

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 24/06/2021

DEMANDEUR :	Administration communale de Schaerbeek
LIEU :	Avenue Louis Bertrand 1 – 129, rue François Degreef 1 – 20, rue Hancart 1 – 14, rue Kessels 82 - 96
OBJET :	Réaménager l'avenue Louis Bertrand et les abords de l'Eglise Saint Servais. Démolir le revêtement, abattre des arbres, aménager les voiries, trottoirs, cheminements piétons et itinéraires cyclables, espaces verts, planter de nouveaux arbres et arbustes, mettre en œuvre du mobilier urbain.
SITUATION :	AU PRAS : en zone de parcs, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement et le long d'un espace structurant
	AUTRES : <ul style="list-style-type: none"> - dans le périmètre de protection de biens classés : ensemble d'immeubles à appartements Art nouveau – avenue Louis Bertrand 53 à 61 (AG du 08/05/2008) ; - dans le périmètre de protection d'un bien classé : Maison Verhaege – avenue Louis Bertrand 43 (AG du 13/07/2006) ; - dans le périmètre de protection de l'église Saint-Servais – chée de Haecht (AG du 09/10/2003) ; - dans le périmètre de protection d'un site classé, avenue Louis Bertrand, classement comme Site (AG du 30/01/2020) ; - dans le périmètre du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) « ILOTS 199-200-201-202 compris entre l'avenue L. Bertrand, les rues J. Brand, de Jerusalem et E. Laude » (AR du 02/06/1961) ; - dans le périmètre de protection de l'Hôtel Communal (AG du 13/04/1995) ; - dans le périmètre de protection du Mât électrique de Lalaing (AG du 04/06/2009) ;
ENQUETE :	du 12/05/2021 au 10/06/2021
REACTIONS :	289

La Commission entend :

Le demandeur Monsieur BOURGUIGNON
 L'auteur de projet Monsieur GUYARD

Les riverains ou réclamants : Madame ou Monsieur

Auzanneau	Nicolas	Grande rue au Bois 14, 1030 Bruxelles
Benzaouia	Mohamed	Rue du Chimiste 34, 1070 Bruxelles - IEB
Cuignet	Florine	Rue Verwée 2, 1030 Bruxelles
Serruys	Philippe	Rue Vandermeersch 75, 1030 Bruxelles
Gourdin	Joseph	Rue de la Serrure 21, 1000 Bruxelles
Henin	Marie-Antoinette	Rue Royale-Ste-Marie 203, 1030 Bruxelles
Jedwab	Gaspard	Rue Artan 134, 1030 Bruxelles
Jiménez	Thierry	Avenue Louis Bertrand 21, 1030 Bruxelles
Brix	Pierre	Avenue Louis Bertrand 3, 1030 Bruxelles
Robe	André	Avenue Maréchal Joffre 114, 1190 Bruxelles
Marchal	Isabelle	Allée des Fréésias 5 b130, 1030 Bruxelles
Ollinger	Tanguy	Rue André Van Hasselt 23, 1030 Bruxelles - GRACQ
Perineau	Lucie	Rue Henri Bergé 55, 1030 Bruxelles
Ringoot	Sonia	Place Lehon 20, 1030 Bruxelles
Ryckmans	Pierre	Rue Vandermeersch 18, 1030 Bruxelles
Sacré	Alix	ARAU
Schuurmans	Anton	Rue de Moerkerke 22, 1030 Bruxelles

Van Waeg	Geert	Voetgangersbeweging vzw
Collard	Anne	STIB

Madame Margaux DENYS de URBAN.brussels, direction Patrimoine culturel, et Madame France-Laure LABEEUW, cabinet du Bourgmestre, assistant.

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Considérant que, durant l'enquête publique, 289 réactions écrites ou verbales (ayant fait l'objet d'une retranscription par l'administration communale) ont été formulées, dont :

- deux courriers comportant, respectivement, 18 et 29 signataires,
- une pétition s'opposant à l'abattage des arbres et comprenant 617 signatures,
- une proposition alternative d'aménagement, soutenue par 179 réclamants, et selon laquelle :
 - le projet peut être sensiblement amélioré, tout en respectant le principe « STOP » de hiérarchisation des usagers (piétons > cyclistes > transports en commun > véhicules motorisés individuels), conformément au plan *Good Move* et à l'accord de majorité schaarbeekois, et en favorisant l'apaisement du quartier et le soutien au commerce local ;
 - le nombre de places de parking maintenues dans le projet ne correspond pas à la vision de la ville nécessaire pour les décennies à venir et ne participe pas à la valorisation de l'espace public que réclame une avenue prestigieuse telle que Louis Bertrand. Une réduction de moitié doit être au minimum appliquée par rapport à la situation actuelle ;
 - de larges pistes cyclables bidirectionnelles, confortables et sécurisées, de part et d'autre du terre-plein central, assureraient le transfert modal et éviteraient les conflits avec les autres usagers de la voirie. Cette proposition respecte la symétrie du site et implique de ne maintenir qu'une bande de stationnement automobile par sens ;
 - une séparation physique entre l'espace de stationnement et le trottoir est nécessaire afin d'assurer le confort et la sécurité des piétons, et ce d'autant plus en ce qui concerne les camionnettes et autres SUV ;
 - l'offre de stationnement pour les vélos (seulement 3 boxes) doit être bien plus grande et (ré)équilibrée par rapport à celle allouée aux voitures ;
 - au carrefour avec les rues Herman et Kessels, un dispositif de surveillance par caméra ANPR est nécessaire afin de garantir le seul passage des transports en commun/véhicules autorisés, selon le principe des mailles apaisées du plan *Good Move* ;
 - le maintien des croisements permettant aux voitures individuelles de traverser perpendiculairement l'avenue empêche de faire de l'espace central un lieu dédié à la promenade et à la détente et posent des problèmes de sécurité pour les autres usagers ;
 - la largeur de l'espace réservé à la circulation des véhicules motorisés doit clairement faire comprendre que la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Les 5 mètres de large proposés, en ce compris la bande cyclable légalement franchissable, invitent au contraire à rouler beaucoup plus vite ;
 - la pente des plateaux ralentisseurs doit être suffisante pour assurer le respect des limites de vitesse ;
 - le positionnement d'une partie du mobilier urbain sur le trottoir (mâts d'éclairage, arceaux vélos...) ne laisse pas assez de place pour les piétons et doit donc être repensé ;
 - le trottoir continu à hauteur de la chaussée de Haecht doit être maintenu et un angle (plus) droit doit être conservé afin de ralentir les automobilistes qui s'engagent sur/quittent l'avenue ;
 - il faut supprimer ou, s'il est réellement crucial, redessiner le « by-pass » situé près de la chaussée de Haecht (à hauteur des n° 3 et 4 de l'avenue) de telle manière qu'il n'invite pas les voitures à emprunter rapidement cette traversée par la promenade piétonne ;

Les autres réactions reçues, quant à elles, soulignent principalement que/demandent :

De manière générale :

- Les plans ainsi que les explications des documents mis à l'enquête publique sont très peu clairs ;

- Les documents sont trompeurs car ils invoquent des problèmes qui n'existent pas (arbres malades, p. 9), ce qui est grave. Aucune étude phytosanitaire n'accompagne par ailleurs cette demande ;
- Les plans ont été conçus il y a 11 ans. Depuis, les besoins des citoyens ont complètement changé ;
- Ce projet représente une occasion manquée. Dans les faits, il s'agit d'une rénovation quasi à l'identique de l'avenue dont l'aménagement date d'une époque passée où tout était fait pour le confort automobile ;
- Le projet devrait aller dans le sens d'une plus grande continuité verte jusqu'au Parc Josaphat, qui puisse contribuer aux quartiers denses des alentours qui manquent d'espaces verts ;
- Un tel projet de réaménagement complet se doit de respecter le passé tout en choisissant d'être orienté vers l'avenir et de résister à l'épreuve du temps, ce qui implique de rencontrer l'urgence climatique, l'augmentation exponentielle et la diversification des (nouveaux) modes de transport et de travail ainsi que les besoins accrus en espaces verts ;
- L'argument patrimonial/historique invoqué pour ne pas colorer une/les piste(s) cyclable(s) de l'avenue n'a pas de sens vu que, dans cette logique, les places de parking pour les voitures ou les casse-vitesse ne devraient pas être maintenus. Pourquoi ne pas choisir la couleur ocre, comme les façades ?
- On oppose patrimoine et biodiversité alors qu'il s'agit d'une opportunité pour démontrer qu'il est possible de concilier les deux ;
- Les problèmes fondamentaux ne sont pas abordés (trop de parking) ou pas solutionnés (maintien des multiples ruptures de la promenade centrale) ;
- Il semble que ce projet ne permettra pas aux enfants de rouler en sécurité à vélo le long de l'avenue ;
- La largeur de l'avenue est suffisante pour permettre un aménagement sécurisé pour l'ensemble des modes de déplacement ;
- Il serait opportun, afin de pouvoir profiter pleinement de cette magnifique avenue, de la rendre progressivement piétonne, tout en autorisant la mobilité douce et les livraisons, de façon encadrée. Cela profiterait également au commerce local et au tourisme respectueux de l'environnement ;
- Protéger la planète tout en assurant un cadre de vie agréable aux habitants, c'est souvent « penser petit, réparer, rénover », contrairement à la logique des grands projets consommateurs de grandes quantités de ressources ;
- La place de la voiture dans l'espace public est disproportionnée (une minorité de Schaerbeekois qui possède une voiture impacte fortement la majorité qui n'en a pas) ;
- Le maintien de la circulation automobile entraînera du bruit, de la pollution de l'air et de l'insécurité ;
- Le fait de vouloir contenter un peu tout le monde plutôt que d'oser poser des choix ambitieux fait que, au final, l'on n'obtient aucun résultat satisfaisant ;
- Ce réaménagement est une bonne occasion pour repenser l'enlèvement des immondices, en envisageant par exemple des containers enterrés ;

Sur l'aspect participatif :

- Une véritable consultation avec les habitants du quartier est demandée. L'implication de ceux-ci est essentielle pour la réussite de ce projet ;
- L'étude des plans démontre que les résultats des workshops participatifs n'ont pas été sérieusement pris en compte par les administrations concernées. La Commune renonce à ses engagements en matière d'implication des citoyens et, dans une logique de gestion transparente, il est important que ces résultats soient rendus publics et que la raison pour laquelle ce projet n'y répond pas soit motivée ;

Sur les arbres et la biodiversité :

Pour certains :

- La menace que constitue la maladie du tigre du platane reste conditionnelle et hypothétique, contrairement à un abattage qui est une décision définitive et signifierait la suppression de l'habitat de 200 espèces sauvages, tant sédentaires que migratrices ;
- Les arbres actuels sont dans la force de l'âge, parfaitement dimensionnés pour l'avenue et ne présentent pas de problèmes sanitaires ;
- Détruire les arbres équivaut à s'appropriier le vivant et nier la valeur de ce qui existe déjà ;
- Ces arbres ont 60 ans et seront donc, dans 30 ans, des arbres remarquables que l'on viendra admirer. Les nouvelles plantations n'atteindront pas le même niveau de maturité avant longtemps ;
- Les aulnes présentant un feuillage plus clairsemé et plus petit que les platanes, soutenir une plus-value écologique, qui plus est avec un déficit de 30 arbres, est incongru ;

- Remplacer les platanes par des variétés exotiques ou horticoles n'a pas de sens du point de vue de la biodiversité ;
- Prétendre que les arbres actuels masquent les fenêtres visuelles permettant d'apprécier les façades des immeubles est une contre-vérité. De surcroît, « du vert » est plus important qu'une bonne vue sur des façades ;
- Il semble que beaucoup d'arguments invoquant la durabilité servent à « noyer le poisson » quant à la volonté de la Commune de réduire la charge financière (non chiffrée) que constitue l'entretien annuel des platanes. Vouloir une nature bon marché est un raisonnement à court terme et injurieux vis-à-vis de la valeur de l'avenue ;
- La possibilité de modifier la période de taille pour que les arbres soient moins dégarnis en hiver et/ou de les tailler un an sur deux a-t-elle été étudiée ?
- La taille actuelle permet d'assurer une relative densité des pieds d'arbre, très intéressante car elle rend possible l'installation d'une végétation adventice, permet à certains oiseaux de nidifier (branches tortueuses et feuillage dense), préserve la longévité des arbres, les protège des coups de vent et assure le stockage en profondeur de carbone du fait qu'elle entraîne la mort de l'extrémité des racines ;
- L'ombrage pas trop élevé assuré par les platanes est idéal face aux canicules qui s'annoncent de plus en plus nombreuses ;
- Couvrir les pieds d'arbre avec des grilles, pour que l'on puisse marcher/rouler dessus, est le contraire d'une verdurisation. Ces zones pourraient être utilisées pour planter/laisser se développer de la petite végétation, ce qui irait réellement dans le sens d'une amélioration de la biodiversité, telle que revendiquée par le projet ;
- La Commune devrait se demander où elle peut planter plus d'arbres plutôt que de vouloir diminuer leur nombre ;
- Le pyrus situé devant l'établissement *Le Barboteur* ne doit pas être abattu uniquement pour des considérations d'alignement ;

Pour d'autres, dans une moindre proportion :

- Les arbres actuels devraient être maintenus jusqu'à ce que les nouveaux spécimens soient suffisamment développés que pour rafraîchir l'espace public ;
- Un remplacement progressif des arbres, au fur et à mesure de la mort des plus vieux spécimens, permettrait d'introduire petit à petit de la diversité, tant en termes d'espèces que d'âge, ce qui est très intéressant ;
- En cas d'abattage, pourquoi n'est-il pas possible de replanter le même nombre d'arbres ?

Ou encore, mais de façon minoritaire :

- Les arbres actuels sont, une bonne partie de l'année, peu esthétiques et donnent peu d'ombre. Leur remplacement est une bonne chose s'il contribue à améliorer cette situation ;
- Concernant les nouvelles plantations, la prudence et la recherche de biodiversité devraient inciter à varier davantage les essences. Pourquoi ne pas planter des arbres fruitiers afin de rendre la ville plus productive ?

Concernant la partie/berme centrale :

- Le projet prévoit la minéralisation de plus d'1 hectare de surface de pleine terre sans que l'on comprenne en quoi cela répond aux enjeux d'une ville plus durable. Est-ce une volonté d'accorder plus de place à des fins événementielles ?
- La suppression des parterres centraux entre la chaussée de Haecht et les rues Kessels et Herman détruit l'harmonie et appauvrit l'attrait de l'avenue ;
- N'est-il pas possible d'envisager une utilisation différente des nouveaux parterres/longue bande engazonnée, à l'aménagement peu qualitatif et monotone, notamment en installant des potagers collectifs et des petites « chambres » paysagères ou fleuries ?
- Il faut prévoir un maximum de bancs publics et ajouter des jeux pour enfants ;
- Il est fort dommageable de remplacer les jardinières par des potelets ;

Sur la gestion des eaux :

- Le système prévu pour le chemin en travers de la pelouse semble d'une complexité technique inutile, et donc synonyme de gaspillage ;
- Les risques causés par l'infiltration d'eau polluée par le trafic routier ont-ils été suffisamment étudiés ?
- Le réaménagement complet de la voirie rend opportun le fait de réfléchir à un système de récupération de l'eau de pluie, via des citernes, en vue de l'arrosage des espaces verts ;

En matière de stationnement :

- Le plan *Good Move* impose à la Commune de supprimer 4 à 5000 places de parking dans les 10 prochaines années. Ce réaménagement, qui en l'état ne diminuerait le nombre d'emplacements actuel que de 33 unités (9,3 %), est

une réelle opportunité pour supprimer la majorité de ceux-ci au profit de la mobilité active, de la biodiversité, des activités récréatives pour les enfants, ...

- Le projet prend uniquement en compte les places de stationnement pour les voitures particulières (quid des voitures partagées ?) et classe celles pour les vélos et les motos comme mobilier urbain. Cette définition trop restreinte exclut toute une série de modes de déplacement et ne permet pas d'optimiser l'utilisation de l'espace public/maximiser les possibilités de parking ;
- Soit la collectivité propose du stationnement à tout le monde, sans distinction, soit elle l'offre uniquement aux personnes qui peuvent réellement justifier d'une telle occupation de l'espace public (PMR par exemple) ;
- L'é étroitesse des bandes de stationnement fait craindre un empiètement des voitures garées, soit sur le trottoir, soit sur la zone tampon protégeant la piste cyclable ;
- Il est nécessaire de prévoir, à certaines heures et en concertation avec les principaux concernés, des emplacements réservés pour les livraisons liées aux commerces, afin d'éviter le stationnement illégal (et dangereux) ;
- Le nombre élevé d'arceaux motos est questionnant ;
- Certains emplacements pour les vélos doivent pouvoir accueillir des modèles plus volumineux tels que les vélos-cargo (qui bénéficient d'ailleurs d'une prime à l'achat de la part de la Commune) ;
- Il faut vraiment faire en sorte que le stationnement en double-file soit rendu impossible sur les pistes cyclables ;

Sur la mobilité :

- Le projet devrait inscrire l'avenue dans le principe de « maille apaisée » prévu par le plan *Good Move* plutôt que de maintenir le trafic (automobile) de transit. Au mieux il y aura une réduction ponctuelle de la vitesse des voitures, mais pas de leur nombre/volume ;
- Quelle est l'utilité de conserver du trafic automobile de part et d'autre de l'église Saint-Servais ?
- Les infractions au code de la route doivent être rendues impossibles par les futurs aménagements ;
- La suppression des priorités de droite risque d'encore augmenter la vitesse des automobilistes sur l'avenue ;
- Les futures pistes cyclables doivent être assez larges que pour pouvoir accueillir l'énorme augmentation des vélos et des trottinettes attendue dans les décennies à venir (ex. de Copenhague) et suffisamment sûres pour permettre aux plus jeunes de les utiliser, tant en descente qu'en montée ;
- Il n'est pas possible, contrairement à ce que prévoit ce projet, de « partager » la route entre véhicules de 15 kilos et de 2 tonnes, et ce d'autant moins qu'en montée et même en zone 30, un cycliste est indubitablement plus lent qu'une voiture ;
- Pour certains, les aménagements proposés pour les vélos, comme par exemple une piste cyclable simplement séparée des voitures par un trait de peinture, ne répondent pas aux exigences de la catégorie « vélo CONFORT » en matière de spécialisation multimodale des voiries (SMV) ;
- Pour d'autres, le choix de pistes cyclables marquées correspond bien à la vision future de la mobilité au sein de la maille et à la SMV « vélo CONFORT » et « auto QUARTIER » mais le quotidien vécu par de nombreuses personnes justifie que celles-ci jugent très insatisfaisant les aménagements proposés et réclament une séparation physique entre vélos et trafic motorisé ;
- Les dos d'âne sont inutilement inconfortables pour les cyclistes et pourraient être remplacés par des coussins berlinois, à condition alors de protéger physiquement la piste cyclable ;

Concernant les commerces :

- L'espace dégagé en 2021 afin de permettre l'installation temporaire de terrasses pour les établissements *HoReCa* doit être pérennisé. Il faut néanmoins veiller à ce que cette « privatisation » laisse suffisamment de place pour le cheminement de piétons et des PMR ;
- Une valorisation de l'avenue permettrait d'attirer des commerces de qualité, ce dont manque Schaerbeek ;

Sur des points plus précis :

- Le trottoir devant le commerce sis aux n° 1-3 de l'avenue est fortement réduit et ceinturé de potelets, ce qui empêche tout accès aux véhicules de livraison. A cela s'ajoutent l'é étroitesse de la voie carrossable, la présence d'une piste cyclable et l'absence de zone dédiée à proximité. Cela signifie qu'aucune alternative réglementaire pour le chargement/déchargement n'est prévue pour cet établissement ;
- Aucune traversée cyclable n'est prévue sur le terre-plein central à hauteur des rues de la Ruche et Jenatzy. Un marquage au sol par un revêtement plan et non glissant serait nécessaire ;

- La traversée cyclable au niveau de la rue Fiers doit être clairement matérialisée (actuellement entravée par une terrasse *HoReCa*) ;
- Le projet semble synonyme de trajets plus longs, et donc plus dangereux, pour les déplacements à vélo vers/depuis Fernand Blum, Sainte-Dominique et le Crossing, ce qui concerne de nombreux enfants ;
- Ce projet doit tenir compte et solutionner la situation dangereuse générée par les parkings situés devant le « Brusilia I » ;
- Le mobilier urbain doit être réellement inclusif et donc également tenir compte des PMR ;

Pour les aspects positifs :

- Le fait de vouloir valoriser un site de grand intérêt architectural et esthétique ;
- Le changement de revêtement autour de l'église Saint-Servais ;
- La fermeture du carrefour au niveau des rues de la Ruhe et Jenatzy ;
- Les nouveaux parterres de fleurs dans la partie basse de l'avenue ;
- Dans une faible minorité des observations exprimées, le fait de ne pas réduire le nombre de places de stationnement pour les voitures.

Vu les remarques formulées par écrit et en séance par les riverains, ainsi que les questions des membres régionaux en séance ;

AVIS REPORTE unanime

Les membres de la Commune ne participent pas au vote.

Abstention : -

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

Frédéric NIMAL, *Président*

Eric DE LEEUW, *Représentant de la Commune*

Seden TIELEMANS, *Représentante de la Commune*

Arnaud HANCISSE, *Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme*

Catherine DE GREEF, *Représentante de BUP-Direction des Monuments et Sites*

Marie FOSSET, *Représentante de Bruxelles Environnement*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire*