

QUESTIONS/REPONSES DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS

Co-construire le Zavelput – 16, 23 et 27 mars 2021

Vous confirmez donc que le tram passera bien par la Rue Ransbeek ?

Oui par la rue de Ransbeek, à partir du stade jusque Tyras . On n'est pas dans la partie basse de Ransbeek (la partie habitée) mais bien dans la partie haute qui longe Solvay (voirie de contournement).

Pour la mobilité partagée : pensez aussi au Villo ! et à une ligne Noctis (je vois que ce n'était pas dans vos slides)

Il faut en effet que l'offre soit complète. La Ville de Bruxelles doit prendre contact avec les différents organismes. Concernant Noctis, ce n'est pas prévu à ce jour de développer l'offre. On est plutôt sur des options de type Collecto qui fonctionnent de mieux en mieux.

Comment la STIB compte respecter les normes vibratoires et sonores sur le tracé ?

Sur le site web du projet MOVE NOhW, ce genre de questions est détaillé dans la foire aux questions. Il existe une convention entre la STIB et Bruxelles Environnement concernant toutes les réglementations environnementales y compris le bruit. Nous sommes engagés à respecter les normes fixées par Bruxelles Environnement. Il s'agit d'une obligation et on ne peut y déroger. Si lors d'un chantier, nous ne respectons pas les normes en vigueur, on doit détruire et refaire pour que ce soit conforme aux normes. Pour ce faire, un bureau externe va mener une étude pour, en amont du chantier, préconiser le type de pose à mettre en œuvre afin de respecter les normes notamment en termes de bruits et vibrations. On exécute ensuite sur base des conseils et on vérifie à la fin du chantier que tout est bien respecté.

En plus du type de pose, on peut réguler la vitesse du tram si nécessaire.

L'aménagement du Zavelput peut-il être dissocié du projet du tram ?

Le projet de tram est une opportunité de connexion (fréquente et stable) de Neder-Overhembeek avec l'ensemble du réseau de transport en commun. C'est également un projet qui permet de repenser l'espace public. Le Zavelput sans le projet de tram ne serait pas mis en discussion dans un timing proche. Cette requalification de l'espace public fait partie des bénéfices du projet du tram.

Is er plaats voor veilig fietsen in de Heembeekstraat en de Vekemansstraat?

Concernant la cyclabilité, circulation (sécurisée) des cyclistes dans les rues de Hembeek et Vekemans, on est sur des voiries étroites avec beaucoup de modes de circulation et où le stationnement et l'espace posent problème actuellement. Dans ces 2 rues on vise un trafic apaisé, avec un sens unique qui permet aux cyclistes de se déplacer sans pression automobile. Il y a aussi l'idée d'un espace de plain-pied dans la rue Vekemans donc on part sur quelque chose de plus calme où les cyclistes sont les bienvenus. Une piste cyclable séparée n'est pas envisageable faute d'espace et du choix de maintenir du stationnement. Un nouvel ICR (itinéraire cyclable régional) pour les déplacements plus rapides et longue distance est proposé dans le cadre du projet et en concertation avec Bruxelles Mobilité, vers des voiries plus propices (sans rail de tram et avec aménagements cyclables dédiés). Bien sûr, la cyclabilité pour les usagers à destination sera garantie.

En cas de dégâts liés aux futures vibrations, la STIB s'engage-t-elle à dédommager les riverains ?

Avant le démarrage des impétrants et des travaux, on va venir faire un état des lieux (expertise) des façades. Ensuite vont démarrer les travaux et à chaque changement d'intervenant on refera cet état des lieux. Ensuite, quand les travaux seront terminés on pourra comparer et voir si des dommages ont été causés et évidemment il y aura réparation si dommages il y a. Grâce à ces états des lieux on pourra retracer et définir qui est responsable des dégâts.

Si des dégâts apparaissent à cause de la mise en circulation du tram, le plaignant doit déposer une plainte à laquelle la STIB répondra si la faute lui incombe. La STIB sera mise en défaut uniquement si elle ne respecte pas les réglementations définies par la Région (car une habitation est censée résister au spectre de ces normes).

Comment envisagez-vous les abords de crèches, des écoles et des arrêts de bus scolaires ? Il y a beaucoup d'établissements tout le long du tracé.

On va creuser les besoins notamment avec les directeurs d'écoles. On va ensuite essayer d'intégrer cela au mieux en profil et puis en plan. C'est un élément en plus à mettre dans l'espace et on doit équilibrer au mieux l'ensemble des besoins et contraintes.

Les écoles sont-elles impliquées dans le processus ?

Une réunion est prévue avec tous les directeurs d'écoles du tracé et de la commune de Neder-Over-Hembeek.

Je suis interpellé par l'opposition qui existe face au projet de tram. Beaucoup de gens sont contre et je trouve que ce serait important de faire accepter l'idée et de convaincre les gens du bien-fondé du choix du tram.

On essaie. On est fort impactés par la crise sanitaire qui fait qu'on est moins en contact avec les citoyens. Il est clair qu'on doit faire encore plus (beaucoup d'énergie a déjà été déployée) pour travailler à la transparence et à la complétude d'informations. Il faut aller voir le site du projet, c'est une vraie mine de renseignements (FAQ). Après, le but n'est pas de convaincre mais d'expliquer (et chacun se fera une opinion). Les conditions sanitaires rendent le dialogue et la participation vraiment compliqués. On espère pouvoir rencontrer les personnes lors de permanences physiques car les gens ont besoin d'un contact physique et direct et de pouvoir poser leurs questions oralement. Il est important que nous puissions échanger comme lors des réunions en première phase qui étaient très constructives (GC Nohva).

Concernant les places de parking pour les moins valides, comment être sûr qu'il y aura encore une solution pour ces emplacements particuliers ?

En termes de suppression de stationnement, ces places-là ne seront pas impactées, éventuellement un peu déplacées. Hormis les places que l'on voit sur le terrain, c'est important d'avoir un retour de vos usages pour avoir la connaissance des zones qui nécessitent ce type de places.

Il était prévu dans la programmation qu'il y ait une permanence physique, un bureau où on pourrait se rendre avec nos questions pour obtenir des réponses.

On va en effet mettre en place un point info et des permanences y seront organisées. Dès qu'on a un local central à Neder-Over-Hembeek, on met cela en place de manière physique. Ce point info sera disponible jusqu'à la fin du chantier (les gens pourront venir aux permanences tout

au long du projet et du chantier pour poser leurs questions). On a pleinement conscience de l'absolue nécessité de proposer un point d'information et de dialogue physique et quasi-permanent.

NB : Entre temps un local a été trouvé au numéro 48 de la rue François Vekemans. Les permanences démarreront début juin.

Stationnement

Nous sommes tenus d'appliquer la réglementation du RRU (règlement régional d'urbanisme) qu'on doit suivre pour tout nouveau projet dans l'espace public. Sans suivre ce règlement, le permis n'est pas valide. Aujourd'hui, dans la rue Vekemans, la répartition de l'espace public ne répond plus à des usages ou volontés actuelles. On appliquera aussi le principe de hiérarchie STOP qui consiste à mettre une hiérarchie entre les usagers. Ce principe est issu du plan régional de mobilité (Good Move) et qui tend à donner d'abord la priorité aux piétons, puis aux cyclistes, puis aux transports en communs et puis aux véhicules privés. Ce sont des éléments auxquels on ne peut pas déroger et c'est la volonté régionale d'avancer en ce sens.

Les commerçants auront des jours difficiles, qu'est-il prévu à ce sujet ?

Pour les indemnisations, un dispositif régional existe, pour lequel le service Commerce de la Ville pourra informer les commerçants, voire les assister dans les démarches (avec délais précis à respecter). Les redevances terrasses sont généralement suspendues pendant un chantier.

Pourquoi l'avenue Bruyn est-elle reprise dans la présentation ?

Pour le moment on est en train de chercher où se situera le terminus. Mais quoi qu'il arrive, il y aura un arrêt à proximité de l'hôpital Militaire en haut de la rue Bruyn.

Concernant la rue Ransbeek, les voitures ne peuvent y passer que pour quitter Neder-Over-Hembeek et non pas pour y rentrer ?

C'est une des possibilités envisagée en termes de circulation de mettre la rue en sens unique vers Tyras pour sortir et d'imaginer le retour en continuant sur la rue Van Oss, en reprenant la Chaussée de Vilvorde et en remontant alors par l'avenue du Marly pour se retrouver au niveau de l'accès de Solvay dans l'autre sens.

Sur l'esplanade Mandela, comment les piétons vont rejoindre le parvis ? En traversant un parking ?

Depuis l'espace parking, on a prévu des rampes, des escaliers et des accès vélos de part et d'autre.

Ai-je bien compris que la Groenweg sera parcourue dans un seul sens par le tram, donc une seule ligne de tram et non une double ?

Pour le moment, l'idée est en discussion d'un sens unique dans le chemin vert mais comme pour Vekemans, Hembeek et Ransbeek, le tram lui roule dans les deux sens. Aussi bien dans la partie en cours de construction que dans la partie verte, le tram roulera dans les deux sens. Dans la partie verte par contre, il n'y aura pas de circulation automobile. Il y aura donc bien deux voies de tram.

Au niveau du plan de circulation, à partir du moment où il n'y a qu'une voie de circulation, où est prévu le report de circulation ? Est-ce que tout est dévié à Croix de guerre ou dans les petites rues ?

Une partie des rues est mise en sens unique. La circulation sera répartie sur d'autres voiries notamment sur Croix de Guerre. L'idée est de limiter les continuités et les transits. La circulation locale reste bien entendu possible. Il y a un système de boucle. Mais on va essayer de limiter les changements de circulation et limiter les impacts sur les voiries.

Qu'est-ce qui passera encore comme bus avec l'aménagement du Zavelput et du tram ?

Le bus 47 est supprimé tandis que le bus 53 lui continue à passer sur le trajet actuel. Au Zavelput même il passera comme aujourd'hui dans le haut de la place, dans l'axe Vekemans. L'arrêt par contre sera déplacé.

Quid commerçants qui perdent leur place de parking à Vekemans ? Sont-ils consultés ?

Oui, ils sont consultés et il y a un processus d'accompagnement pour la mise en place du chantier avec les commerçants. Une place spécifique est donnée à cela. On ne va pas supprimer tous les stationnements. Les riverains et les commerçants seront informés. On co-construit avec la Ville et les administrations régionales.

Problématique du tram à double sens dans des rues étroites avec un vieux bâti et sols marécageux ? Quel impact ça va avoir sur les habitations ?

Un bureau d'étude fait des analyses de sols et un suivi de la profondeur de la nappe. Un autre bureau externe à la STIB va mener une étude vibratoire et en fonction de la largeur de la rue, de la proximité du bâti etc. va imposer un type de pose des voies de tram en fonction des normes (ex : tapis antivibratoires, etc.). Cette étude sera menée une fois que les plans du tracé seront définis.

Allez-vous faire des états des lieux de chaque maison où passeront les trams ? Car il y aura des dégâts.

Oui, on va réaliser un état des lieux des façades avant le chantier. Le chantier ce sont plusieurs intervenants (impétrants, STIB, Région). Cet état des lieux va être mené à chaque étape avant chaque intervenant pour savoir à quel intervenant le dégât devra être imputé si dégât il y a.

Komt er nog een parking in één richting dan in de Frans Vekemansstraat ? Daar zijn nog veel inwoners.

Selon le souhait de la Ville de Bruxelles, on va essayer de garder un maximum de places de parking, tout en respectant le RRU, les ambitions Régionales et un aménagement qualitatif (verdurisation, gestion intégrée des eaux de pluie).

Est-ce qu'il y a une alternative pour les places de stationnement qui seront enlevées ?

On est actuellement en recherche et en discussion avec Parking.brussels et Be Park. On cherche un maximum de solutions de compensation hors voirie. Lorsqu'on aura une meilleure idée du plan stationnement, on pourra mieux cibler les recherches en ce sens. Si quiconque a des connaissances de lieux qui pourraient servir de stationnement n'hésitez pas à nous le signaler. NB : Entre temps des propositions ont été faites et des recherches sont en cours avec la Ville de Bruxelles. Des réunions spécifiques stationnement ont lieu et la Ville travaille également à la mise en place d'une réglementation qui va aussi changer les usages.

Comment fait-on un déménagement le long du parcours ?

A priori il y a toujours de l'espace. Ça ne veut pas dire qu'il y a forcément du stationnement mais il y a de l'espace et du recul pour pouvoir s'approcher des façades pour faire des déménagements. Dans tous les cas il faut prendre contact avec la Ville pour réserver un emplacement. La situation ne change pas à ce niveau-là.

Vous parlez de 2 minutes 30 pour les livraisons mais dans les faits il faut plus de temps pour une livraison. Surtout que si un camion met plutôt 15 minutes pour effectuer sa livraison, ça veut dire que toute la rue est bloquée pendant un quart d'heure.

Il y a une confusion dans la lecture du slide. On réserve un espace de 2m50 de large pour que les livraisons soient possibles. On parle donc bien de dimensions et non pas de timing. Et ce qui est montré là ce sont des propositions pour le moment. On est en train de travailler. On prend bien en compte la problématique du stationnement et des livraisons

Les aubettes tram seront-elles au même endroit que les aubettes pour le bus ? Notamment concernant le Zavelput (où il y en a déjà). Est-ce que le trajet du tram va être pensé de sorte qu'il n'y ait pas toute une série d'aubettes.

Les aubettes et abris seront installés aux arrêts de trams et seront beaucoup plus longs. Ils ne seront pas positionnés aux mêmes endroits. Mais là où il y a un partage entre le bus et le tram, les aubettes seront mutualisées et il n'y aura qu'un seul arrêt avec des quais mutualisés. Au Zavelput, le bus ne s'arrêtera plus.

Avez-vous envisagé un parking en sous-sol, comme par exemple au niveau de l'église ?

Non, il n'y a pas de parking en sous-sol envisagé en ce moment.

Quelle est la distance minimale entre les rails de trams et les façades ?

Il n'y a pas de distance minimale. Mais le RRU impose des trottoirs d'au moins 1m50 ou 2m (révision du Cobat en cours : 2M à 2,50M). On ajoute à cela une zone de stationnement ou de rue. On se situe alors à minimum 4 ou 5 mètres.

On a déjà beaucoup de nuisances. Quand pourrons-nous avoir un croquis du tracé ?

A priori pour le mois la fin du mois de juin. Mais l'objet de l'atelier du jour c'est le Zavelput et on vient travailler avec vous pour améliorer les choses.

Le trajet a l'air fort sinueux, cela va provoquer beaucoup de bruits pour les riverains ?

Lors de l'étude d'impact les girations étaient l'un des critères. Plus les angles sont serrés, plus le tram doit ralentir et provoque du bruit. Ce qui se passe dans les angles serrés, c'est qu'à force de passer dans la courbe, les rails sont un peu grignotés et ce frottement génère du bruit. Les nouveaux trams seront munis de graisseurs embarqués pour éviter aux rails de s'user. Et le long du tracé on essaie d'avoir des courbures les plus larges possibles pour éviter les nuisances. Si nécessaire, on diminue aussi la vitesse pour limiter le bruit. Sur le tracé, l'angle le plus serré est au Zavelput, mais sur le reste du tracé il n'y a pas de courbes qui entraîneraient plus de bruit.

Si maintenant on tourne 5-10 minutes pour trouver une place, qu'est-ce que ça va devenir avec ce que vous proposez. Si moi en tant que patron je mets 10 minutes pour trouver une

place pour rentrer dans mon commerce, comment le client va faire ? Il va aller à la concurrence ?

On vient vous voir tôt, lorsque les plans ne sont pas encore prêts. On est dans la co-construction, les choses ne sont pas figées, on dessine ensemble petit à petit. Il y a des éléments sur lesquels on ne peut pas encore vous donner de réponse claire et précise et on comprend que c'est perturbant. Mais aujourd'hui on ne sait pas vous donner un bilan précis en termes de stationnement. On va préserver du stationnement là où c'est possible. Et ça c'est le mot d'ordre donné par la Ville de Bruxelles. Le Collège a bien entendu la demande des commerçants et riverains de maintenir du stationnement et de trouver des solutions pour maintenir l'accès aux commerces qui seront aussi plus accessibles avec le tram.

Je vois un cycliste devant le tram sur le schéma ? N'y a-t-il pas moyen de mettre une piste cyclable ?

Sur l'ensemble du tracé, les cheminements vélo principaux vont être modifiés. L'ICR qui passe dans le quartier va être déplacé pour qu'il n'y ait pas d'interaction entre les cyclistes et les rails de tram. L'accessibilité locale pour les cyclistes devra toutefois être prévue (Hembeek et Vekemans), dans le cœur de NOH, malgré un partage de l'espace entre le tram et le vélo. Ce n'est pas possible de prévoir des pistes cyclables séparées au vu de l'espace disponible. Il faut faire des choix, il y a beaucoup de demandes, les rues et espaces ne sont pas extensibles, il y a divers usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) et à un moment il faut choisir. On ne peut pas garder du stationnement et installer des pistes cyclables. Cependant les rues seront apaisées et plus protégées pour les cyclistes.

Le projet était de base de faire passer le tram par l'avenue Croix-de -Guerre qui est plus large et avoir la possibilité de mettre une piste cyclable. L'argument d'être trop loin des magasins n'est pas un argument selon moi. Quels sont les arguments du changement de choix ?

Il n'y a pas eu de changement. On n'a pas basculé d'un tracé défini à un autre. Croix-de-Guerre était un tracé parmi d'autres. Le ministre de la mobilité a demandé à la STIB d'étudier une liaison en transport en commun de Rogier à l'hôpital militaire. On a d'abord réfléchi si le tram se justifiait et c'est le cas dans les perspectives de développement de NOH en termes de services et d'habitation. Ensuite il s'agissait de voir par quel tracé il était plus pertinent de le faire passer. On a établi une série de critères. Toutes les informations sont disponibles sur le site. Le tracé passant par le cœur de NOH était un tracé plébiscité par la majorité des acteurs lors de l'étude d'impact et est issu d'une série de critères (densité population, proximité commerce, réaménagement de l'espace public, ...). On pense que c'est un tracé qui a beaucoup d'intérêt et qui est très pertinent.