

MOVE NOhW

Aménagement du TRAM NOH – STIB

Procès-Verbal du Comité de Pilotage du 22/06/2021

1. INVITATIONS/PRESENCES

Administration/société	Nom	Mail	Abs	Prés
STIB : Maître d'ouvrage (STIB)				
	Elodie SANTACANA	Elodie.Santacana@stib.brussels		X
	Jérôme BIBAUW	Jerome.Bibauw@stib.brussels		X
	Yves FOURNEAU	Yves.fourneau@stib.brussels		X
	Jean-Michel MARY	Jean-Michel.Mary@stib.brussels		X
	Patrick ANDRES	Patrick.Andres@stib.brussels		
	Pierre BERQUIN	Pierre.Berquin@stib.brussels		
	Anaïs LAINI	Anais.laini@stib.brussels		X
	Vincent VASSEUR	vincent.vasseur@stib.brussels		X
DITP	Philippe YENNY	Philippe.Yenny@stib.brussels		X
VILLE DE BRUXELLES (BXL)				
Cabinet Arnaud Pinxteren – participation	Arnaud PINXTEREN, échevin	Arnaud.Pinxteren@brucity.be		
	Ilse TAILDEMAN	ilse.taildeman@brucity.be		
Cabinet Bart Dhondt – Mobilité	Bart Dhondt, échevin	Bart.dhondt@brucity.be		X
	An DESCHEEMAERKER	an.descheemaeker@brucity.be		X
Cabinet Ans Persoons – Urbanisme	Sofie BULLYNCK	sofie.bullynck@brucity.be		
Cabinet Fabian Maingain – Commerces	Mélanie DELOTS	melanie.delots@brucity.be		X
Cabinet Bourgmestre	Audrey DUBOIS	audrey.dubois@brucity.be		
Cellule mobilité	Marianne DANDOY	Marianne.dandoy@brucity.be		
Cellule Urbanisme	Hervé DELHOVE	herve.delhove@brucity.be		
	Camille BAAR	camille.baar@brucity.be		X
	Milena VLEMINCKX	Milena.vleminckx@brucity.be		X
	Lola DIRKX	lola.dirkx@brucity.be		
	Jan SCHOLLAERT	jan.schollaert@brucity.be		
Cellule Commerces	Alice Mihaly	Alice.milahy@brucity.be		X
	Vincent Delwiche			X
AUTRE ADMINISTRATION /ENTREPRISE/ORGANISATION/ ...				
Urban	Sophie DAVID	sdavid@urban.brussels		X
	Thibaut JOSSART	jossart@urban.brussels		
Perspective	Thomas VAN DENBOOGAERDE	tvandenboogaerde@perspective.brussels		X
	Maarten DIERYCK	mdieryck@perspective.brussels		
	Tom SANDERS	tsanders@perspective.brussels		
Bruxelles-environnement (BXL-ENV)	Virginie DESPEER	vdespeer@environnement.brussels		
	Jean-Laurent SIMONS	jlsimons@environnement.brussels		X
Bruxelles mobilité (BM)	Hugues CONVENT	hconvent@sprb.brussels		
	Renaud PRIOUX	rprioux@sprb.brussels		
	Davide PINTO	dpinto@sprb.brussels		
	Kevin LEBRUN	klebrun@sprb.brussels		
	Éric DEBROE	Edebroe@sprb.brussels		
BMA	Jl. GLUME	jlglume@sprb.brussels		X
	Maarten DIERYCK	mdieryck@perspective.brussels		

	Tania VANDENBROUCK	vandenbtvandenbroucke@perspective.brussels		X
Cabinet Elke Van den Brandt	Thomas MOENS	tmoens@gov.brussels		X
	Quentin MONNEAUX	qmonneaux@gov.brussels		
De Lijn	Joost SWINNEN			
	Luc DANIELS	luc.daniels@delijn.be		
Police	André BURY	Andre.bury@police.belgium.eu		
	Mr. SUTTENS			
PANEL CITOYEN				
	Luc KOWALKOWSKI	luc.kowalkowski@skynet.be		X
	Peter BORGHS	borghs.peter@gmail.com		X
	Quentin VANDER AUWERA	quentin@century21besthouse.be		X
	Christian CEUX	christian.ceux@skynet.be		X
	Steyn VANASSCHE	steynvanassche@icloud.com		X
	Salua TEKAL	salua.tekal@gmail.com		X
BUREAU D'ETUDES : Association momentanée Espaces-Mobilités et Richez Associés (BE)				
Espaces-Mobilités	Laure VANDENBOSSCHE	laure@espaces-mobilites.com		X
	Xavier TACKOEN	xavier@espaces-mobilites.com		
	Thomas GUIOT	thomas@espaces-mobilites.com		X
Richez-Associés	Géraldine GERIN-BOUGRAIN	geraldine.gerin@richezassocies.com		X
	Vincent COTTET	Vincent.cottet@richezassocies.com		
21 Solutions	Julie BERARD	julie@21solutions.eu		X
	Marcel VAN MEERSCHÉ	marcel@21solutions.eu		
	Alexandre			
VO Citizen	Jane COUNET			
TER-CONSULT	Christophe BURTON			X

2. OBJET

Tranche 1 phase 1 Esquisse (janvier à juin 2021)

Présentation de l'état d'avancement des différentes thématiques du projet et des groupes de travail en vue de validation des esquisses sur base desquelles l'AVP sera dessiné pour septembre (dépôt PU fin octobre 2021)

- Communication
- Participation
- Environnement
- Mobilité
- Espace public :
 - Pôle Heembeek (Croix de Feu entre Vilvorde et Heembeek)
 - Cœur NOH (Rue de Heembeek/Zavelput/rue Fr. Vekemans)
 - Mandela (Chemin vert, Stade Mandela, rue de Ransbeek entre le stade et Tyras)

3. REACTIONS/REMARQUES/QUESTIONS

- Ville de BXL, Bart D'HONDT:
Les aménagements de GIEP proposés améliorent donc tous la situation existante ?
Oui, quoi qu'on fasse la situation sera améliorée (égout limité à TR10-20). On vise la déconnection la plus complète des égouts et on base les calculs de dimensionnement idéalement sur la TR100
- Ville de BXL, Camille BAAR:
Les aménagements et réflexions doivent aussi se faire sur base des bassins versants et des situations déjà connues d'inondation et de zones potentielles à utiliser.
Prévu en AVP. Une coordination avec la Ville sera faite à ce sujet.

- PANEL, Luc KOWALKOWSKI:
Signale que le Chemin vert (partie boisée) a le sol très souvent gorgé d'eau. Quid de la perméabilité.
Les vérifications seront faites en AVP mais les tests de perméabilité effectués à ce stade n'indiquent pas de soucis pour de l'infiltration.
- PANEL, Christian CEUX:
Demande si le nouveau bâtiment de logement à venir rue de l'Ancre prendra aussi en compte une TR100 pour le dimensionnement de sa gestion des eaux à la parcelle.
Inconnu actuellement. Quoi qu'il arrive nous n'avons pas intégré cette zone dans nos calculs de dimensionnement. C-à-d que nous n'en avons pas besoin pour la GIEP prévue sur Heembeek
- BM, Jean-Louis GLUME:
Demande explicitement que soit indiqué au PV que la Région de BXL Capitale veut un terminus/arrêt tram qui fasse la connexion avec le (RING)TRAM de la Région flamande.
- Perspective, Thomas VANDENBOOGAERDE:
Un terminus à la Ferme Nos Pilifs signifie un repli complet alors que depuis 2 ans on parle de connexion entre les 2 Régions. Perspective craint que ce « repli » rende difficile cette connexion essentielle. Demande également que cette connexion soit rendue possible
- STIB, Jean-Michel MARY:
Les 2 options sont possibles et ne s'annulent pas l'une l'autre. En effet, un arrêt aux Pilifs peut arranger un bon nombre de bruxellois tout en rendant possible via l'arrêt Hôpital militaire de connecter le (RING)TRAM(BUS) de De Lijn.
- Cabinet Van den Brandt , Thomas MOENS:
Décision gouvernementale = « d'aller le plus loin possible vers la Région flamande, soit hôpital militaire » OU décision ministérielle d'aller jusqu'aux Pilifs qui demandera un nouvel accord gouvernemental. Une réunion est prévue la 09/07 pour acter le choix. ***Lors de cette réunion, la décision a été prise de s'arrêter à l'hôpital militaire.***
La STIB va donc jusqu'à la limite régionale, voir ensuite avec la Région flamande pour qu'elle vienne jusqu'à la limite de la Région bruxelloise, soit à l'hôpital militaire. A ce stade, il n'y a pas d'accord avec la Flandre.
- PANEL , Steyn VANASSCHE:
Appuie Perspective et Bruxelles mobilité. Rappelle que si l'objectif était de boucler vers Versailles, c'est un autre tracé qu'il aurait fallu privilégier et que la connexion à pied entre l'arrêt Peter Benoit ou Trassersweg et les Pilifs est très aisée et proche.
- Ville de BXL, Bart D'HONDT:
La connexion avec le (RING)TRAM(BUS) est faite avec le Métro 3. Ni Pilifs ni Hôpital militaire ne remplissent cette demande en quelques sortes... Mais la connexion existe de fait avec le métro ailleurs que sur NOH.
- Perspective, Thomas VANDENBOOGAERDE:
Mentionne que tant le PRDD que GOOD MOVE reprennent la volonté d'une connexion avec la Région flamande ICI. Aujourd'hui pas de passage du (RING)TRAM(BUS) vers BXL car via Tyras impossibilité de passage sur le pont Buda.
- STIB, Jean-Michel MARY:
Par ailleurs le futur tracé du TRAM de De Lijn ne passe pas proche de l'hôpital militaire mais bien via la Albertlaan à plusieurs centaines de mètres du RING et de la Région BXL
- PANEL, Peter BORGHS:
Comment se croisent les autos dans Ancre et Balsamine mises en cul-de-sac.
Profil à revoir. Dans Ancre via des poches de stationnement alterné par exemple, possibilité d'attendre et de se laisser passer (projet à réaliser dans la cadre de la ZIR 4 par la Ville de BXL. Une zone de retournement est prévue au droit de l'arrêt « Ancre ». Pour Balsamine croisement de 2 véhicules possible. Idéalement revoir aussi le profil en un plain-pied (zone de rencontre) et zone de retournement dans l'angle de la rue à hauteur du parc.
- Ville de BXL, Milena VLEMINCKX:
Soulève l'option discutée en GT de faire le terminus et les arrêts B57 et 56 sur Croix du Feu.
Cette position implique l'abattage de plusieurs grand et beaux platanes. Option plus dégradante que sur Croix de Guerre où les arbres abattus sont nettement plus jeunes et où la possibilité d'en replanter est étudiée.

- URBAN, Sophie DAVID:
Demande de prévoir un nouvel arbre au carrefour Croix de Guerre et Croix de Feu
Défend l'esquisse 2 du Zavelput car elle est équilibrée. La ligne « cassée » de la voirie engendre un ralentissement de la circulation ce qui est très positif. Elle crée aussi des effets de perspectives variées sur l'espace de place et le carrefour avec Lombardzijde rend possible une inversion de sens éventuelle.
Points d'attentions : voir maillage jeux de BE et intégrer une réflexion PMR pour le choix du mobilier urbain.
L'esquisse 3 (position voirie locale) lui fait craindre que les espaces de terrasses lorsqu'ils ne seront pas utilisés resteront une espace résiduel, ce qui n'est pas le cas dans les autres versions.

- Ville de BXL, Mélanie DELOTS:

Les terrasses au-delà d'une voie carrossable (esquisse 3) complique le travail des serveurs. Peu recommandé.

- BE, Jean-Laurent SIMONS:

Le profil non symétrique de Vekemans implique le passage des trams, par endroit, proche des façades. Idéalement s'en écarter le plus possible. Sans doute envisageable en supprimant quelques places de stationnement.

Lié au profil étroit de Vekemans et à la volonté d'avoir une giration assez large depuis Zavelput pour limiter les crissements dans la courbe (au plus étroit au plus de risque de bruit). Par ailleurs, suite au passage Collège du 17 juin 2021, le plan Vekemans sera revu afin de perdre moins de places de stationnement que sur les plans présentés actuellement en esquisse. En effet cette volonté de limiter les pertes ont été exprimées par la Ville mais ce 17 juin il a formellement été demandé de maximiser le stationnement (perte de 30% maximum)

S'en suit une série de réactions sur la rue Vekemans et le processus de co-construction en GT depuis 6 mois :

- BMA, Tania VANDENBROUCK:

Une qualité et un équilibre avaient trouvés pour Vekemans. Le profil qui se dessine avec stationnement des 2 côtés est effrayant et présenté comme définitif. C'est inacceptable ! Espère que le processus mis en place tient ses promesses et que l'avis du Copil peut encore faire évoluer la situation. Beaucoup de monde s'implique lors des nombreux GT, il faut prendre cela en considération et respecter le travail et le temps fourni par chacun pour obtenir un projet en consensus.

- STIB, Elodie SANTACANA:

L'équipe de projet va faire un maximum pour la requalification mais la maintien du stationnement est devenu la priorité sur cet axe avec maximum 30% de perte, ce qui implique que l'on doit aller trouver 40 places de plus que sur les plans initiaux. C'est impossible sans mettre du stationnement des 2 côtés et sur un profil aussi étroit (-14m) ce sont les trottoirs qui vont en pâtir.

- BMA, Tania VANDENBROUCK:

Vekemans est composée de 2 sections assez différentes que l'on peut essayer de traiter selon les usages, soit plus de stationnement dans la section entre Peter Benoit et Chemin vert par exemple. Et il faut prendre en considération et mettre en œuvre les pistes mises en avant par le bureau d'études pour la compensation stationnement ailleurs dans le quartier.

BE, BMA, BM, Perspective et 2 membres du panel encore présent sont pour la qualité de l'espace public en général et contre du stationnement au détriment des trottoirs.

- STIB, Jean-Michel MARY:

Le projet peut aussi être évolutif (cf. Chaussée d'Alseberg) avec du stationnement dans un premier temps et plus tard supprimer au fur et à mesure des zones de stationnement au profit des trottoirs.

- Ville de BXL, Bart D'HONDT:

La Ville de BXL soutien depuis le début le projet et le tracé mais la rue Vekemans est très complexe car il y a beaucoup de riverains en plus des commerces et des services. La préservation du stationnement dans un premier temps est importante et le Collège l'a indiqué depuis le début. Beaucoup de ménage sont motorisés sur NOH (60%) et il faut en tenir compte. Cela va évoluer surtout avec l'arrivée du tram mais il faudra du temps. Le principe d'un projet évolutif est à travaillé et a tout son sens. C'est pourquoi le Collège décide d'y aller par étapes dans la rue Vekemans. Arrivée du tram et un minimum de perte de stationnement.

Réglementer le stationnement, mettre en œuvre des compensation de stationnement et ensuite petit à petit supprimer du stationnement en rue. Plusieurs réunions ont eu lieu et le bureau d'études a fait des

propositions de pistes pour de la compensation hors voirie et en voirie qui vont être étudiées par la Ville en coordination avec Parking Brussels.

- URBAN, Sophie DAVID:
Comprend la réponse du Collège aux besoins des riverains de la rue Vekemans mais inévitablement au détriment de la qualité du réaménagement. Urban ne trouve pas que la chaussée d'Alseberg soit un bon exemple. Par ailleurs il faudra démontrer dans la dossier de PU comment on va arriver à terme à faire évoluer la rue vers l'optimum obtenu en co-construction et en consensus avec tous les participants lors des GT depuis 6 mois. De plus, quelles sont les garanties d'arriver un jour à un aménagement qualitatif ?
Les choses ne seront de toutes façons pas encore figées ici au stade de l'esquisse. Pour rappel le processus de PU sert aussi à faire évoluer le projet. Avis de la commission et de la population seront pris en compte.
- PANEL, Luc KOWALKOWSKI:
Exprime une grosse déception sur le « nouveau » profil de la rue Vekemans. Il s'agit tout simplement d'empirer la situation actuelle en y ajoutant un tram. Aucune plus-value pour l'espace public. Quid du confort des piétons, des poussettes, des écoliers, ... ? Trouve énervant qu'aucune solution n'ait été envisagée en amont du projet, une fois le tracé connu. On savait qu'il faudrait enlever du stationnement dans Vekemans, la Ville aurait pu anticiper. C'est son rôle de gérer ce volet sur NOH et de mettre au plus vite en place une réglementation (pas attendre le chantier et le tram)
- PANEL, Christian CEUX:
Il y a énormément de riverains, surtout dans la section entre P. Benoit et Chemin vert. La participation citoyenne, notamment via le panel, a mentionné les craintes par rapport à la suppression de stationnement. Il faut entendre ces demandes de la part des riverains et malgré tout en tenir compte dans le projet. La concertation publique sera malgré tout cadenassée par les nombreuses contraintes techniques du projet.
- PANEL, Peter BORGHS:
Est perplexe : On parle de 2M de trottoir depuis le début (nouvel RRU), BE s'étonne de la proximité alors qu'on est à 2,3M (glow par rapport aux façades) et la dernière proposition imposerait des trottoirs plus petits qu'aujourd'hui soit moins de 1,70M. Quelle est la logique, c'est à n'y rien comprendre ?!
- BE, Jean-Laurent SIMONS:
Be l'a déjà mentionné auparavant, la position de l'arrêt Mandela n'est pas idéal en termes acoustique (gens sur les quais, bruit des portes, ...) pour les riverains. A l'arrière de jardins hors BE préconise de laisser une des façades « au calme ». Comment réduire les nuisances pour les riverains ?
Position de l'arrêt difficilement modifiable. Inter distance idéale avec Chemin vert et Trassesweg. Sur l'esplanade d'accueil du stade pas possible = obstacle vu les hauteurs de bordures des quais. Une épaisse haie est prévue entre les arrières de jardin et la piste cyclable qui sépare elle-même encore de quelques mètres les voies de tram desdits jardins.
- PANEL, Christian CEUX:
Les jardins font 25 à 30m de long depuis les arrières des maisons, ce qui laisse une marge par rapport aux autres riverains qui voient arriver le tram à quelques mètres de leur habitation.
- PANEL, Luc KOWALKOWSKI:
Le changement ici c'est qu'il n'y a rien qui passe aujourd'hui (depuis 40 ans) et que le projet implique un passage et arrêt de tram, de cycliste et autres piétons.
- BMA, Tania VANDENBROUCK:
La notion « d'esplanade » (design) doit encore être travaillée ne AVP malgré les améliorations déjà apportées. Soutien l'idée de peut-être avancer un peu le quai vers l'esplanade. Apprécie aussi la piste séparée proposée, suite à la discussion lors du dernier GT, dans le chemin vert côté SFAR.
- PANEL, Christian CEUX:
N'est pas convaincu de la piste séparée qui est malgré partagée avec les piétons et au bord des immeubles desquels beaucoup de monde va sortir et puis circuler. Peu confortable et sécurisant pour tous (piétons et cyclistes).
- URBAN, Sophie DAVID:
S'étonne de la piste séparée. Lors du dernier GT c'était plutôt le carrefour avec Petit Chemin vert et les abords des quais qui devaient être revus mais pas toute la longueur du Chemin vert. Il s'agit d'une zone de rencontre à trafic excepté riverains et en sens unique qui ne justifie pas une piste séparée. Le partage au centre de la

voirie avec les autos et les trams est plus cohérent et hormis la cohabitation sur un tout petit tronçon avec les voies de tram, les cycliste y seront en sécurité.

Souhaite un aménagement le plus paysager possible des talus/murs et rambardes.

Plan et profil proposé pour Ransbeek sont OK et propositions paysagère côté Solvay à développer.

Renseignements pris, pour le trottoir côté ZHVB, il faudra mettre en œuvre un empierrement perméable.

4. A FAIRE

QUOI ?	QUI ?	QUAND ?
Esquisses Vekemans	BE	14 juillet 21
Esquisses Tyras et Bruyn	STIB/BE	Juillet 21
Rencontre riverains Ancre et Balsamine	STIB/VILLE BXL/BE	25 juin 21
Résultats de l'enquête esquisses Zavelput	BE	Juillet 21
AVP	BE	Septembre 21

Prochaine réunion du Copil à déterminer

TOUTES LES PRESENTATIONS ET PV DES GROUPES DE TRAVAUX ET COPILS SONT ACCESSIBLE VIA CE LIEN :

https://www.dropbox.com/sh/q0fdlzjisubffw/AAAikOb44fhQ5tWMwIP1Dgw_a?dl=0