuwbare energie-installaties kunnen worden ondergebracht.</p>	<p>Overwegende dat minstens de EPB 2015-norm moet worden toegepast</p>	
<p>Project 0.1 met betrekking tot de hydrografische studie</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat het Defensiecomité van Sint-Gillis zich vragen stelt bij het gedeeltelijke of volledige behoud van het moeras in de buurt van Wiels;</p> <p>Overwegende dat het Defensiecomité van Sint-Gillis zich vragen stelt over de eventuele overstromingsrisico's voor de inwoners van Sint-Gillis en Vorst, indien de lozingsoppervlakte verkleind zou worden.</p>	<p>Er wordt aan herinnerd dat het "moeras" waarvan sprake geen oorspronkelijk natuurelement is en dat het advies van Leefmilieu Brussel meer nadruk legt op het rekening houden met de sterke bodem- en grondwatervervuiling dan op het behoud van het moeras.</p> <p>Er wordt verwezen naar de commentaar hierboven met betrekking tot de hydrografische studie, in de loop waarvan rekening zal moeten worden gehouden met deze opmerking.</p>	<p>Geen</p>
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat het comité "Quartier Wiels Wijk" zich vragen stelt over het budget toegekend voor het toepassen van de in de studie voorgestelde maatregelen, alsook over de perimeter van deze studie.</p> <p>Het advies wordt gegeven onder voorwaarde:</p> <p>Bij het "Wielsmoeras" rekening houden met de sterke verontreinigingen, zowel van bodem als van grondwater.</p>	<p>Overwegende dat als er momenteel geen enkele concrete oplossing op het vlak van regenwaterbeheer wordt gepland, dat de doelstelling is die aan de hydrografische studie is verbonden; de budgetten in verband met waterbeheer zijn verspreid over de verschillende projecten.</p>	<p>Geen</p>

	<u>Door het GCTO-SVC:</u> Leefmilieu Brussel heeft, in overleg met perspective, zijn bereidheid meegedeeld om te worden aangeduid als bouwheer van dit project.	Deze bereidheid is logisch gezien het bevoegdheids- en actiedomein van Leefmilieu Brussel. De opmerking dient in beschouwing te worden genomen.	De projectfiche is aangepast. Leefmilieu Brussel vervangt perspective als bouwheer
Project 1.A.1 aangaande het Van Volxemterrein	<u>In openbaar onderzoek:</u> Overwegende dat de eigenaar van het perceel in kwestie (nv DODDER) al twee jaar in overleg met de gemeente een project ontwikkelt - 6 000 m ² woongelegenheden, groene ruimten, 59 parkeerplaatsen en 95 stalplaatsen voor fietsen - maar zegt open te staan voor een discussie over het voortzetten van het project;	Omtrent het door de nv DODDER vermelde voorontwerp werd door de overheidsinstellingen geen enkel formeel advies uitgebracht. Zowel de inwoners als de overheid hebben het belang en het nut van de creatie van een groene ruimte op deze plaats beklemtoond	Geen
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> Aan het studiebureau dat het MER heeft opgesteld, is gevraagd om het rapport aan te vullen voor wat betreft de voor te stellen alternatieven voor het waterbeheer. Leefmilieu Brussel heeft zijn interesse geuit voor een opdrachtgeverschap betreffende alle parkdelen, vermits het de realisatie van dit project noodzakelijk acht om zijn deelname aan de volgende projecten (1.A.2, 1.A.3 en 1.A.4) te verzekeren. Indien het geen opdrachtgeverschap voor al deze projecten samen verkrijgt, zal Leefmilieu Brussel niet tussenkomen. Anderzijds wil Leefmilieu Brussel samen met Beliris wel medeopdrachtgever zijn voor het geheel van de projecten 1.A1 tot 1.A4. De gemeente Vorst van haar kant stelt voor om het gedelegeerde opdrachtgeverschap voor deze operaties op zich	Geen Gezien het standpunt van Leefmilieu Brussel met betrekking tot de realisatie van deze operatie, alsook zijn akkoord om samen met Beliris te worden aangeduid als medeopdrachtgever, is het logisch dat het in deze hoedanigheid op de fiche	Het MER is geactualiseerd met betrekking tot de thematiek waterbeheer. Bij Beliris zal een verzoek om medeopdrachtgeverschap van Leefmilieu

	<p>te nemen.</p> <p>Het GCTO heeft er nota van genomen dat de MSI niet als opdrachtgever wil worden vermeld op de fiche</p>	<p>wordt vermeld. Toch zal er een analyse moeten worden verricht omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap.</p>	<p>Brussel worden ingediend.</p> <p>Het definitieve programma bevat de nieuwe fiche 0.2, die betrekking heeft op waterbeheer en bodemverontreiniging. Er wordt een bedrag van € 782.383 aan toegewezen.</p>
<p>Project 1.A.2 betreffende het NMBS-talud</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" zich aansluit bij het voorstel maar desalniettemin vraagt dat de "doorgang Orban" opgenomen wordt in het project en het FietsGEN een duidelijke en sterke verbintenis wordt; overwegende dat dezelfde vzw denkt dat de erfdiensbaarheid van doorgang in de buurt van Basic Fit de verankering van het park in de Sint-Denijswijk zou versterken</p>	<p>Het SVC is onder meer gebaseerd op een sterke wil om te beantwoorden aan de behoeften van de actieve vervoerswijzen, door de aanleg van een alternatief parcours via de operaties van as 1 op het vlak van landschappelijke continuïteit; het SVC-programma sluit bijkomende aansluitingen in de toekomst niet uit</p> <p>Overwegende dat de gemeente een schoolproject heeft waarvoor een vergunningsaanvraag werd ingediend, en dat dit project voor de ingang van de tunnel onder lijn 124 (de zogenoemde "Orban"-doorgang) is gelokaliseerd.</p>	<p>Gelet op de aanmaak van fiche 1.E.4, die betrekking heeft op de geplande creatie van een verbinding tussen het park dat het voorwerp vormt van project 1.A.1, en het "Diversitypark".</p>

	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De MSI wenst geen bouwheer te zijn voor dit project, en Leefmilieu Brussel is akkoord om medeprojectleider te zijn in samenwerking met Beliris (of een andere, die een en dezelfde is voor de projecten 1.A.1 tot 1.A.4). Bij gebrek aan een gezamenlijk project zal Leefmilieu Brussel niet alleen optreden.</p>	<p>Aangezien het advies van Beliris is vereist alvorens het op te nemen op een projectfiche; Gezien het als opmerking opgenomen advies van het GCTO met betrekking tot de inrichtingsprojecten voor openbare ruimten en de mobiliteitsprojecten, dat aanbeveelt om het opdrachtgeverschap te verzamelen in één hand, zelfs gezamenlijk met een andere drager, is het heel nuttig om de MSI in haar hoedanigheid van bouwheer te vervangen door Leefmilieu Brussel. Toch zal er een analyse moeten worden verricht omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap.</p>	<p>De projectfiche is aangepast. Leefmilieu Brussel wordt aangeduid als bouwheer, waarbij Beliris of de gemeente Vorst eventueel als medebouwheer wordt opgenomen. De MSI wordt geschrapt als bouwheer.</p>
<p>Project 1.A.3 met betrekking tot Basic Fit</p>	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De MSI heeft haar wens te kennen gegeven om niet als opdrachtgever te worden vermeld op de fiche. Leefmilieu Brussel is akkoord om medeprojectleider te zijn in samenwerking met Beliris (of een andere, die een en dezelfde is voor de projecten 1.A.1 tot 1.A.4). Bij gebrek aan een gezamenlijk project zal Leefmilieu Brussel niet alleen optreden.</p>	<p>Gezien het als opmerking opgenomen advies van het GCTO met betrekking tot de inrichtingsprojecten voor openbare ruimten en de mobiliteitsprojecten, dat aanbeveelt om het opdrachtgeverschap te verzamelen in één hand, zelfs gezamenlijk met een andere drager, is het heel nuttig om de MSI in haar hoedanigheid van bouwheer te vervangen door Leefmilieu Brussel. Toch zal er een analyse moeten worden verricht omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap.</p>	<p>De projectfiche is aangepast. Leefmilieu Brussel wordt aangeduid als bouwheer, waarbij Beliris of de gemeente Vorst eventueel als medebouwheer wordt opgenomen. De MSI wordt</p>

			geschrapt als bouwheer.
Project 1.A.4 aangaande het Infrabelterrein	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De MSI heeft haar wens te kennen gegeven om niet als opdrachtgever te worden vermeld op de fiche. Leefmilieu Brussel is akkoord om medeprojectleider te zijn in samenwerking met Beliris (of een andere, die een en dezelfde is voor de projecten 1.A.1 tot 1.A.4). Bij gebrek aan een gezamenlijk project zal Leefmilieu Brussel niet alleen optreden.</p>	<p>Gezien het als opmerking opgenomen advies van het GCTO met betrekking tot de inrichtingsprojecten voor openbare ruimten en de mobiliteitsprojecten, dat aanbeveelt om het opdrachtgeverschap te verzamelen in één hand, zelfs gezamenlijk met een andere drager, is het heel nuttig om de MSI in haar hoedanigheid van bouwheer te vervangen door Leefmilieu Brussel. Toch zal er een analyse moeten worden verricht omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap.</p>	<p>De projectfiche is aangepast. Leefmilieu Brussel wordt aangeduid als bouwheer, waarbij Beliris of de gemeente Vorst eventueel als medebouwheer wordt opgenomen. De MSI wordt geschrapt als bouwheer.</p>
Project 1.B.1 met betrekking tot de Sint-Denijsstraat	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat het volgens Brussel Mobiliteit essentieel is op voorhand stil te staan bij het toekomstige beheer en onderhoud van de geplande nieuwe openbare ruimten; volgens Brussel Mobiliteit lijkt de gemeente de meest geschikte beheerder te zijn;</p> <p>Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de straat niet heropend moet worden voor transitverkeer, maar wel voor de actieve modi en voor verplaatsingen op lokale schaal;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" het project waardeert.</p>	<p>De opmerkingen vereisen geen commentaar of wijzigingen;</p>	<p>Geen</p>
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat de GRACQ het project goedkeurt en voorstelt het het statuut van ontmoetingszone te geven;</p>	<p>Tot de algemene voorwaarden voor het lanceren van het project beho-</p>	<p>Geen</p>

	<p>Overwegende dat het comité Quartier Wiels Wijk signaleert dat de heropening van de Sint-Denijsstraat enkel moet gebeuren voor de voetgangers en fietsers</p> <p>Overwegende dat de relevantie van operatie 1.B.1 "Heropening Sint-Denijsstraat" opnieuw dient te worden geëvalueerd, dat deze operatie inderdaad vragen doet rijzen op het vlak van veiligheid ter hoogte van de aansluiting op de Gerijstraat alsook door de afwezigheid van sociale controle op dit gedeelte.</p>	<p>ren coördinatie met Foyer du Sud en met het toekomstige politie-commissariaat, alsook implementatie van een participatieve dynamiek, eventueel gecombineerd met een tijdelijk gebruik van de plaatsen.</p> <p>Projectdrager is de gemeente Vorst.</p>	
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Zoals hierboven gezegd, lijkt er onder de leden van het GCTO unanimitieit te bestaan inzake het concentreren van het opdrachtgeverschap van de projecten gelinkt aan openbare ruimte en dat van de projecten gelinkt aan mobiliteit in één hand, zelfs samen met een andere drager, ten minste wat betreft de projecten 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4. Er moet worden gereflecteerd omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie. Aangaande de studies 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4 wenst de gemeente Vorst het opdrachtgeverschap van de totaalstudie op zich te nemen om een enkele visie te bepalen (in nauwe samenwerking met de verschillende betrokkenen).</p>	<p>Overwegende dat de gemeente Vorst voorstelt om het gedelegeerde opdrachtgeverschap met betrekking tot de totaalstudies op zich te nemen, dient de fiche in deze zin te worden aangevuld</p>	<p>De fiche wordt aangevuld, waarbij het eventuele gedelegeerde opdrachtgeverschap van de gemeente Vorst voor de totaalstudies wordt opgenomen.</p>
<p>Project 1.B.2 met betrekking tot de voetpaden van de Luttrebrug</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit de relevantie van het voorstel benadrukt maar het studie bureau desalniettemin verzoekt zijn intenties te verduidelijken: het is met name essentieel de routes voor fietsers en voor het openbaar vervoer te integreren in het nieuwe ontwerp van de openbare ruimte;</p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit eist dat er enkele parkeerplaatsen verdwijnen voor de tijdelijke aanleg en beveiliging van een snelle afzet- en ophaalzone (in afwachting van het fiets- en voetgangersproject "Marollen-Wiels-Luttrebrug-Preckher-Sint-Denijs");</p> <p>Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de heraanleg van de voetpaden van de</p>	<p>Het zal nuttig zijn om bij de uitwerking van het project met deze opmerkingen rekening te houden</p> <p>De technische details zullen worden verduidelijkt bij de uitwerking van het voorontwerp.</p> <p>De projectfiche maakt melding van</p>	<p>Geen</p>

	<p>Luttrebrug momenteel niet gepland is;</p> <p>Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" de intenties van het project verduidelijkt zouden moeten worden.</p> <p>Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" het gemarkeerde fietspad (GFP) aan de andere kant regelmatig door auto's gebruikt wordt en het wenselijk zou zijn dit deel van de weg opnieuw aan te leggen. De vzw stelt een verkeersschema voor (zie preciseringen in de brief).</p>	een SVC-budget.	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat het project volgens de GRACQ niet voldoende duidelijk is, zou een deel van de weg een ander profiel moeten krijgen door afschaffing van de parkeerplaatsen;</p> <p>Overwegende dat het comité Quartier Wiels Wijk denkt dat de inrichting van de Luttrebruglaan zal leiden tot conflicten tussen voetgangers-fietsers, de gebruikers van de Wielsparking en de ouders van de schoolkinderen.</p>	Overwegende dat met deze bemerkingen en verzoeken rekening dient te worden gehouden bij de uitwerking van het voorontwerp	Geen
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Zoals hierboven gezegd, lijkt er onder de leden van het GCTO unanimititeit te bestaan inzake het concentreren van het opdrachtgeverschap van de projecten gelinkt aan openbare ruimte en dat van de projecten gelinkt aan mobiliteit in één hand, zelfs samen met een andere drager, ten minste wat betreft de projecten 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4. Er moet worden gereflecteerd omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie. Aangaande de studies 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4 wenst de gemeente Vorst het opdrachtgeverschap van de totaalstudie op zich te nemen om een enkele visie te bepalen (in nauwe samenwerking met de verschillende betrokkenen).</p>	Overwegende dat de gemeente Vorst voorstelt om het gedelegeerde opdrachtgeverschap met betrekking tot de totaalstudies op zich te nemen, dient de fiche in deze zin te worden aangevuld	De fiche wordt aangevuld, waarbij het eventuele gedelegeerde opdrachtgeverschap van de gemeente Vorst voor de totaalstudies wordt opgenomen.
Project 1.B.3 met betrekking tot het	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de heraanleg van dit als ongevalgevoelige zone (OZ) geklasseerde kruispunt relevant is;</p>	Het zal nuttig zijn om bij de uitwerking van het project met deze op-	Geen

kruispunt Wielemans – Luttrebrug	<p>Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de beveiliging van de voetpaden reeds gepland is;</p> <p>Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de voorgestelde heraanleg momenteel niet gepland of begroot is;</p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit het studiebureau verzoekt zijn intenties aangaande dit voorstel te verduidelijken;</p> <p>Overwegende dat volgens Brussels Mobiliteit de specialisatie van de wegen, de verkeersveiligheid, de aanwezigheid van openbaarvervoerlijnen en de veiligheid van voetgangers, fietsers en PBM allemaal kenmerken zijn waarmee rekening gehouden dient te worden in het project;</p> <p>Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" er in dit project meer aandacht geschonken zou moeten worden aan de fietsers om de aangekondigde doelstelling "continuïteit met dit kruispunt" te verwezenlijken. In de omgeving van het kruispunt zou een vrijliggend fietspad (VFP) wenselijk zijn, in afdalende richting van de Wielemans Ceuppenslaan. In stijgende zin zou de totale afschaffing van het zijdelings parkeren het mogelijk maken een VFP aan te leggen.</p>	<p>merkingen rekening te houden</p> <p>De projectfiche maakt melding van een SVC-budget. Vermits het SVC zich in de programmeringsfase bevindt, zullen de technische details later worden gepreciseerd, namelijk bij het voorontwerp.</p>	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat met deze opmerkingen en aanvragen, te kennen gegeven in openbaar onderzoek, rekening dient te worden gehouden.</p>	<p>Het zal nuttig zijn om bij de implementatie van het project met deze opmerkingen rekening te houden</p>	Geen
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Zoals hierboven gezegd, lijkt er onder de leden van het GCTO unanimitieit te bestaan inzake het concentreren van het opdrachtgeverschap van de projecten gelinkt aan openbare ruimte en dat van de projecten gelinkt aan mobiliteit in één hand, zelfs samen met een andere drager, ten minste wat betreft de projecten 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4. Er moet worden gereflecteerd omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie. Aangaande de studies 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4 wenst de gemeente Vorst het opdrachtgeverschap van de totaalstudie op zich te</p>	<p>Overwegende dat de gemeente Vorst voorstelt om het gedelegeerde opdrachtgeverschap met betrekking tot de totaalstudies op zich te nemen, dient de fiche in deze zin te worden aangevuld</p>	<p>De fiche wordt aangevuld, waarbij het eventuele gedelegeerde opdrachtgeverschap van</p>

	nemen om een enkele visie te bepalen (in nauwe samenwerking met de verschillende betrokkenen).		de gemeente Vorst voor de totaalstudies wordt opgenomen.
Project 1.B.4 met betrekking tot de lanen Van Volxem – Fonsny (MIVB-halte)	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich aansluit bij de door het studie bureau aangehaalde noodzaak om de oversteek van de actieve modi aan de MIVB-haltes te bevorderen, maar desalniettemin niet overtuigd lijkt te zijn van het voorgestelde antwoord (werk van gevel tot gevel ter hoogte van de haltes). De betreffende zone is momenteel immers reeds veilig op het vlak van oversteken</p> <p>Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de voor de interventie bepaalde begroting aanzienlijk is, zonder waarborg op een reële verbetering;</p> <p>Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" op deze plaats gemarkeerde fietspaden (GFP) relevant zijn en dat er in de buurt van de haltes moet worden aangedrongen op oversteken die comfortabel zijn voor PBM en voetgangers, alsook voor fietsers.</p>	<p>Het voorgestelde project heeft niet alleen betrekking op de beveiliging van de haltes. Het gaat om het verzekeren van een herkenbare, gemakkelijke en natuurlijke verbinding tussen de dichtbevolkte wijk en de zone met het park en de bouwprojecten.</p> <p>Het zal nuttig zijn om bij de uitwerking van het project met deze opmerkingen rekening te houden</p>	Geen
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat volgens de GRACQ de fietsers vergeten lijken te zijn in de heraanleg van het kruispunt Wielemans Ceuppens en Van Volxem, in de Van Volxemplaen en de Fonsnylaan, moeten de oversteekmogelijkheden ter hoogte van de MIVB-haltes heel goed zijn, ook voor fietsers.</p>	Het betreft een aandachtspunt op de fiche	Geen
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De MIVB heeft te kennen gegeven dat ze in voorkomend geval bereid zou zijn om dit project te financieren, als het project in kwestie voor haar klanten een meerwaarde vormt ten opzichte van de bestaande situatie en onder voorbehoud van budgettaire beschikbaarheden.</p> <p>Zoals hierboven gezegd, lijkt er onder de leden van het GCTO unanimité te bestaan</p>	Overwegende dat de gemeente Vorst voorstelt om het gedelegeer-	De fiche wordt aangevuld, waarbij het eventuele gedelegeerde

	inzake het concentreren van het opdrachtgeverschap van de projecten gelinkt aan openbare ruimte en dat van de projecten gelinkt aan mobiliteit in één hand, zelfs samen met een andere drager, ten minste wat betreft de projecten 1.A2 tot 1.A4 en 1B1 tot 1B4. Er moet worden gereflecteerd omtrent de toekenning van het opdrachtgeverschap en de perimeter van de studie. Aangaande de studies 1.A.2 tot 1.A.4 en 1.B.1 tot 1.B.4 wenst de gemeente Vorst het opdrachtgeverschap van de totaalstudie op zich te nemen om een enkele visie te bepalen (in nauwe samenwerking met de verschillende betrokkenen).	de opdrachtgeverschap met betrekking tot de totaalstudies op zich te nemen, dient de fiche in deze zin te worden aangevuld	opdrachtgeverschap van de gemeente Vorst voor de totaalstudies wordt opgenomen.
Project 1.B.5 a en b met betrekking tot de Belgrado-, Drukkerij-, Vaes- en Orbanstraat	<u>In openbaar onderzoek:</u> Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit de heraanleg van de Belgradostraat enkel relevant is in geval van een vernieuwing van de functies in de sector (met name op het vlak van woongelegenheden); Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het project de behoeften in verband met de reeds aanwezige of toekomstige logistieke activiteiten in de sector moet integreren; Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" eerder een ontmoetingszone dan een gedeelde ruimte suggereert in de sector van de Belgradostraat, om het parkeren te beperken, alsook om respectvol verkeer en toe-eigening van de ruimte door de bewoners mogelijk te maken; Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" vraagt om de PBM en de fietsers uitdrukkelijk te integreren in de geplande herinrichtingen ten voordele van de voetgangers in de Drukkerij-, de Vaes- en de Orbanstraat;	De vernieuwing van de functies in de wijk is aan de gang, onder meer via het SVC-project, namelijk project 1.C.3 Het zal nuttig zijn om bij de uitwerking van het project met deze opmerkingen rekening te houden De begrippen "ontmoetingszone" en "gedeelde ruimte" zullen worden geverifieerd op het vlak van terminologie en desgevallend worden vervangen door het begrip "gezelligheidsruimte".	Geen
	<u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u> Overwegende dat de GRACQ pleit voor een ontmoetingszone door de parkeerruimten in de Belgradostraat te beperken, met betrekking tot de Drukkerij-, de Vaes- en de Orbanstraat de PBM en de fietsers niet vergeten;	Het begrip "ontmoetingszone" zal worden geverifieerd op het vlak van terminologie en desgevallend worden vervangen door het begrip "gezelligheidsruimte".	Geen
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> De gemeente Vorst stelt voor om het gedelegeerde opdrachtgeverschap voor de herin-	Over de delegatie van het op-	Geen

	richtingsstudies op zich te nemen.	drachtgeverschap zal moeten worden onderhandeld met Beliris.	
Project 1.B.6 met betrekking tot de Colonnade	<u>In openbaar onderzoek:</u> Overwegende dat de betreffende zone technisch heel beperkt is, stelt Brussel Mobiliteit zich vragen bij de aan het stadsvernieuwingscontract verbonden intenties voor dit project en bij de voor de interventie noodzakelijke begroting; Overwegende dat "Les Cyclistes au Quotidien" een statuut aanraadt onder de vorm van gedeelde ruimte en de kans benadrukt om hier een continuïteit te realiseren met het langs de spoorlijn geplande park (cf. 1.A.2) en de gemarkeerde fietspaden (GFP) die recent ontworpen zijn op de Fonsnylaan;	De aan het SVC verbonden intenties worden weergegeven op de fiche; De onderhandelingen met eigenaar Infrabel zullen op deze basis worden aangevat.	Geen
	<u>In de overlegcommissie:</u> Overwegende dat de GRACQ een gedeelde ruimte F99 aanraadt	Er zal met deze opmerking rekening moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project, naar gelang de technische mogelijkheden	Geen
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> De vraag wordt gesteld omtrent de hoedanigheid van de op de fiche vermelde projectdrager, en het GCTO wenst dit punt aan te passen; Vermits het gaat om een operatie 'op eigen initiatief', wordt er geen 'studiebudget' gepland en stelt zich de vraag omtrent de financiering ervan; er wordt dus voorgesteld om de operatie te herkwalficeren als 'gemengd project' om haar te kunnen integreren in een totaalstudie (enkel ontwerpfasen tot bij de indiening van een vergunningsaanvraag)	Er zal een analyse moeten worden verricht met betrekking tot de toekenning van het opdrachtgeverschap. Aangezien de MSI echter reeds te kennen heeft gegeven dat ze geen projectdrager wil zijn, mag ze niet langer op de fiche worden vermeld. Gezien het ontbreken van een projectdrager is het niet mogelijk om de operatie te herkwalficeren als 'gemengd project'.	De fiche wordt aangepast door de MSI te schrappen als projectdrager
Project 1.B.7 met	<u>In openbaar onderzoek:</u>	Geen.	Geen

betrekking tot de Veeartsen-tunnel	Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" suggereert de status van deze infrastructuur gelijklopend met de hernieuwing in vraag te stellen		
	<u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u> Overwegende dat operatie 1.B.7 versterkt zou moeten worden zonder interventies op de grond uit te sluiten; Overwegende dat de GRACQ aanraadt deze tunnel in vraag te stellen.	Overwegende dat het om een project op eigen initiatief gaat	Geen
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> De vraag wordt gesteld omtrent de hoedanigheid van de op de fiche vermelde projectdrager, en het GCTO wenst dit punt aan te passen. Vermits het gaat om een operatie 'op eigen initiatief', wordt er geen 'studiebudget' gepland en stelt zich de vraag omtrent de financiering ervan; er wordt dus voorgesteld om de operatie te herkwalficeren als 'gemengd project' om haar te kunnen integreren in een totaalstudie	Er zal een analyse moeten worden verricht met betrekking tot de toekenning van het opdrachtgeverschap. Aangezien de MSI echter reeds te kennen heeft gegeven dat ze geen projectdrager wil zijn, mag ze niet langer op de fiche worden vermeld. Gezien het ontbreken van een projectdrager is het niet mogelijk om de operatie te herkwalficeren als 'gemengd project'.	De fiche wordt aangepast door de MSI te schrappen als projectdrager.
Project 1.B.8 met betrekking tot het kruispunt Veeartsen/Fonsny	<u>In openbaar onderzoek:</u> Overwegende dat de MIVB volgens Brussel Mobiliteit reeds een project met betrekking tot dit kruispunt leidt; Overwegende dat Brussel Mobiliteit bevestigt in het bezit te zijn van een vergunning voor de verwezenlijking van de Gewestelijke Fietsroute (GFR) die de Koningslaan oversteekt, en dat die route reeds in uitvoering is; Overwegende dat volgens de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" de voor dit kruispunt voorgestelde oplossingen momenteel heel vaag zijn, terwijl een herstructurering op basis van het STOP-principe noodzakelijk zou zijn.	Vermits het om een "geassocieerd" project gaat, zullen deze opmerkingen worden doorgegeven aan de projectdrager.	Geen
	<u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u>		

	Overwegende dat rekening gehouden dient te worden met de door Brussel Mobiliteit verstrekte informatie	Vermits het om een "geassocieerd" project gaat, zullen deze opmerkingen worden doorgegeven aan de projectdrager.	Geen
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Overwegende dat volgens de MIVB haar interventie op het kruispunt niet meer nodig is aangezien er geen tramsleuf meer is gepland</p> <p>Het advies van de overlegcommissie bevat een materiële fout op bladzijde 7, betreffende het project met betrekking tot de GFR die de Koningslaan oversteekt, waarvan de realisatie niet aan de gang is.</p>	Geen	Geen
Project 1.B.9 met betrekking tot het gedeelte Veeartsen/Fonsny	Aangaande dit project werd geen enkele opmerking geformuleerd - noch in openbaar onderzoek, noch in het advies van de overlegcommissie, noch door het GCTO-SVC.	Geen	Geen
Project 1.C.1 met betrekking tot het Chassartgebouw	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De vraag wordt gesteld omtrent de hoedanigheid van de op de fiche vermelde projectdrager.</p> <p>Het zou eveneens interessant zijn het aantal lokale partners uit te breiden, bijvoorbeeld met het Huis van Culturen van Sint-Gillis, de buurthuizen, het cultureel centrum van Vorst, de Fondation A Stichting.</p>	<p>Er zal een analyse moeten worden verricht met betrekking tot de toekenning van het opdrachtgeverschap. Aangezien de MSI echter reeds te kennen heeft gegeven dat ze geen projectdrager wil zijn, mag ze niet langer op de fiche worden vermeld.</p> <p>Er zal met deze opmerking rekening worden gehouden bij het uitwerken van het project.</p>	De fiche wordt aangepast door het schrappen van de MSI als projectdrager - het opdrachtgeverschap wordt toegekend aan het Gewest voor wat betreft de

			aankoop en aan de gemeente Vorst voor wat betreft de inrichting.
Project 1.C.2 met betrekking tot Belgradostraat 85	Aangaande dit project werd geen enkele opmerking geformuleerd - noch in openbaar onderzoek, noch in het advies van de overlegcommissie, noch door het GCTO-SVC.	Geen	Geen
Projecten 1.C.3 met betrekking tot de MIVB-werkplaatsen	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Gelet op het gemengde karakter van het voor de MIVB-ateliers geplande programma, stelt het Defensiecomité van Sint-Gillis zich vragen bij het samengaan van wooneenheden met een kringloopwinkel, met name inzake de impact van deze activiteit in termen van gezondheid en geluidsoverlast;</p>	Overwegende dat de gemeente Sint-Gillis het gebouw dat toebehoorde aan VDS Food, aangekocht heeft (oorspronkelijk project gepland op fiche 1.E.1 in het voorlopige programma) en dat de gemeente haar belangstelling heeft laten blijken om in dit gebouw de resourcerie onder te brengen, is de opmerking ter zake zonder voorwerp en dient er nagedacht te worden over de inrichting van de werkplaatsen van de MIVB. Er zal een vergadering met de projectactoren moeten worden georganiseerd om zich te buigen over de toekomst van deze site. Vermits de kring-	Fiche 1.C.3 heeft de nieuwe benaming "VDS Food" gekregen en de inhoud ervan is aangepast op basis van de motivering ter zake. Bouwheer is de gemeente Sint-Gillis. Qua opzet blijft het een SVC-project.

	<p>Overwegende de hoge graad van langdurige werkloosheid in de wijk (30% - cf. Wijk-monitoring), zou het Defensiecomité van Sint-Gillis wensen dat er een prioritaire toegang voor de werklozen van de wijk zou ingevoerd worden, met de implementatie van een activiteit in de MIVB-werkplaatsen die bijdraagt tot maatschappelijke herintegratie.</p>	<p>loopwinkel niet in de MIVB-werkplaatsen, maar in het gebouw van VDS Food zal worden ondergebracht, moeten de fiches 1.C.3 en 1.E.1 een andere benaming krijgen en dient ook hun inhoud te worden aangepast.</p> <p>Er zal rekening mee moeten worden gehouden bij de uitwerking van de acties op het vlak van maatschappelijke cohesie en gemeenschapsleven.</p>	
	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Rekening houdend met het feit dat de gemeente Sint-Gillis het gebouw dat toebehoorde aan VDS Food, aangekocht heeft (zie projectfiche 1.E.1) en dat de gemeente haar belangstelling heeft laten blijken om in dit gebouw de ressourcerie onder te brengen, dient er nagedacht te worden over de inrichting van de MIVB-werkplaatsen. Het GCTO bevestigt dat de MIVB de conversie van de site en de invoering van een gemengde activiteit overneemt, in samenwerking met de verschillende gewestelijke instanties, en dat er een vergadering met de actoren van het project moet georganiseerd worden om zich te buigen over de toekomst van deze site.</p>	Geen	Geen
<p>Project 1.C.4 met betrekking tot Verhaegenstraat 164</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat het Defensiecomité van Sint-Gillis zich vragen stelt bij de aard van de gerecycleerde stoffen en bij de milieu-impact van deze activiteit, met name gelet op de onmiddellijke context van de site van de Verhaegenstraat (in casu de boomkwekerij van Sint-Gillis);</p> <p>Overwegende dat het Defensiecomité van Sint-Gillis zich vragen stelt bij de noodzaak tot bodemsanering gelet op de installatie van de Voedingshal in de Verhaegenstraat.</p>	Deze opmerkingen vereisen geen commentaar of wijzigingen	Geen

	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Het tijdelijke project van de kringloopwinkel wordt niet voortgezet omwille van de door de gemeente Sint-Gillis meegedeelde overdracht naar project 1.E.1 VDS.</p>	<p>Dit project bevat dus niet langer de kringloopwinkel.</p>	<p>Fiche 1.C.4 is aangepast op basis van de desbetreffende opmerking: afschaffing van de tijdelijke kringloopwinkel, en vermelding van de gemeente Sint-Gillis in plaats van Village Partenaire als bouwheer. De laatstgenoemde blijft partner, vermits het door de gemeente Sint-Gillis wordt voorgesteld voor het beheren van de kringloopwinkel</p>
--	---	--	--

Project 1.C.5 met betrekking tot Montenegrostraat 21	Aangaande dit project werd geen enkele opmerking geformuleerd - noch in openbaar onderzoek, noch in het advies van de overlegcommissie, noch door het GCTO-SVC.		Geen
Project 1.E.1 met betrekking tot VDS Food	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> Het project kan geherkwalificeerd worden als gemengde operatie als gevolg van de aankoop van het gebouw van VDS Food door de gemeente Sint-Gillis en op basis van de bereidheid van de gemeente om er de kringloopwinkel in onder te brengen.	Er wordt verwezen naar de motivering van project 1.C.3	Fiche 1.E.1 heeft de nieuwe benaming "MIVB-werkplaatsen" gekregen en de inhoud ervan is aangepast op basis van de opmerking ter zake. De bouwheer is de MIVB. Het project blijft op eigen initiatief.
Project 1.E.2 met betrekking tot de Movy Club	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> Dit project is er een op eigen initiatief. Er dient een overleg met de andere actoren gepland te worden om dit project te kunnen ontwikkelen.	Geen	Geen

Project 1.E.3 met betrekking tot 24 Infrabel-woningen	<u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u> De compensatie "huisvesting" van het project van Infrabel op het grondgebied van Sint-Gillis behouden.	Geen	Geen
	<u>Door het GCTO-SVC:</u> Er wordt aan herinnerd dat het een project op eigen initiatief betreft en dat er geen financiering is via het SVC; de eventuele compensatie "huisvesting" wordt enkel gepland in hetzelfde administratiegebied (cf. voorschrift 0.12 van het GBP) en in de gemeente Sint-Gillis	Geen	Geen
Projecten 2.1, 2.2 en 2.3 met betrekking tot de Parklaan, de Koningslaan en de Wielemans Ceuppenslaan	<u>In openbaar onderzoek:</u> Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit deze gewestwegen in goede staat zijn en hun heraanleg dus geen prioriteit is; overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit het niet opportuun is grote herinrichtingen uit te voeren gelet op de grote in de zone geplande projecten; Overwegende dat volgens Brussel Mobiliteit meer groen en de daling van de verkeerssnelheden op de Parklaan opties zijn die het verdienen bestudeerd te worden, maar dat er echter wel rekening gehouden mee dient te worden dat hiervoor een vervanging van de rails zou nodig zijn, die recent reeds veranderd werden; Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich vragen stelt over de in het SVC opgenomen motiveringen betreffende de herinrichting van de Wielemans Ceuppenslaan en de Koningslaan; Overwegende dat Brussel Mobiliteit zich vragen stelt over de perimeter waarop de heraanleg van de Koningslaan betrekking heeft (enkel middenberm of heel de weg) Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" zich vragen stelt over de omleiding van bus nr. 48 en het eventuele behoud van een openbare vervoerlijn Waterloo-sesteenweg-Voorplein-Bareel Sint-Gillis en betreurt dat er geen enkele oplossing wordt voorgesteld om het drukke verkeer in de Parklaan te reduceren.	Volgens het MER zijn deze assen belangrijk in het kader van de waterproblematiek; de overstromingen in de lager gelegen delen van de lanen vergen ook interventies in de hoger gelegen delen, met het oog op retentie van het water. In de hydrografische studie zal de situatie gedetailleerd worden geanalyseerd. De geplande omleiding van buslijn 48 zal het mogelijk maken om de aangehaalde doelstellingen aangaande de Parklaan te bereiken. De huidige inrichting van de Koningslaan maakt geen intensiever gebruik ervan door de bevolking mogelijk. Er wordt aan herinnerd waarom de straten in het programma zijn opgenomen en waarom het allemaal	Geen

		<p>operaties op eigen initiatief betreft: dat beantwoordt aan de opmerkingen van de bewoners onder verwijzing naar de algemene doelstellingen van het programma en naar de hydrologische studie.</p> <p>Er wordt overigens aan herinnerd dat projecten op eigen initiatief zich per definitie in een minder ver stadium van ontwikkeling bevinden; vaak moeten de exacte inhoud, het opdrachtgeverschap, de financieringsbronnen en/of de aspecten van projectbeheer nog worden verduidelijkt; ze zijn opgenomen in het SVC-programma omdat het betrokken studie bureau en het opdrachtgeverschap hebben geoordeeld dat ze hun relevantie hadden voor de ontwikkeling van de wijk en dat het interessant zou zijn om ze, indien mogelijk, uit te voeren in een nabije toekomst.</p>	
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat volgens de GRACQ de Wielemans Ceuppenslaan in dalende richting over enkele tientallen meters, bij het oprijden van het kruispunt, een VFP zou nodig hebben, en dat in stijgende richting het zijdelings parkeren aan de rechterkant volledig afgeschaft zou moeten worden om er een doorlopend VFP aan te leggen.</p> <p>Het advies wordt gegeven onder voorwaarden: geen rooien van bomen of drastische snoei plannen op de lanen met bomen (Koningslaan e.a.)</p>	<p>Er zal met deze opmerkingen rekening moeten worden gehouden bij de uitwerking van het project.</p>	<p>Geen</p>

	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>Rekening houdend met de opmerkingen van Brussel Mobiliteit, blijven de projecten gekwalificeerd als "op eigen initiatief"</p>	Geen	Geen
<p>Project 2.2 met betrekking tot de Koningslaan</p>	<p><u>In openbaar onderzoek:</u></p> <p>Overwegende dat volgens een bewoner het snoeien van een deel van de bomen tot gevolg zou hebben een van de meest opmerkelijke lanen met bomen van het Brussels Gewest te schaden;</p> <p>Overwegende dat de parkeercapaciteit op de laan momenteel zeer beperkt is, is een bewoner van mening dat de heraanleg van de middenberm niet mag gebeuren ten nadele van het huidige parkeeraanbod;</p> <p>Overwegende de nabijheid van de geplande speelpleinen en het voortdurende snelle verkeer op de weg maakt de bewoner zich zorgen over de veiligheid van de kinderen en suggereert hij de invoering van voorzieningen, zoals rijbaankussens of barrières;</p> <p>Overwegende dat een bewoner zou wensen dat deze as het uitzicht van een laan behoudt, met name door het behoud van de historische gevels van de 20ste eeuw;</p> <p>Overwegende dat de vzw "Les Cyclistes au Quotidien" benadrukt dat het project voor de heraanleg van het onderste segment van de laan relevant is en vraagt dat er duidelijke voorzieningen aangelegd worden voor fietsers (GFP in dalende richting, VFP in stijgende richting), maar ook dat er verduidelijkingen verstrekt worden aangaande de toekomst van de huidige parking langs de middenberm</p>	Deze opmerkingen vereisen geen commentaar of wijzigingen	Geen
	<p><u>Volgens het advies van de overlegcommissie:</u></p> <p>Overwegende dat de GRACQ preciseert dat het kruispunt Van Volxem/Fonsny/Koningslaan geherstructureerd moet worden op basis van het STOP-principe, dat de Koningslaan eveneens fietsers zou moeten bevoordelen, bijvoorbeeld in de vorm van een GFP in dalende richting en een VFP in de andere richting, dat bij de heraanleg van de Parklaan de omleiding van bus 48 riskeert te leiden tot verkeersopstoppingen en moeilijk verkeer voor de fietsers, en dat het parkeren op de Koningslaan onzeker is;</p> <p>Overwegende dat het comité Quartier Wiels Wijk benadrukt dat de perimeter van het</p>	Overwegende dat de lokalisering en de conformiteit van bepaalde projecten in het algemeen nog niet voldoende worden gedefinieerd; dat de overgemaakte documenten geen controle mogelijk maken van hun conformiteit of van de eventuele afwijkingen waarom moet worden verzocht in het kader van het be-	Geen

	<p>SVC aanzienlijk moet wijzigen, in tegenstrijd met wat het milieueffectenrapport aankondigt - zo bijvoorbeeld wordt er geen rekening gehouden met de volgende items als elementen van patrimoniaal belang: de site van het "Wielsmoeras", de renovatie van Métropole, het schoolproject Puzzel, de doorgang Orban-Luttre onder de spoorweg, en het portaal van de Wielsparking;</p> <p>Overwegende dat het comité Quartier Wiels Wijk benadrukt dat het Divercitypark niet vermeld wordt als toegankelijke groene ruimte; dat er evenmin sprake is van een voor het publiek toegankelijke zone op de JCX Immo-site; dat de doorgang Orban-Luttre mogelijkheden biedt voor een groen netwerk; dat het moeilijk is te beoordelen of het lineaire park langs de spoorweg aangenaam is; dat een erfdiensbaarheid gevraagd zou moeten worden op het terrein van JCX Immo;</p> <p>Overwegende dat het comité Quartier Wiels Wijk verduidelijking vraagt over de naam Culturele pool van het jonge kind;</p> <p>Overwegende dat het comité Quartier Wiels Wijk vraagt of er planningstools ingevoerd zullen worden.</p>	<p>heer van de toekomstige aanvragen van stedenbouwkundige of unieke vergunningen</p> <p>;</p> <p>Overwegende dat elke operatie bij het uitwerken van het voorontwerp en het onderzoeken van de aanvragen voor een stedenbouwkundige vergunning grondig geanalyseerd zal worden;</p> <p>Overwegende dat rekening gehouden dient te worden met de gemeentelijke deskundigheid met betrekking tot alle operaties;</p> <p>Overwegende dat er in deze fase van de studie geen bijzondere bezwaren zijn.</p>	
<p>Project 3.1 met betrekking tot de acties op het vlak van maatschappelijke cohesie en gemeenschapsleven</p>	<p>Aangaande dit project werd geen enkele opmerking geformuleerd - noch in openbaar onderzoek, noch in het advies van de overlegcommissie, noch door het GCTO-SVC.</p>	<p>Geen</p>	<p>Geen</p>
<p>Project 4.1 met betrekking</p>	<p><u>Door het GCTO-SVC:</u></p> <p>De toewijzing van het in reserve opgenomen bedrag roept vragen op. De gemeente Vorst ziet een mogelijkheid, aangezien ze een project heeft betreffende de afgraving</p>	<p>Deze piste dient in beschouwing te worden genomen rekening hou-</p>	<p>Aanmaak van fiche 1.E.4</p>

<p>tot een bedrag in reserve van € 791.375,-</p>	<p>van het NMBS-talud, om de continuïteit tussen de twee parken (een reeds bestaand en een nog aan te leggen) aan weerszijden ervan te garanderen.</p>	<p>dend met de uitdagingen aangenomen in SVC 4. Toch bestaan er momenteel onzekerheden (in termen van kosten en machtiging van Infrabel) in verband met de realisatie van dit project. Het lijkt dus nuttig een fiche voor een project "op eigen initiatief" aan te maken.</p> <p>Rekening houdend met alle opmerkingen met betrekking tot het milieueffectenrapport en de hydrografische studie, is de toewijzing van het in reserve opgenomen bedrag voor het aanpakken van waterbeheer en sanering van bodem en grondwater verantwoord. Het is dus nuttig een generieke fiche met het nummer 0.2 aan te maken, waarop Leefmilieu Brussel als bouwheer wordt vermeld. Een algemene lanceringsvoorwaarde zou bestaan in de mogelijkheid om een overeenkomst te sluiten met andere projectdragers die te maken hebben met operaties beïnvloed door de problematiek van waterbeheer en/of sanering.</p> <p>Aangaande het toegewezen bedrag: dit zal een beetje lager zijn, vermits een deel aan een ander SVC zal worden toegewezen.</p>	<p>"Afgraving NMBS-taluds" - project op eigen initiatief</p> <p>Aanmaak van fiche 0.2 "Waterbeheer + sanering", rekening houdend met waterzake wordt opgemerkt - SVC-project.</p> <p>Er wordt een bedrag van € 782.383 aan toegewezen.</p> <p>Het budget van SVC 4 is verhoudingsgewijs gereduceerd ter gedeeltelijke compensatie van het budgetsurplus met betrekking</p>
---	--	---	--

			tot SVC 1, dat in totaal € 22.032.911,00 bedraagt - dat om het totaalbudget van de vijf SVC's te respecteren, dat niet meer mag bedragen dan € 110.000.000,00.
--	--	--	--

