

AVIS COMMISSION DE CONCERTATION

- commune : Jette, Ganshoren, Ville de Bruxelles
- demandeur : BRUXELLES MOBILITE - AED-DITP ; ir. NEYENS Albert, Directeur a.i.
- situation de la demande :
 - Avenue de Jette, tronçon compris entre l'avenue de Laeken et le square du Centenaire ;
 - Square du Centenaire ;
 - Avenue de l'Exposition, tronçon compris entre le square du Centenaire et la place de l'Ancienne Barrière ;
 - Place de l'Ancienne Barrière ;
 - Avenue du Laerbeek, tronçon compris entre place de l'Ancienne Barrière et l'avenue de l'Arbre Ballon ;
 - Avenue de l'Arbre Ballon, tronçon compris entre l'avenue de l'Arbre Ballon et l'avenue de l'Exposition ;
 - Carrefour formé par la chaussée Romaine, l'av. de l'Arbre Ballon, et l'av. de l'Exposition ;
- objet de la demande : Réaliser une nouvelle ligne de tramways avec ses infrastructures (LIGNE 9), et réaménager les espaces publics.
Abattre 148 arbres et planter 200 nouveaux sujets.

Considérant que la demande se situe en réseau viaire, en zone d'espaces verts, en liseré de noyau commercial, et en ZICHEE du PRAS ;

Considérant que la demande vise à réaliser les travaux suivants :

- Réaliser une nouvelle ligne de tramways avec ses infrastructures (LIGNE 9),
- Réaménager les espaces publics,
- Abattre 148 arbres et planter 200 nouveaux sujets ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un rapport d'incidences -déclaré conforme et complet- en application de l'article 142 du COBAT, et des points 19 et 30 de son annexe B :

- travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ;
- constructions de lignes de tramways (hormis les lignes souterraines ou aériennes déjà visées à l'annexe A) ;

Considérant que le projet concerne une voirie qui traverse une zone Natura 2000 ; vu l'évaluation appropriée -conformément à l'alinéa 3 de l'article 125 du CoBAT- et l'avis formulé par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement en date du 24/04/2012 ;

Considérant que le projet concerne des voiries métropolitaines, interquartier, et zone 30 à la carte 5 du PRD ;

Considérant que le tracé de la ligne de tram objet de la demande figure comme « tronçon de ligne de tram à étudier » à la carte 6 du PRD ;

Considérant que dans le périmètre concerné par la demande, la mobilité est dominée par l'usage de la voiture ;

Considérant que les nombreuses lignes de bus parcourent du moins en partie le trajet de la ligne de tram projetée, mais que la capacité des lignes de bus ne permet pas d'absorber la demande et la croissance de la demande en matière de transports publics ;

Considérant que l'implantation d'une ligne de tram constitue une opportunité pour redéployer des lignes de bus dans des quartiers encore mal irrigués par les transports publics ;

Considérant qu'une offre en transport public performant entre le nord de la Région et le nœud intermodal principal qu'est SIMONIS, est nécessaire ;

Considérant que le projet constitue une opportunité pour une redéfinition complète des espaces publics parcourus, en mettant l'accent sur le paysage, la mobilité active (cyclistes et piétons, en ce compris les PMR), et les transports publics (nouvelles connections);

Considérant que le projet est inscrit dans le plan IRIS I, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que la desserte en transport public entre Simonis et le Haut de Jette améliore l'accessibilité de cette partie de la Région, et contribue aux objectifs de réduction de l'usage de la voiture particulière ;

Considérant l'avis formulé par INFRABEL en date du 03/12/2012 ;

Considérant l'avis formulé par la SNCB Holding en date du 19/04/2012

Considérant l'avis formulé par le Conseil des Gestionnaires de Réseau de Bruxelles en date du 27/04/2012 ;

Considérant les avis formulés par la STIB en date du 14/06/2012 et du 11/12/2012 ;

Considérant l'avis formulé par DE LIJN en date du 14/01/2013
Considérant l'avis formulé par la commune de Wemmel en date du 26/04/2012 ;

Considérant l'avis formulé par Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant en date du 15/05/2012 ;

Considérant que les réclamations formulées dans le cadre de l'enquête publique et de la réunion de commission de concertation portent sur les points suivants :

1. Travaux inutile – coût excessif – demande abandon du projet :
 - Mobilité suffisante avec le bus ;
 - Retour à une situation existante ;
 - Étudiants et patients de l'UZ n'utiliseront pas le tram ;
2. Opposition quant au tracé, emplacement des arrêts :
 - Passage vers Poplimont plutôt qu'avenue de Jette ;
 - Pas de parking souterrain – sécurisation – risque d'inondation – déplacement accès ;
 - Accès entrée parking depuis bas de l'avenue de Jette ;
 - Opposition étude non objective – calcul peu fiable ;
 - Quid amélioration restant du réseau ;
 - Manque impact sur restant réseau stib dans quartier – suppression bus ?;
 - Contre la fermeture des passages av. de Jette ;
 - Demande soutenue d'un arrêt drève de Rivieren, pont SNCB ;
 - Rejet soutenu d'une halte sous le pont SNCB – Exposition (problèmes inondations et rejet de la gare RER)
 - Objection gare RER ;
 - Manque de stationnement devant le stade communal ;
 - Destruction place Ancienne Barrière – convivialité – suppression parking et bus ;
 - Carrefour Expo – Arbre Ballon : phase des feux trop important, blocage ;
 - Contre mise à sens unique chaussée de Dieleghem – conflit circulation – accès difficile ;
 - Accès vers entreprise Laerbeek – situation dangereuse ;
 - Passage piétons mal placé – séparation sens de circulation av. du Laerbeek ;
 - Suppression demi-tour tram à hauteur de l'UZ ;
 - Disparition arboretum école ;
 - Largeur insuffisante places de stationnement ;
 - Bonne accessibilité voiture à UZ maintenue ;

- Sécurité, facilité et rapidité d'accès UZ (Siamu) et parking UZ – école ;
 - Rond-point accès UZ sur terrain privé ;
 - Proximité UZ – diminution nombre bus ? – utilité maintien bande bus ?;
 - Coordination requise modification parking UZ et suppression places en voirie ;
 - Nombre important de pistes cyclables av. Laerbeek ;
 - Tram côté UZ pas côté jardin de Jette (nuisances) ;
3. Impact du chantier et de l'aménagement :
- Zone natura 2000 (rapport incomplet) ;
 - Pollution visuelle – impact sur la nature ;
 - Abattage arbres berme centrale ;
 - Protection arbres pendant chantier ;
 - Tram n'est pas non-polluant – plutôt bus électrique ;
 - Impact sur stabilité du sol ;
 - Dégât aux immeubles existants – canalisation – état des lieux ;
 - Vibration – bruit ;
 - Sécurité piétons (accident avec tram) ;
 - Parking riverain pendant travaux ;
 - Pas de perte de parking – gratuité riverain ;
 - Phasage des travaux ? durée ? travaux de nuit ?;
4. Demande de compléments d'étude ou autres propositions :
- Prévoir un referendum ;
 - Plutôt métro Roi Baudouin – UZ ;
 - Emprunte écologique du projet ;
 - Manque étude STRATEC (« Etude d'impacts de la liaison en transport en commun entre Simonis et le haut de Jette ») ;
 - Accessibilité PMR ;
 - Plutôt site propre pour bus ;
 - Aménagement réseau d'égout ;
 - Abribus + grand – esthétique – mobilier de qualité ;
 - Matériaux antidérapant et antibruit ;
 - Quid site propre rue Théodor ;
 - Avenue de Jette en zone 30 ;
 - Sécurité piste cyclable ;
 - Piste cyclable entre drève de Rivieren et square Centenaire ;
 - Revoir square Centenaire – + de possibilité de parking – sécurité plaine de jeux – accès Siamu ;
 - Rond-point au carrefour de Brouckère – Expo universelle ;
 - Square Centenaire – ancienne Barrière : 1 bande dans chaque sens ;
 - Sécurisation tram avenue Expo ;
 - Maintien rond-point ancienne Barrière (embouteillage si carrefour à feu) ;
 - Maintien zone stationnement ancienne Barrière ;
 - Entre ancienne Barrière et UZ : site propre en dur pour bus-tram et Siamu ;
 - Éclairage suffisant av. Laerbeek ;

- Demande parking de transit à la frontière de la Région avant réalisation des travaux ;
 - Coordination feu de signalisation ;
 - Navette en bus pour personnel UZ ;
 - Arrêt UZ : intermodalité – sécurité piétons ;
 - Manque consultation UZ ;
 - Manque feu de signalisation entrée principale UZ (rapport incidence) – faire simulation ;
 - Modification parking UZ = modification flux de circulation (manque dans rapport incidence) ;
 - Manque développement UZ (rapport incidence) ;
 - Quid intégration avec projet de lijn ;
 - Sortie urgence UZ mal implantée ;
 - Alternative UZ – aménagement de carrefour ;
 - Regrouper arrêt tram-bus avenue Expo/Arbre Ballon ;
5. Impact commercial – commerçant + marché :
- Astreinte financière si non respect délais de travaux ;
 - Garantie de la réalisation du parking ;
 - Zone de livraison des commerces ;
 - Accès piétons du parking plus central – accès équitable pour tous les commerces ;

Considérant qu'une partie du projet se situe sur le domaine privé de l'UZ-Brussel ;

Considérant que le projet est fondamental pour assumer la croissance des voyageurs sur le réseau de la STIB -sur base de la croissance observée ces dernières années et de la politique régionale qui encourage cette tendance-, et que la Région a le devoir d'anticiper les évolutions ;

Considérant que les lignes de bus ont des limites en termes de capacité de voyageurs, qu'une ligne de tram en site propre présente un niveau de qualité de service (confort, régularité,...) et une capacité bien supérieure à des lignes de bus ;

Considérant que les transports publics performants sont nécessaires au fonctionnement d'une métropole ;

Considérant que la consommation énergétique par passager en tram (0.13 kWh) est de moitié inférieure à la Consommation énergétique par passager en bus ; et que le tram –avec la mise en œuvre de techniques adaptées visant à réduire le bruit et les vibrations- présente des avantages en terme de qualité de l'air, par rapport aux véhicules à moteurs à combustion ;

Considérant que l'UZ Brussel est un hôpital-campus universitaire important dans la Région de Bruxelles-Capitale, et qu'une connection avec le réseau de métro se justifie ;

Considérant que l'infrastructure projetée bénéficie à l'ensemble des habitants des quartiers traversés ;

Considérant que le tracé proposé pour cette nouvelle ligne de tram résulte d'une « Etude d'impacts de la liaison en transport en commun entre Simonis et le haut de Jette » ;

Considérant que cette étude prend en compte de nombreux critères (urbanistiques, environnementaux, topographiques, démographiques, économiques,...) et que dans ce cadre seize variantes (de tracés et de modes) ont été étudiées ;

Considérant que selon le demandeur, la solution proposée est optimale compte tenu des objectifs et des contraintes ;

Considérant que la commune de Ganshoren et la DMS ne partagent pas ce point de vue, et que celle-ci aurait trouvé plus approprié un tracé par av de Jette - Laeken - Plopmont - Esposition – Universel ;

Considérant que l'étude d'impact a conclu que cette solution est économiquement non-viable : problèmes de viabilité des voies ;

Considérant qu'un projet de parking souterrain fait l'objet de demandes de certificat (procédure mixte : urbanisme et environnement) pour compenser la réduction de stationnement en voirie ;

Considérant que les études (« Etude d'impacts de la liaison en transport en commun entre Simonis et le haut de Jette », « rapport d'incidences », « rapport approprié des incidences », l'étude Aliwen sur les arbres) ont été menées par des bureaux d'études compétents et/ou agréés dans leurs domaines respectifs ;

Considérant que certains sites propres trams doivent également être accessibles aux bus et véhicules prioritaires (balance entre nécessité et impact paysager) ;

Considérant que la création de sites propres permet aux bus d'échapper à la congestion de la circulation, et donc d'en améliorer les performances ; qu'il s'agit – la plupart du temps - d'une gestion saine et rationnelle de l'espace public ;

Considérant que le tramway est un mode de transport particulièrement adapté aux environnements urbains ;

Considérant que les techniques mises en œuvre devront être adaptées afin de :

- limiter les nuisances sonores ;
- ne pas transmettre les vibrations aux immeubles contigus à l'espace public ;

Considérant que les mesures d'information préalable et de coordinations devront être prises pendant les différentes phases du chantier avec les riverains et autorités locales concernés (commerces et habitants), afin de limiter l'impact des chantiers sur la vie des quartiers ;

Considérant que le dossier soumis à enquête publique contient l'ensemble des pièces requises par la législation et la réglementation ;

Considérant que la procédure à laquelle le dossier de demande de permis d'urbanisme a été soumise est complète ;

Considérant que le regroupement du dossier relatif au parking sous la place Astrid, et celui de la ligne de tram, n'induit aucun devoir d'instruction supplémentaire, qu'aucun aspect procédural n'a été éludé ;

Considérant que la scission se justifie pour des raisons de nature de projet, le parking requérant également l'obtention d'un certificat (puis permis) d'environnement (procédure mixte) ;

Considérant que le projet de ligne de tram ne présente pas des circonstances exceptionnelles qui justifient que la commission de concertation recommande, dans un avis spécialement motivé, au Gouvernement de faire réaliser une étude d'incidences en application de l'article 148 §1 du CoBAT ;

Considérant que le projet correspond à ce qui est prévu dans le cadre de l'annexe B du CoBAT ;

Considérant que l'étude STRATEC (« Etude d'impacts de la liaison en transport en commun entre Simonis et le haut de Jette ») a déjà fait l'objet d'une enquête publique et d'une commission de concertation ;

Considérant que la commune de Ganshoren regrette que la demande de permis d'urbanisme n'a pas été soumise à Etude d'Incidences sur l'environnement urbain ;

Considérant que le projet intègre la mise en œuvre d'aménagements pour les piétons conformes au Règlement Régional d'Urbanisme, améliorant leur sécurité et confort, ainsi que des aménagements permettant aux personnes à mobilité réduite se déplacer plus facilement ;

Considérant que le projet permet de réaliser des aménagements conformes à la hiérarchie des voiries ; que la circulation de transit sera fortement réduite, améliorant la qualité de vie des habitants et permettant ainsi une meilleure appropriation de la chaussée par des modes de déplacement actifs comme le vélo ;

Considérant que le projet intègre tout le long du tracé des aménagements adaptés au vélo ;

Considérant que le Conseil des Gestionnaires des réseaux a été consulté, et que préalablement la réalisation d'une ligne de tram, tous les concessionnaires sont impliqués dans le projet ;

Considérant que la halte EXPO semble intégrer des aménagements voulus par le Gouvernement régional (page 59 du plan IRIS II : « Station à créer avant 2018 ») ;

Considérant qu'une part importante des aménagements dépendent de la SNCB ;

Considérant qu'Infrabel n'est pas favorable à cette halte RER (avis rendu) et que l'arrêt tram sous le pont n'a d'intérêt que si le train s'arrête dessus ;

Considérant qu'il semble inopportun de prévoir cette halte en connexion hypothétique avec le RER, et qu'il est préférable des points d'arrêts de part et d'autre du pont, qui se situent plus près des habitants et des récréatives ;

Considérant qu'au niveau de la berme centrale de l'avenue de l'Arbre Ballon (à hauteur des n° 92-94) se situe un hêtre dénommé « arbre ballon » ;

Considérant qu'il s'agit d'un arbre planté en 1984, en remplacement de celui planté en 1913, lui-même planté en souvenir du célèbre « arbre ballon » tricentenaire, appelé également « hêtre de Dieleghem » qui fut brisé par une bourrasque le soir du 12 mai 1912 ;

Considérant que l'arbre ballon aurait été l'unique survivant d'une quadruple allée longeant la voie romaine existante de Zellick à Vilvoorde, dont une partie est l'actuel chemin des Moutons ; qu'il était situé au sommet d'une crête et il constituait un point de repère dans le paysage bruxellois avec sa cime ronde située au sommet d'un fut droit d'une hauteur de 10 mètres ; que c'est sa silhouette si typique qui lui a donné son surnom « d'arbre ballon » ;

Considérant qu'il est essentiel de préserver cet élément de la mémoire collective en garantissant à cette « troisième génération » de l'arbre ballon des conditions de croissance et de dégagement suffisantes ;

Considérant qu'il est dès lors nécessaire de revoir le projet à cet endroit afin d'interrompre significativement l'alignement proposé afin d'individualiser ce hêtre et de lui permettre de rencontrer des conditions de croissance pour lui permettre de devenir un arbre remarquable ;

Considérant qu'il est également nécessaire d'écarter au maximum les voies de tram telles que prévues à cet endroit afin de garantir la pérennité de l'arbre ;

Considérant que l'aménagement proposé au square du Centenaire concerne un tilleul argenté planté pour commémorer en 1930 le centenaire de l'Etat belge ;

Considérant qu'il est prévu de construire une sous-station électrique à proximité de cet arbre ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu d'écarter au maximum cette sous-station ainsi que toute autre intervention de cet arbre et d'exclure toute intervention sous la couronne de cet arbre ;

Considérant que le projet prévoit le maintien des alignements d'arbres structurants existants ;

Considérant que la commission de concertation souscrit à la prise en compte des aménagements plantés comme étant une contrainte de réaménagement ;

Considérant que l'aménagement d'un site propre tram combiné à l'aménagement de parking, au niveau de l'avenue de Jette, pourrait compromettre le maintien des platanes de cette avenue ;

Considérant que le projet envisage de placer deux voies de tram au centre de cet alignement et que l'espace nécessaire à cette réalisation est de 6.5m + 2x30cm (minimum) pour le contrebutage et les déblais du chantier, soit une emprise totale minimale de 7.1 m ;

Considérant que la distance minimale entre les troncs des platanes mesurée au niveau du sol et à l'endroit le plus critique est de 8.57 m à hauteur du n°287 ;

Considérant qu'une exécution de chantier impeccable –c'est-à-dire en ne retirant pas brutalement les bordures entre lesquelles des racines seraient venues s'enchaîner et un travail manuel visant à préserver les racines longitudinales le long des bordures- permettrait de préserver significativement le système racinaire le long du site propre ;

Considérant que cette intervention (site propre tram), seule, est acceptable si elle est réalisée avec soins ;

Considérant qu'il est prévu de réaliser des emplacements de parking entre ces arbres et que cette intervention pourrait induire une réduction des racines sur 2 côtés ;

Considérant cependant que cette intervention, si elle ne constituait que la seule atteinte à ces arbres, serait acceptable si elle est réalisée avec un soin extrême ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de ne pas porter atteinte aux racines de ces arbres sur trois fronts ; que les aménagements projetés (tram et parking) pourraient occasionner des dommages irréversibles aux racines, en rognant plus de la moitié de l'espace vital du système racinaire ;

Considérant qu'afin de préserver ces platanes, il faut prévoir la réalisation de ces emplacements de parking sans aucune intervention au niveau du sous-sol, et en garantissant la perméabilité de la structure proposées ;

Considérant que la commission de concertation soulève que les alignements en question ont subi -il y a quelques années- des élagages radicaux, occasionnant des dommages considérables aux sujets ;

Considérant que les réaménagements projetés auraient dû constituer une opportunité pour replanter de nouveaux sujets, sur des bases saines, qui redonneront un aspect structurant aux espaces publics en question ;

Considérant la situation des parcelles concernées par la réalisation de la nouvelle ligne du Tram 9 (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; qu'il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser :

- pour le croisement du Square du Centenaire / avenue de Jette (emplacement de la Brasserie Heideken connue depuis le 16e siècle – site 13 – Atlas du sous-sol archéologique en Région de Bruxelles – vol. 20) ;
- un suivi archéologique des travaux avec une fouille archéologique préalable aux travaux de terrassement nécessaires pour le projet ;
- pour le croisement de l'avenue de l'Exposition Universelle avec le chemin de fer (emplacement de la Chapelle Sainte-Anne connue depuis le 17e siècle – site 14 - Atlas du sous-sol archéologique en Région de Bruxelles – vol. 20) : un suivi archéologique des travaux suivi le cas échéant par une fouille archéologique préalable aux travaux de terrassement nécessaires pour le projet ;
- pour le croisement avenue de l'Exposition Universelle / avenue du Laerbeek (place de l'Ancienne Barrière) (emplacement de bâtiments/structures appartenant à l'Abbaye de Dielegem – site 4- Atlas du sous-sol archéologique en Région de Bruxelles – vol. 5) : un suivi archéologique des travaux suivi le cas échéant par une fouille archéologique préalable aux travaux de terrassement nécessaires pour le projet ;

Considérant que certaines constructions autour du square du 100aire sont sans caves, sur terrains sensibles, et qu'elles sont particulièrement fragiles ;

Considérant opportunité du rejet des eaux de ruissellement du site propre tram ;

Considérant que le puits du collecteur sous l'av de l'Exposition est trop étroit ;

Considérant qu'il y a lieu de revoir certains points situés sur le territoire de l'Ville de Bruxelles ;

Considérant que le projet revêt d'un intérêt stratégique pour la Région ; qu'il intègre des volets améliorant les qualités paysagères des espaces publics concernés par le projet ;

Considérant que le projet améliore la convivialité des espaces publics concernés, au bénéfice des habitants et des commerçants ;

FAVORABLE A CONDITION DE :

- 1) Fournir un plan indiquant les lignes qui passent à chaque arrêt, et un second plan reprenant les nouveaux tracés des lignes de bus (ainsi que les nouveaux arrêts). Préciser également la nouvelle implantation de l'arrêt de bus 13 et 53 existant sur la place de l'Ancienne Barrière ;
- 2) Revoir les accès de l'UZ-Brussel en concertation avec cette institution et les autorités concernées ;
- 3) Prévoir des bulles à verre enterrées sur tout le parcours ;
- 4) Arbres avenue de Jette :
 - a. réaliser les zones de stationnement sans aucune intervention au niveau du sous-sol, et garantir la perméabilité de la structure proposée ;
 - b. retirer avec soin les bordures existantes entre lesquelles des racines seraient venues s'enchaîner et réaliser un travail manuel visant à préserver les racines longitudinales le long des bordures ;
- 5) Laerbeek, entre Arbre Ballon et Exposition : étudier une variante site propre tram+bus ;
- 6) Supprimer l'arrêt prévu sous le pont de chemin de fer, et prévoir un arrêt « RIVIEREN » côté faubourgs (au croisement drève de Rivieren) et un arrêt « ROI BAUDOIN » (à voir avec l'IBGE) ;

- 7) Intégrer dans le projet les mesures préconisées par l'évaluation appropriée des incidences environnementales (barrières qui doivent permettre le passage de la petite faune et la plantation d'arbres au niveau de la berme pour une meilleure connexion des deux parcs), et revoir en conséquence l'aménagement sur la Ville de BXL ;
- 8) Rétablir le SUL pour vélos sur l'av de l'Arbre Ballon ;
- 9) Mettre l'av de Jette entre l'av de Laeken et le square du 100aire en zone 30 ;
- 10) Représenter clairement les limites d'intervention du projet ;
- 11) intégrer le demi tour voiture au bout d'Arbre Ballon en venant de Palfyn ;
- 12) Prévoir deux quais passagers sur Arbre Ballon avant le carrefour exposition, au lieu d'un seul (territoire de Jette) ;
- 13) Limiter l'accès aux Jardins de Jette depuis le RING via Arbre Ballon (empêcher le tourne à droite);
- 14) Intégrer les questions relatives à l'hydrologie des lieux, sur tout le parcours du tram, ce compris la problématique des pertuis à proximité du parc Roi Baudouin;
- 15) Mettre en valeur l'« Arbre Ballon » qui donne son nom au lieu dit depuis 400 ans ;
- 16) Préciser le réaménagement du square situé à hauteur des n°313 à 325 de l'avenue de Jette ;
- 17) Préciser les aménagements du square du 100naire :
 - a. Prévoir des bulles à verre enterrées ;
 - b. Sécuriser le parc par rapport aux voies de tram (station VILLO?);
 - c. Mettre en valeur l'oeuvre d'art d'Anneke BEAUMONT et l'ancienne porte Heideken ;
 - d. et écarter au maximum la sous-station ainsi que toute autre intervention sous la couronne du tilleul argenté ;
- 18) Prendre des mesures techniques anti-bruits et anti-vibrations et les préciser (schémas et détails techniques) ;
- 19) Assurer la cohérence de l'intervention également sur l'ensemble de la place du Home (en ce compris le petit morceau derrière), notamment par l'unité des revêtements des espaces dévolus aux piétons ;
- 20) Garantir le maintien du stationnement devant le stade de Jette ;
- 21) Fixer avec la Direction des Monuments et des Sites le planning et modalités des fouilles archéologiques dès réception du permis ; contact 02.204.24.35, archeologie@mrbc.irisnet.be ;
- 22) Assurer en permanence la bonne accessibilité du marché et des entreprises riveraines au projet (chantier) ;
- 23) fournir un planning qui démontre que le chantier tram est antérieur ou concomitant avec le la réalisation du chantier du parking à hauteur de la place Reine Astrid ;
- 24) Informer régulièrement les riverains et les autorités (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier ;

La Commission de concertation souhaite qu'une liaison directe en transports publics soit maintenue entre la Gare du Nord et l'UZ-Brussel;