

Buses - what users and residents say

A resident living in rue Franklin where 700 busses pass per day remarks that the extended bus with three axels is less noisy and causes less vibration. Another says that the 500 older busses through the street pollute fine dust and he as a resident has he right to see empirical evidence about this local pollution.

A lady from the same street welcomes 4 bus lines stopping next to her house because they guarantee her mobility. She deplores that the bus to the shops in Georges Henri has been rerouted and she hopes that the new bus to Jourdan and Flagey will be extended to pass through rue Franklin. Someone else considers that busses and residential streets are safer than main streets and the metro, certainly in the evening. An elderly man is happy that he does not have to walk far to get a bus straight to the centre of town.

Someone living in a corner house with busses along two sides complains that his family and kids do not sleep properly. Quiet at night is reduced to 6 hours and when the night-bus runs to only 3 hours. That gives only 36 quiet nightly hours per week, which is half of what kids need. Around his house there should be substantially less busses in the evening and no more night busses.

A neighbour adds that front side bedrooms are condemned due to the noise of the older buses, which at over 80 decibel are well above international standards (World Health Organisation indicates 50 decibel). He is considering three-layered window isolation plus air-conditioning. On the windows he will obtain regional subsidy but on the air-conditioning not. Total cost per room he estimates at a one-off 4000 euro investment plus continuous pollution from the air conditioning which gobbles electricity – in this way busses through residential streets result in a negative sum game for the environment. He points to main arteries where there are mainly air-conditioned offices and no residents but virtually no busses.

Another asks whether we want more cars instead of busses in Franklin, which is the only alternative according to the responsible regional minister . Someone answers that she has no sympathy for this unveiled threat and says that there is a genuine problem because people living in town pollute less by not commuting and are paying through deterioration of their living environment because of others commuting. Let commuters take the bus and let it ride bus lanes on the major office-lined arteries is also her alternative.

A shopkeeper says that busses are good for business because people from outside see the shop and drop in – it is good publicity. Someone from a street that until recently had busses says she is glad they are gone, it is safer for the schoolchildren and living has become a pleasure in the quiet street. Someone concludes hat her remark proves what other inhabitants are complaining about – busses should not drive excessively in residential streets.

The Franklin has an odd 700 residents, including children and it is a relatively narrow street which causes noise and vibration to echo between the walls. An architect says that the houses in Franklin were never built to sustain continuous heavy traffic accelerating up the slope. The walls of his house are cracking and he wants compensation. His former neighbour complains that he could never sleep at night due to busses' brakes screeching to a halt at the bus stop next door. Square Marguerite, where he now lives now, is a paradise of silence compared to the Franklin.

A parent says that the bus stop is handy to bring her children to the crèche; she thinks that residents should stop complaining and show some solidarity. Solidarity? - questions a resident - we are talking about a real problem for people living here not bagatelles.

Someone else says that lack of solidarity is typical of "Not in my backyard" protests everywhere – busses are fine for users, better for the environment and residents should accept that.

A biker wonders whether busses are fine for bikers? She does not dare to cycle her child to the crèche via the street, notably due to the broad busses, so she takes the pavement. Sounds like lack of solidarity with pedestrians, quips one. If the pedestrians have just got off the bus, they had better not complain about me biking my kid, retorts the biker, but show a bit of solidarity with me.

Bikers over 9 years of age are not allowed to bike on the pavement, Madame, says the local police officer sternly, that is the law of the land. The biker points out that STIB claims that busses only drive slowly in residential streets, but this is often not the case because bus drivers are bound by too tight schedules. Pavements are safest when carrying kids on the back of the bike and it is allowed in Scandinavia.

My pram with twins neither fits the bus, nor can pass the terraces with tables of the restaurants complains another young mother. Who should I be solidar with? I am forced to walk on the street with my pram and am hooted at by cars.

The pavements should be made much wider and the numbers of cars and busses both substantially reduced in residential streets, concludes an older inhabitant. And only allow a speed of 30 k, says a biker, with proper bike lanes – the residential streets should be the domain of 100% environmentally sound transport meaning bikers and pedestrians, that is real solidarity! Murmurs express agreement.

Pavements of a full 2 meters without obstacles say a visually disabled person and an invalid in unison, that is the solidarity we need. If the consequence is no commuters in cars and many less busses in the residential streets, living here will be all the better.

A school pupil says that his bus on Ambiorix stops too far from his school and that a stop on the Chaussee de Louvain would save him useless minutes of walking time.

We already have many more busses here than in comparable residential areas in neighbouring communes. Etterbeek and Ixelles are much more serious about maintaining quality of life and the effect is that busses are kept on the main roads.

Finally, a self-confessed realist takes the floor. The Brussels region is in favour of extending the European office area around here, it wants a new RER (regional rail) station on Jamblinne de Meux and the city council wants to densify the area. Many more busses will be needed and it is inevitable that STIB will gradually poach this whole area to make it into its hub for busses in the European quarter. Once the toilet is there on Ambiorix it will become the terminus for many more bus lines. Only then will the summits be feasible for STIB. STIB is already comparing Ambiorix to Fosse aux Loups – it is really their view!

Too bad for you guys, continues the realist, but residents are the ones who need to be solidar and, if you cannot, move out! There is no place for families here, densification means more apartments, he posits. Why develop the many empty hectares that Brussels still has, if investors are ready to pour in the millions to densify this area in return for a quick buck– a renovated 90 square meter apartment sells for €300,000. STIB, speculators and politicians have you in their clutches and you guys with your lack of solidarity are just on the wrong side of it all! So why don't you just get lost and let the problem go away, laughs the realist. Residents groan.

An inhabitant raises her arm to speak. We are in a situation like in the early 80s when they wanted to reduce Sq Ambiorix to a motor way junction. One can still observe that the Cortenberg tunnel has an abrupt bend in it and this bend became necessary once the newly formed residents committee GAQ had managed to avert the wholesale destruction of the area – GAQ decisively said “no” to St Cyr with a view on a city motorway!

We are 25 years on and residents can save the neighbourhood again. GAQ says “no” to St Cyr becoming the backdrop to a bus terminal with a toilet of which the construction cost is equal to the price of a new metro train wagon (€125,000). GAQ says “yes” to more and better public transport and GAQ's new bus-plan is a boost for STIB, because it promotes bus lanes on the main arteries in order to favour pedestrians and bikes and to diminish busses in residential streets so that at least children can sleep in quiet at night. Busses should notably serve the interests of residents. The new GAQ bus-plan is about real solidarity with residents living in the European quarter that is threatening to again become a Brussels backyard!

GAQ is interested to hear what your ideas are on mobility and any other neighbourhood issue that you may find important. Blog your ideas are on mobility and any other neighbourhood issue to gaqne@hotmail.com

Daniel Hanekuyk

Lundi 2 juin 2008



Villes de Bruxelles
Cabinet de l'échevin Christian Ceux
en charge de l'Urbanisme et de la Mobilité

Réponse de l'Echevin Christian Ceux à l'interpellation du Conseil Communal du 2 juin 2008

Projet de contre-sens bus square Ambiorix

0. Concertation des habitants

Avant d'informer et de concerter les habitants, il est normal que le Collège ait d'abord pris connaissance du projet de la Stib et ait déjà formulé un pré-avis lui permettant d'aller vers les habitants avec une proposition concrète.

Ainsi, le Collège s'est prononcé en faveur du principe de contre sens bus, pour tous les avantages que cela représente pour l'efficacité des transports en commun, mais en imposant à la Stib de trouver une solution satisfaisante pour combler les pertes en stationnement. Il y a donc de nombreux éléments qui sont encore au stade de discussions aujourd'hui.

Dès le départ, l'information a été communiquée en toute transparence aux habitants qui sont les premiers concernés. Nous avons tout de suite donné notre accord pour que la Stib joue la transparence et vienne présenter le projet devant les habitants et le Comité de quartier. Depuis, il me semble que la population a reçu une information assez complète, via les réunions organisées par le GAQ ou via les réunions du Forum organisées par la Ville.

Il est d'ailleurs prévu d'organiser une réunion publique supplémentaire, je l'espère encore avant les mois d'été.

1. Sur la nécessité d'un plan de mobilité et d'un plan de stationnement pour le quartier Nord-Est :

La Ville est bien consciente de la nécessité d'étudier les problèmes de mobilité de manière intégrée et c'est dans cette optique qu'elle vient de lancer une procédure négociée avec publicité pour la réalisation d'un plan communal de mobilité. Cependant la réalisation de ce plan nécessitera environ 2 ans à partir de la désignation du bureau d'études. Il n'est dès lors pas possible de geler pendant une si longue période tout projet permettant d'améliorer la circulation des transports publics.

Le plan de mobilité comportera un volet « stationnement » qui structurera et amplifiera les mesures déjà prises par la Ville et qui visent à le réglementer (zones bleues/zones payantes).

Contrairement à ce qui est avancé, l'aménagement d'un contre-sens bus réduira les remontées de files dans la rue de la Brabançonne car la mise en place d'une bande bus à contre-sens est de nature à empêcher le stationnement en double-file intempestif qui perturbe la circulation. Il faut tenir compte également que les bus s'engageant dans le square ont priorité de droite par rapport aux voitures y circulant en sens inverse.

En ce qui concerne l'extension du stationnement réglementé, le quartier des squares fait partie des zones prioritaires. Le règlement complémentaire de police adopté par le Conseil communal du 24 janvier 2005 le met en zone bleue (stationnement à durée limitée avec un disque de stationnement, sauf pour les riverains). Sa mise en œuvre a été abordée récemment en groupe de travail mobilité par les services compétents afin de budgéter la signalisation adéquate et dégager le personnel nécessaire pour le contrôle .

2. et 3. Une étude a-t-elle été réalisée sur ses deux pics de circulation qui freinent les bus de la STIB ? D'où viennent ces voitures, où vont-elles et leurs entreprises ont-elles un plan de mobilité ?

La STIB motive sa demande de contre-sens en se basant sur les problèmes de circulation rencontrés en heures de pointe. Le bureau d'études en charge du projet a identifié précisément des lieux de congestion dans le cadre de son étude.

L'objectif du projet est que les bus parcourent le tronçon en 3 minutes (vitesse de 15 km/h en moyenne), ce qui représente un gain de temps pour la moitié des bus qui circulent autour du square, et pas uniquement les 276 bus dont vous parlez. Mise à part le gain de temps, le projet permettra aussi aux bus d'être plus réguliers. Le respect des horaires est un enjeu important dans l'attractivité des transports en commun.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue qu'en dehors du nombre de bus, ce qui importe c'est le nombre de voyageurs concernés. Or, il est évident que c'est aux heures de pointes que la Stib transporte un maximum de passagers.

Vu la concentration très importante de bureaux à proximité (axes Loi/Joseph II, Belliard et les rues adjacentes), il est clair qu'un grand nombre d'automobilistes utilise les squares pour rejoindre les lieux de travail.

Enfin, en vertu de l'ordonnance du 25 mars 1999 (MB 24.06.1999) relative à l'évaluation et l'amélioration de l'air ambiant tous les organismes de plus de 200 personnes doivent mettre en place un Plan de Déplacements d'Entreprise. La Région indique que selon ses estimations, plus de ¾ des entreprises qui rentrent dans cette catégorie ont déjà introduit leur PDE, ce qui est un chiffre très encourageant.

4. Nous ne voulons pas de parking Square Marguerite, nous ne voulons pas rétrécir la coulée verte du Bd Clovis, nous voulons conserver la qualité des espaces verts.

Je peux vous rassurer sur ce point. C'est également la volonté de la Ville de ne pas changer l'aménagement réalisé récemment sur le square Marguerite.

En ce qui concerne la création éventuelle de nouveaux emplacements de stationnement bd Clovis, plusieurs scénarii ont été présentés par le bureau d'études (le long de la berme centrale, remodelage de l'ensemble de la voirie avec suppression de la berme centrale, chaussée au centre et stationnement en épi ou perpendiculaire du côté des maisons et trottoirs élargis et plantés).

Tous ces scénarii sont basés sur une requalification de l'espace public selon un projet complet de façade à façade. Parmi les possibilités, il y a notamment moyen de prévoir du stationnement sans toucher à la largeur de la coulée verte centrale. En effet, la largeur du boulevard (> 28m) permet tout à fait de maintenir le caractère vert, d'augmenter le stationnement et de diminuer la largeur de la voirie pour permettre de réduire les excès de vitesse. Il y aurait également la possibilité de remplacer le parterre engazonné par une double plantation d'arbres. Ce qui est certain, c'est que le Collège sera très attentif à ce que le projet intègre un caractère vert de qualité. C'est une condition indispensable.

La Ville n'a pas encore pris de position sur le choix du profil. Le comité d'accompagnement a chargé le bureau d'études de l'informer plus complètement sur les infrastructures souterraines de la SNCB et sur l'impact budgétaire des différentes options formulées.

La simple mise en œuvre de la zone bleue pourra déjà apporter une ébauche de solution au problème de stationnement.

5. Les bancs viennent d'être rénovés il y a moins de 3 ans et les lampes proposées ne sont pas celles du plan lumière de la Ville

Cette question concerne plutôt mon collègue en charge du département Travaux de Voirie.

Il faut savoir que l'étude faite autour du Square comporte un volet sur le mobilier urbain. L'état des lieux montre une grande disparité : 8 modèles de bornes, 2 modèles de barrières différentes, 3 types de poubelles, 8 lampadaires différents !! Il y a clairement un manque de cohérence qui détériore la qualité du site.

L'objectif du réaménagement est d'apporter de l'ordre là-dedans, principalement au niveau des bornes, poubelles et lampes.

Le modèle de banc choisi pour le square est le modèle classique de la Ville. Nous tiendrons donc évidemment compte des bancs existants qui correspondent à ce modèle et qui seraient en bon état lors des travaux.

Pour ce qui est des luminaires, comme vous le dites, il faut absolument changer les luminaires de type autoroutier pour faire place à une lumière d'ambiance en concordance avec les lieux. Le choix est commandité par le Département Travaux de Voiries eux-mêmes pour lequel le bureau d'études travaille également. La cohérence est donc faite avec le plan lumière de la Ville puisque ce projet est géré par le même département.

Christian Ceux
Echevin de l'Urbanisme
et de la Mobilité

Le début des haricots se préoccupe de l'alimentation et de l'agriculture durable dans notre quartier

Le début des haricots est une jeune association née dans notre quartier. Elle a pour objectif de sensibiliser les bruxellois, par une approche de quartier, à la mise en pratique d'alternatives écologiques durables notamment en développant des circuits courts et des liens directs entre consommateurs et agriculteurs.

Depuis 2007, elle encourage les citoyens bruxellois à produire eux-mêmes, dans leur quartier, une partie de leur consommation en fruits et légumes. Actuellement, deux jardins collectifs de quartier sont initiés, à Bruxelles, par *Le début des haricots* asbl. Ces jardins sont destinés à être entretenus et animés par des collectifs d'habitants-jardiniers volontaires. Concrètement, un jardin collectif est autogéré par un groupe de jardiniers qui se partage un terrain où ils cultivent et récoltent ensemble leurs fruits et légumes. L'existence d'un jardin collectif repose sur une dynamique participative. En plus de l'espace potager, des zones naturelles sont favorisées pour accroître la biodiversité en flore et faune (insectes, oiseaux...) locale. Le jardin collectif est un espace convivial de rencontre qui renforce les liens sociaux dans le quartier, mais aussi un centre d'éveil à l'écologie et à l'alimentation durable.

Le début des haricots a également créé un GAS qui a son siège av de la Brabançonne. C'est l'un des Groupes d'Achat Solidaires de l'Agriculture Paysanne existant à Bruxelles (GASAP). Dans notre quartier, près de vingt ménages se fournissent en légumes, en fromages, en viande, et en farine de manière régulière auprès de producteurs locaux. Un partenariat contractuel lie les membres de ce GASAP avec une ferme paysanne, ce qui garantit un prix juste et des revenus stables tout au long de l'année pour le producteur. Les partenaires producteurs des GASAP suivent les principes de la charte de l'agriculture paysanne et ont donc un souci tout particulier pour la protection de l'environnement et une gestion énergétique économe.

Le début des haricots peut aider d'autres personnes dans le quartier à organiser de nouveaux GASAP pour réduire l'impact environnemental de l'alimentation de ses habitants.

Le GAQ se penche...

Sur un Plan Bus pour le Quartier Européen

Depuis plusieurs années, des voix s'élèvent au GAQ pour une révision de la circulation de la STIB dans le quartier. Or, la STIB peut changer l'itinéraire de ses bus sans demander l'avis des riverains. Et la STIB n'a pas manqué d'utiliser de cette prérogative cette année dans le quartier: réaménagement de la rue Archimède, création d'un terminus square Ambiorix (bus 60) et place Dailly (bus 28), aménagement de la ligne 63 et réaménagement prévu du square Ambiorix. Nous avançons donc ici quelques idées sur le sujet. Un plan plus détaillé et plus complet se trouve sur notre site.

Notre plan bus se situe dans la ligne de notre réponse au schéma directeur pour le quartier européen, nous y invitons la Région Bruxelloise à inverser les sens de circulation des rues de la Loi et Belliard. Grâce à cette opération, l'av de Cortenberg, libérée de sa circulation pourrait recevoir des trajets bus. Mais nous pensons que cela ne peut être réalisé dans l'immédiat. Alors, nos suggestions sont plutôt des améliorations qui ne demandent pas de grands chambardements et qui peuvent donc être réalisées rapidement.

Alternatives à court terme pour les bus passant rue Franklin

Actuellement les lignes 11, 12, 21, 63 et 79 et Noctis 05 et 66 passent par la rue Franklin - en total 500 bus par jour. Nous cherchons des alternatives parce que cette rue devient de ce fait, inhabitable..

Première possibilité : mettre un contre sens bus dans le bas de l'av de Cortenberg depuis le Rond-Point Schuman vers Jamblinne de Meux, là où elle est actuellement en sens unique.. Nous pensons principalement au bus 12 allant vers l'aéroport qui part de Schuman vers Diamant sans s'arrêter dans le quartier. Concernant les voitures, il y a une bande de circulation qui vient de l'autoroute de Liège, une bande qui vient de Jamblinne de Meux puis à la hauteur de l'av de la Renaissance une troisième bande qui s'ajoute. Au rond point Schuman, toutes les voies sortantes sont à une seule bande de circulation (Archimède, Loi, Froissart et Auderghem). Il est donc facilement envisageable de supprimer une bande voitures sur l'avenue de Cortenberg pour réaliser ce contre sens bus. Ce type d'aménagement donne pleine satisfaction au centre ville. On pourrait même aller plus loin vers une diminution du trafic au Rond Point. En supprimant des parkings et en réduisant la largeur des bandes, on pourrait réaliser entre l'av de la Renaissance et Schuman de larges trottoirs, des pistes cyclables et des bandes bus dans les deux sens. Il restera une bande voitures vers Schuman.

Deuxième possibilité : déplacer le parcours des bus de Schuman par la rue de la Loi vers le parc, tourner à gauche le long de l'avenue de la Joyeuse Entrée et poursuivre par l'av. de Cortenberg. Dans la foulée, sur cette partie de la rue de la Loi, on supprimerait une bande voitures le long de bâtiment AXA en faveur d'une piste cyclable.

Le Noctis pourrait également utiliser une des ces deux alternatives et suivre ainsi l'exemple du Noctis 06 qui passe par l'av. de Tervuren (Chien vert) plutôt que par l'itinéraire du bus 36.

De plus, au Rd Pt Schuman il conviendrait de supprimer les parkings, de déplacer l'arrêt de bus De Lijn devant l'échoppe du fleuriste parce qu'actuellement, il ne peut démarrer sans interrompre le flux en direction de la rue de la Loi et de déplacer l'arrêt du bus 12 d'Archimède (coté Berlaymont) vers la banque KBC.

Au Rd Pt Schuman il conviendrait d'élargir les trottoirs, de créer une véritable bande bus simple, une véritable piste cyclable, et ne garder qu'une seule bande voitures.

Autres propositions pour une mobilité plus efficace et respectueuse de l'environnement

a. Aménager la chée de Louvain depuis la place de Paduwa : une bande bus et une bande voitures dans chaque sens. Ce type d'aménagement devrait prévaloir pour toutes les voies entrantes, pour qu'elles soient plutôt des boulevards urbains que des autoroutes de pénétration.

b. Une bande bus depuis les limites de la région (si pas Liège ou Anvers) sur l'autoroute de Liège, d'Anvers et l'A12 avec des parkings d'encouragement (Park and ride) judicieusement placés.

c. Donner la priorité aux bus quand le besoin s'en fait sentir comme pour le 64 à l'angle Lalaing-Trèves

d. Les lignes de tram 39, 44 et 81 qui viennent de Woluwé et de Flagey devraient poursuivre jusqu'à l'av de Cortenberg via l'av de la Renaissance, cette dernière doit accueillir une piste cyclable comme à l'av. Nerviens.

e. développer les parkings d'encouragement (P+R) au départ des lignes de pré-métro/bus: en dessus de l'autoroute de Liège E40 (Diamant, sorties Evere/Cora et Kraainem - bus 42), d'Anvers E19 (tram 26 nouveau) et l'A12 (trams 4, 23) c) PI Meiser

Quelques propositions ensuite pour mieux intégrer la fonction résidentielle du quartier

- prévoir une bande bus et une bande voitures dans chaque sens à la rue Archimède entre Schuman et Stévin; les parkings peuvent être supprimés.
- déplacer les arrêts-terminus de bus vers la rue de Loi, vers Joyeuse Entrée
- Etendre la zone de stationnement payant à tout le quartier, avec carte de riverains. De plus, comme à Lille, réserver 50% des emplacements aux habitants.
- Améliorer et surveiller le marquage au sol des bandes cyclables et des bandes blanches discontinues aux Squares, à l'av Michel Ange, et d'une manière générale.
- Un coussin berlinois serait utile pour diminuer la vitesse des voitures à l'entrée des rues à sens uniques aux Squares, comme l'av Michel Ange
- une zone trente généralisée pour tout le quartier
- prévoir des « bus de quartier »: lente accélération (petits enfants, personnes âgés), larges (invalides, poussettes) qui assure les connections 2 fois par heure pour les riverains

Enfin, dans les efforts pour une mobilité plus douce, ne pas oublier le train. Le RER ne doit plus connaître de retard dans sa mise en œuvre mais, dès maintenant nous rappelons qu'il existe une possibilité de rejoindre l'aéroport à partir de Schuman, il y a déjà 4 trains par heure mais il faut changer à la Gare du Nord. Ne pourrait-on pas envisager dès maintenant, sans attendre la liaison Schuman-Josaphat qui ne sera pas là avant 4 ou 5 ans, un train direct sans changement ? Avec une telle liaison, le trajet prendrait 15 minutes soit presque la moitié du temps du trajet du bus 12 ?

Un panneau à l'arrêt de ce bus 12 doit donner les informations relatives aux autres possibilités de transport vers l'aéroport.

Ces demandes quant aux trajets des bus dans le quartier sont le résultat de multiples réunions d'habitants depuis plusieurs années. Un observateur attentif a réuni pour vous un florifège d'arguments pour et contre. Radio trottoirs sur les bus du quartier :

Daniel Hanekuyk

Urbanisme

Procedure for «Enquetes Publiques» (Public Enquiries)

Do you want to have your say in planned building work in your street or neighbourhood? Interested in protecting this area's cultural heritage?

Then look out for the red posters that are put up when a project requires planning permission. This will give you information about the planned work and a deadline for submitting any comments by post or e-mail. You only get two weeks to react at the very most so don't postpone it. You can also look up all the requests on the website, with the full link: www.brucity.be/artdet.cfm?nLanguage=1&id=2776

If you are concerned about any aspect of a project, such as the demolition of special features, the scale of the new building or the materials used, loss of light / privacy or increased traffic, to name but a few, do make your voice heard. Anyone can have their say on any project in Brussels, though the views of immediate neighbours carry more weight. The files can be consulted and partly photocopied at Bd. Anspach n° 6, 10th floor, office 00. The opening times are as follows:

Monday – Friday 08.30 – 12.30

Thursday 16.00 – 20.00 (by appointment only after 18.00)

If you turn up from 08.30 – 12.30 on a Tuesday or Thursday, someone will be able to provide you with technical explanations. You can also make an appointment for a time that suits you better on: 02 – 279 29 29.

Sadly, some blatantly disproportionate projects sometimes do get through unchanged merely because nobody has got round to sending in their comments...

So, you can make a difference!

And if you would like to be invited to the «commission de concertation» where the project is discussed with the developer, the councillor for Urban Development and other interested parties, do mention this in your letter. If you feel strongly about a project, it's definitely best to be present. You will then receive an invitation to the meeting, where you will be able to put your case should you want to speak (although you can quite simply go along to listen).

Samples

Here is a sample of some of the cases that we worked on, and got a favorable decision:

On rue Confederes the owner wanted a "regularisation" for works already done. These included building new rooms and a large roof terrace on the third floor. Several residents of the block were quite upset because there were often large noisy gatherings on the terrace. Floodlights on the terrace were too bright. And children used the high perch to shine laser lights into neighbours' homes, tracking people as they walked inside their house. The GAQ opposes roof terraces which interfere with the privacy or normal living of neighbours. We are in favour of people making use of available space to enjoy living here. This can include roof terraces which respect the neighbours' privacy. The application was refused by the City in mid 2007.

On Rue Jenneval, a new bedroom plus a shower room was built on the flat roof on the third floor of a house. The owner wanted a "regularisation" for this. With large glass windows, it had a lovely vista over the skyline of the neighbourhood. In the dossier which the public could examine there were pictures of the roof, where a barbecue grill was plainly visible. There were complaints from neighbours that there were noisy gatherings until late at night on the rooftop. Because of the height, the noise carries afar, disturbing the night rest of many. Also the new construction blocked the neighbour's view of the skyline, and was quite ugly. The GAQ is in favour of owners improving their property and following the building rules and regulations. We oppose those who build without permission, especially when they have benefits of the works, which cause problems for other residents. The application was refused by the City in July 2008.

On Avenue Brabanconne, number 36, an old bakery was converted into four small flats. The quality of the work was poor and the living spaces were quite small. A bedroom was planned in the cellar which had almost no daylight. The works were done before an application for a "regularisation" was made. The GAQ seeks to have quality housing, where people will want to stay for many years. We want flats and houses to have enough space for families to live as the children grow up. This fosters a feeling of community. People quickly move out of flats which are low quality, cramped or poorly lit. The City refused the application in 2008.

On Rue Stevin nr 168 the owners wanted permission to re-open a restaurant, and convert the single-family house into two small flats each with one bedroom. In one flat, both the bedroom and the living room did not meet the minimal size requirements for liveability. The project provided no common space for garbage, bicycles or baby carriages (there is no space here for a baby!). The GAQ favors projects which provide space for garbage storage, so that people do not prefer to set garbage out before the correct collection times. Space for bicycles allows and baby carriages can allow the option to live without a car. The City agreed with our arguments and refused the application in February 2008. They said a maximum of one living space was acceptable.

On Rue Patriotes nr 19 the owners wanted permission to convert two flats in an old single-family house into four studios. The owners did not request a regularisation even though the works had been completed. The City agreed with our arguments and refused the application in February 2008.

On rue Boduognat, the company Charlemagne Vastgoed NV asked for permission to demolish all of the buildings from number 5 to 17.

You can find out the results the next day by checking the website or calling. A letter will be sent to you anyway when a decision has been taken.

Projet de la STIB pour le square Ambiorix

Ce projet est particulièrement sensible dans le quartier. Ni la STIB, ni la Ville n'ont organisé la participation ni même l'information aux habitants. Un article assez long y était consacré dans Inforquartier 2008 mais nous complétons ici nos informations sur ce sujet très polémique en reprenant ici plusieurs textes qui élargissent le débat.

Vous trouverez :

- le compte rendu de la réunion du GAQ d'octobre 2007 à laquelle nous avons invité la STIB et de bureau d'étude en charge du dossier
- la position prise par le GAQ en conseil d'administration en février 2008
- les résultats et commentaires suscités par notre séance d'information et notre sondage de mars 2008
- un article personnel et « coup de gueule » de notre vice-président sur cette saga
- le texte de notre interpellation au Conseil communal
- la réponse de l'échevin Ceux à cette interpellation.

1. compte rendu de la réunion du 2 octobre telle que transmis à nos membres

- Ce projet vise à améliorer la qualité du service aux clients de la STIB et aux habitants. Il s'agit d'un projet intégré qui comprendra aussi une amélioration de la qualité des trottoirs, de l'éclairage et du mobilier urbain. Cette expérience servira aussi dans d'autres quartiers.

L'étude est financée par la STIB et par la Ville, en vue principalement d'améliorer la vitesse commerciale des bus.

- Il s'agit d'une étude, pas d'une décision déjà prise, mais la situation in situ doit être améliorée. Il y aura enquête publique et concertation.

- L'étude a déjà été présentée à la Commission des Monuments et Sites.

- L'étude comprend 2 volets :

Un schéma directeur qui définit les principes d'aménagement dans leur contexte général : histoire, matériaux, éclairage, ...

Une proposition d'aménagement de voirie qui fera l'objet d'une demande de permis d'urbanisme.

- Un relevé des matériaux et des mobiliers existants a été effectué : diversifiés et vétustes ...

- La congestion aux heures de pointe se confirme.

- Une présentation historique du quartier est faite sur base de cartes postales anciennes.

- Les propositions d'aménagements sont les suivantes :

Reconstruction des trottoirs en pavés platine plats ;

Standardisation du mobilier : potelets fins et poubelles vertes en fonte ;

Implantation de luminaires type Laprade avec lumière blanche ;

L'allée Pavie – Archimède en asphalte de teinte dolomie (opposition de la CRMS qui veut des pavés) ;

Installation d'une toilette publique automatique à l'emplacement de l'ancienne (terminus de la STIB)

-Propositions de modifications de circulation des bus autour du square

Proposition 1 : créer un couloir bus dans le même sens que la circulation, le long des trottoirs du côté des maisons ;

Proposition 2 : créer un couloir bus à contresens de la circulation, le long des trottoirs du côté du parc.

- Le matin, il y a congestion entre Brabançonne et Charlemagne

Proposition 1 : la congestion se réduit de Clovis à Charlemagne

Proposition 2 : plus de congestion, mais problème de virage à gauche

- Le soir, il y a congestion de Charlemagne à Archimède

Les 2 propositions suppriment les congestions

-Situation du stationnement :

Actuellement : côté maisons : 33 places et côté parc : 76 places, soit 109 emplacements ;

Proposition 1 : côté maisons : 0 place et côté parc : 80 places, soit une perte de 29 emplacements ;

Proposition 2 : côté maisons : 43 places et côté parc : 0 place, soit une perte de 66 emplacements

- Comparaison des 2 propositions

Proposition 1 :

Perte de stationnement limitée (29 emplacements), mais : fluidité bus moins garantie ; risque de stationnement anarchique sur trottoirs et site bus ;

Stationnement du côté opposé aux immeubles : circulation des bus près des trottoirs et des maisons, les arrêts STIB ne peuvent être surélevés, les cyclistes peuvent emprunter la bande bus .

Proposition 2 :

Perte de stationnement importante (66 emplacements), mais fluidité bus mieux garantie, contresens mieux respecté, stationnement du côté des immeubles : espace vert central dégagé visuellement, arrêts du côté du parc : il faut traverser pour s'y rendre, arrêts STIB surélevés possibles, débouchés des rues empruntées par les bus moins larges car tourne-à-gauche, cyclistes circulent à double sens tout autour du square.

Recherche de stationnement dans le quartier

- 48 places pourraient être trouvées le long de la berme centrale du boulevard Clovis entre Ambiorix et Gravelines, pas de possibilité au boulevard Charlemagne ;

XX places pourraient être trouvées le long de la berme centrale du square

2. Proposition d'aménagement de la circulation des bus square Ambiorix. Position du GAQ, comité de quartier riverain

Préambule

Lors de notre réunion mensuelle du 2 octobre, nous avons reçu Jean-Michel Mary, représentant la STIB et Alix Van Cauwenbergh, représentant le bureau d'études Espaces Mobilités. Ils nous ont présenté le projet de réaménagement de la voirie autour du Square Ambiorix en vue de créer une bande bus pour les bus de la STIB. Des questions et des échanges de commentaires ont ensuite eut lieu entre les personnes présentes et les présentateurs, qui sont, par ailleurs également habitants

du quartier. Aucune préférence n'a été dégagée à ce moment-là.

Cette réunion a été très dense et nous avons eu besoin d'un moment de réflexion afin de « digérer » toutes les informations. L'ordre du jour de notre réunion du 6 novembre mentionne bien la suite que nous souhaitons donner à ce dossier important.

Deux scénarii ont été présentés qui tous deux visent à mettre en place une bande bus et une piste cyclable autour du square. Vous trouverez en annexe le compte rendu de la séance tel qu'il est parvenu à nos membres fin octobre.

Réactions du comité de quartier, approuvé par son conseil d'administration et par l'assemblée réunie le 4 décembre

La Ville de Bruxelles met en évidence un exemple réussi de bande bus à contresens. Mais, contrairement à la rue Fossé-aux-Loups, les embouteillages dont souffrent les bus ici sont circonscrits à deux heures le matin et le soir. Par contre la gêne en terme de stationnement pour les habitants sera de 24 heures sur 24 (ce qui n'est pas le cas pour la rue Fossé-aux-Loups car malheureusement , il n'y en a pratiquement plus). Et cela que la bande bus soit dans un sens ou dans l' autre. Par ailleurs, l'instauration des couloirs bus va ralentir la « vitesse » des voitures et provoquer des remontées de files plus importantes dans toutes les rues par lesquelles arrivent aussi les bus , et donc le temps gagné par les bus sur le Square Ambiorix risque d'être perdu en amont. Ceci ne semble pas avoir été pris en compte par nos consultants ainsi que le percantage des voitures qui vont inexorablement investir les petites rues du quartier comme c'est déjà le cas le matin par exemple dans les rues Luther, Abdication, Calvin et Inquisition . Il faut que des mesures en amont soit prises pour limiter le nombre de voitures qui traversent le quartier matin et soir.

En rappel, voici les deux scénarios présentés à la réunion du 2 octobre.

Bande bus / vélo dans le sens de la circulation, càd le scénario suivant : les façades, le trottoir, la bande bus / vélo, la bande circulation, les parkings, le trottoir et le parc Ambiorix Perte : 30 emplacements de parkings (à vérifier)

Contre sens bus / vélo càd le scénario suivant : les façades, le trottoir, les parkings, la bande de circulation pour les voitures , le contre sens bus / vélo, plus de parking autour du Square Ambiorix, le trottoir et le parc . Perte : 66 emplacements de parkings

Notre analyse.

Nous testons d'abord le troisième scénario pendant deux mois e dehors des vacances. Pendant la période d'essai, la vitesse des véhicules devra être contrôlée afin d'éviter que la pourtour du square ne se transforme en circuit automobile, comme le sqa Montgomery.

La bande bus / vélo est acceptable

nous sommes, pour le moment, contre le contre sens bus / vélo

Pourquoi :

Les vélos devront couper la bande de circulation des voitures qui viennent en sens inverse pour entrer dans les rues de Pavie, Brabançonne, Clovis, Eburons,.... (trop dangereux) et ils vont ralentir les bus

Trop de pertes de parkings (66 places sur 102 places). Nous ne voulons pas des Parkings supplémentaires au Bd Clovis et au Square Marguerite. Il faut garder le côté « paysagé » de ces deux espaces publics sans y remettre des voitures. Il faut aussi arrêter d'étendre l' imperméabilisation des sols....

Nous n'aimons pas l'idée de parkings devant la maison St-Cyr

Il ne sera plus possible d'organiser la brocante au Square Ambiorix. Nous perdons totalement la bande de parking qui sert à décharger les voitures.

Un troisième scénario peut être mis en place sans trop de frais et qui aurait valeur de test pour la fluidité des bus de la Stib. Nous proposons d'installer le panneau B 1 (il oblige de céder le passage à un croisement) aux entrées du Square Ambiorix à la rue de Pavie, au Bd Clovis, à l'Avenue Palmerston et au Bd Charlemagne.

Autre question : le bureau d'étude et la Stib connaissent ils- la destination des automobilistes qui empruntent le Square Ambiorix le matin et le soir ? Si oui, y a-t-il un plan de mobilité dans leur entreprise.

Dans ce troisième scénario, nous demandons instamment de réaliser des aménagements en amont afin de diminuer la pression automobile dans la Région et dans notre quartier qui comporte une zone administrative. Lors de l'enquête publique sur la mobilité dans le quartier Plasky , nous avons émis une série de remarques en ce sens (voir annexe 2) .Nous avons également réfléchi à un « plan bus » pour le quartier (annexe 3)

Cependant, s'il est prouvé que l'une des deux solutions proposées assure une meilleure fluidité aux bus de la Stib, nous tenons aux différents points qui suivent :

l' éclairage public comme à la rue de Pavie, Archimède, Patriotes, Confédérés, Charles-Quint,... et non pas celui qui nous a été présenté

D'accord pour les bancs, les poubelles et le WC encore que le prix exorbitant de celui-ci demande peut-être une étude de marché plus approfondie...

50 % des parkings autour du Square Ambiorix uniquement réservés aux riverains

Le choix de mettre des horodateurs ne peut pas porter uniquement sur le square Ambiorix. Un plan plus général concernant le stationnement dans le quartier doit être étudié. La mise en place d'horodateurs en zone trop limitée a pour conséquence de diminuer la place disponible pour les riverains. Il semble que des emplacements réservés aux riverains,comme à Lille, soient un bon exemple.

les pistes cyclables doivent dans le même temps être prévues au squ.Marguerite, Palmerston , Marie-Louise et en contre sens pour Michel-Ange

Prévoir des mini oreilles de trottoir avec potelets de protection à chaque passage piétons autour des Squares

Le feu priorité piéton entre Palmerston et Ambiorix doit être conservé mais son temps de réaction doit être ramené à 5 secondes

Etant donné le flux important de piétons Archimède- Ambiorix, Pavie Ambiorix en Brabançonne- Ambiorix, prévoir des feux piétons.

aménager des ranges vélos sur les grandes oreilles de trottoir en face des rues de Pavie, Archimède et des Squares Marguerite et Palmerston

Autres demandes récurrentes des riverains des squares :

1. nous demandons depuis des lustres le remplacement des pavés du bd Clovis par du macadam Clovis
2. des canisites Charlemagne- Ambiorix et à Marguerite - Patriotes
3. Les passages piétons doivent être éclairés par un éclairage spécifique (le même que celui devant les écoles du quartier)
4. déplacer les bulles à verres en face d'Archimède . Un nouveau système de bulles

à verres enterées dans le sol serait à l'étude à la Région

5. Installer des panneaux E 9 b dans tout le quartier interdisant aux bus et aux camions de se garer dans le quartier résidentiel.

3. Sondage et séance d'information organisés par le Gaq dans le quartier des Squares concernant les modifications de circulation envisagées par la STIB autour du square Ambiorix.

Notre invitation: (texte du folder déposé dans les boîtes aux lettres):

Circulation et stationnement autour du Square Ambiorix

La STIB prépare un changement important : autour du square Ambiorix, elle souhaite faire circuler ses bus à contresens de la circulation, pour libérer les bus des embouteillages du matin et du soir.

Entre autres conséquences, la création d'un couloir réservé aux bus supprimerait tout stationnement le long d'un des deux trottoirs du square Ambiorix. Une compensation de la perte de ces parkings serait recherchée le long de la berme centrale du boulevard Clovis et sous les arbres du Square Marguerite et l'espace public autour du Square Ambiorix serait rénové à cette occasion.

Comme dans tout aménagement de l'espace public et de la mobilité, l'unanimité n'est jamais au rendez-vous. Puisque la Ville n'a pas encore informé l'ensemble du quartier, les bénévoles du GAQ vous invitent à une réunion d'information et de consultation qui tentera de dégager une opinion majoritaire sur le scénario de la STIB, ou sur d'autres propositions, à l'Athénée Adolphe Max, rue de Gravelines 68, le mercredi 19 mars à 20h précises

Venez vous informer et « voter » pour un des quatre scénarios envisagés.

Le choix des habitants sera présenté et défendu par le GAQ auprès des autorités de la Ville de Bruxelles.

Quatre scénarios pour le square Ambiorix

Contre-sens bus le long du parc Ambiorix, comme le demande la STIB :
le Collège de la Ville aurait approuvé ce scénario en décembre dernier;

+ bus plus rapides - perte de parkings

Bande bus / vélo le long des façades des maisons et dans le même sens de circulation que les voitures

+ bus plus rapides - perte de parkings

Statu quo avec aménagement d'une piste cyclable dans le sens de la circulation

+ pour les cyclistes - pas de gain pour les bus

Rendre le square Ambiorix prioritaire sans bande bus :

+ moins d'embouteillages dans le square

risque de vitesse trop élevée dans le square

- report des embouteillages dans les rues adjacentes

- pas de gain certain pour les bus

Ce folder a été déposé dans 1700 boîtes aux lettres du quartier. Nous avons reçu 142 réponses soit 8% ce qui n'est pas mal vu la formule adoptée. Parmi ces 142 réponses, 37 provenaient d'habitants du square Ambiorix et 25 du square Marguerite. Au total : 84 hommes et 58 femmes

Le sujet préoccupe donc bien les habitants. Rappelons cependant qu'il s'agit là des riverains et que la mesure est essentiellement destinée à favoriser la vitesse

commerciale des bus en général et donc de favoriser l'usage des transports en commun dans la Ville.

Résultats :

Pour le scénario 1 : 19 voix

Pour le scénario 2 : 20 voix

Pour le scénario 3 : 51 voix

Pour le scénario 4 : 48 voix

4 personnes refusent tout changement

Ces « votes » ont parfois été assorti de commentaires :

Pour le scénario 1 :

- Pas de parking sous les arbres du square Marguerite, petit poumon vert du quartier et sécurité...
- Le scénario 1 semble le plus fonctionnel mais attention à la sécurité
- Pas de stationnement supplémentaire au square Marguerite, il faut insister sur les cartes de riverains
- L'ajout de stationnement au bd Clovis et au square Marguerite n'est pas nécessaire
- Pas de supplément de parking

Pour le scénario 2 :

- Avec plus de parking sous les arbres du square Marguerite
- Bande bus et vélos dans le même sens et parking sous les arbres du square Marguerite
- Complètement opposé aux parkings sous les arbres du square Marguerite vu le danger, cette plaine de jeux est très fréquentée par les enfants

Pour le scénario 3 :

- Piste cyclable à travers le square et remettre le tram 63
- La création de parking au square Marguerite entrainerait des embarras de circulation, des risques d'accrochage et des accidents avec les enfants qui se rendent à la plaine de jeux

Quartier résidentiel, pas de circuit bus !

- Equilibrer les nouveaux emplacements de parking, pas uniquement Clovis et marguerite, pensez à la rue Archimède
- Je voudrais que les cyclistes dont je suis, respectent le code de la route, qu'ils soient visibles de jour comme de nuit. Je pense qu'il y a déjà trop peu de places de parking dans le quartier et que le contresens bus est irréaliste.
- Interdire les vélos dans le square
- Pas d'accord pour les parking sous les arbres du square marguerite
- Piste cyclable sous les arbres pour éviter pertes de parking
- Si les bus roulent plus vite, secoueront-ils moins leurs passagers ?
- Surtout pas de pertes de parking, c'est déjà le bordel avec tous ces restaurants...

Pour le scénario 4 :

- Que d'histoire pour du trafic un rien plus difficile entre 8h55 et 9h15, surtout rien à contresens, c'est ridicule !

- Le problème de saturation ne se pose que le matin et ne nécessite donc pas les grands chambardements proposés par la STIB, rendre le square prioritaire suffirait à résoudre un problème qui ne se pose qu'entre 8h et 9h30.
- Crainte de la vitesse trop élevée : quelques ralentisseurs...
- Les pistes cyclables ne servent à rien, les cyclistes roulent partout, sur les trottoirs, à contre sens et brûlent les feux rouges...
- Zone bleue dans les squares et cartes de riverains + zone 30 (plusieurs fois...)
- Prioritaire mais feux à l'avenue de la Brabançonne.
- Square Marguerite qu'on pourrait appeler « square des sacrifiés » à cause des nuisances dues à la plaine de jeux qui est ouverte tous les jours, dimanche inclus de 8h30 à 20h30 et ne laisse aucun répit aux quelques bruxellois qui y habitent encore. Alors, si on y ajoute un parking, il ne faudra pas s'étonner que les bruxellois désertent les squares. Vive les cyclistes !
- Je suis tout à fait contre le parking sous les arbres du square Marguerite. Notre qualité de vie est déjà suffisamment lésée par le bruit énorme du terrain de jeux quand il fait beau temps. C'est une chambre sonore. On devrait essayer de minimiser la circulation, pas de l'augmenter mais sans pistes cyclables sur les trottoirs...

Et parfois des commentaires beaucoup plus long et construits :

Dear GAQ

I am sorry to write to you in English. It is easier for me to send you my thoughts on the STIB proposal this way. Thank you for organising last night's meeting. It was very useful.

.....we have come to the conclusion that we prefer option 3 (status quo) plus cycle lane.

We would however urge for the issue of parking permits to be resolved - as this will surely diminish some of the cars (and trucks) who park on Square Ambiorix. (and probably free up some of the traffic. We are not opposed to more parking in Bld Clovis.

Also, Commissioner Kallas at the European Commission should be contacted to raise the issue of traffic around the Berlaymont rondpoint and the entrance to the Berlaymont car park.

If STIB insists in pursuing their plans (and I am sure they will) then we would prefer to go for the 'Contre-sens' option, as I am very concerned that outside peak traffic times, if STIB builds two tracks going in the same direction, then square will become a Formula 1 racing track.

We also think that more needs to be done to introduce traffic calming measures ('brise vitesse'?) around the Square to slow cars and cyclists alike.

Also, if we could get STIB to pay to fix the fountain in the Square, then that would be good.

Thank you again and if you have any questions, please do not hesitate to contact me J.W., Square Ambiorix

Tout d'abord je tiens à préciser que je m'exprime uniquement en mon nom propre,

en tant que habitant du quartier (Sq Marguerite) , en espérant que vous vous montrerez indulgent pour d'éventuelles fautes de langue, le français n'étant pas ma langue maternelle.

J'ai assisté à cette réunion avec beaucoup d'intérêt, mais pour de telles réunions, j'estime qu'il y aurait lieu de prévoir une installation de sonorisation avec micros pour les divers intervenants afin d'assurer une audibilité satisfaisante dans un local présentant des caractéristiques acoustiques fort défavorables. J'estime également que la durée prévue pour un sujet si important pour les habitants du quartier était trop juste.

Les Scénarios

Aucun des scénarios ne remporte mon adhésion. Le scénario N° 1, qui semble bénéficier du soutien du GAQ, et qui est prôné par la STIB ne me semble pas convaincant pour un certain nombre de raisons:

1) J'avais cru comprendre à travers les explications de la part de M. Mary qu'un tel aménagement pourrait se faire sans trop de difficultés et ne nécessiterait pas de gros travaux, guère plus que quelques marquages au sol, et le placement d'une signalisation adaptée. Cela n'est cependant pas tout à fait le cas, car il faut constater que la chaussée autour du Square Ambiorix a été rétrécie à un certain nombre de carrefours (passages pour piétons Archimède, Pavie...), et que pour aménager une bande de circulation en contre-sens des bus autour de ce Square, il faudrait démolir et refaire une partie des trottoirs, réaménagés cependant il n'y a pas si longtemps à grands frais pour améliorer la sécurité des piétons.

2) Par ailleurs, l'aménagement envisagé du parcours du bus 63 autour du Square Marguerite est resté dans le flou. Si on envisage de faire descendre ce bus comme actuellement, pour le faire tourner à gauche pour emprunter le contre-sens envisagé autour du Square Ambiorix, il faudrait certainement réaménager la chaussée actuellement à une seule bande qui sépare le Square Marguerite du Square Ambiorix, possible mais coûteux, et éventuellement abattre l'un ou l'autre arbre, ce qui risquerait de susciter des protestations supplémentaires.

3) Par contre, si l'on compte faire descendre le 63 en passant par le côté gauche depuis le haut du Square Marguerite, à contre-sens comme autour du Square Ambiorix, il faudrait toujours dédoubler la chaussée à une seule bande qui sépare le Square Marguerite du Square Ambiorix, sauf si l'on envisageait de faire passer les voitures par le haut du Square Marguerite, en transformant les deux Squares en sens giratoire géant (au moins pour les voitures). Il me semble probable que si tel devait être le cas, l'opposition des habitants du Square Marguerite risquerait d'être encore renforcée, car en plus des inconvénients déjà prévisibles du fait de la création d'emplacements de stationnement proposée entre les arbres de part et d'autre du Square Marguerite, il y aurait des nuisances supplémentaires causées par des voitures désormais contraintes à faire le grand tour par le haut du Square Marguerite, et des difficultés de circulation accrues du fait de la présence de diverses voies prioritaires par rapport au Square Marguerite.

4) Reste à vérifier si la chaussée actuelle à gauche en descendant vers le Square Ambiorix est suffisamment large que pour permettre de conserver les emplacements de stationnement actuels, plus le contre-sens bus, plus une bande de circulation pour les voitures.

5) Autre problème, si on pense 'protéger' physiquement le contre-sens bus contre les voitures, (des 'plots' par exemple) comment dans une telle hypothèse peut-on envisager l'aménagement de part et d'autre du Square Marguerite des

emplacements de stationnement pour voitures en compensation des emplacements supprimés au Square Ambiorix?

6) Pour tirer des conclusions valables quant à densité normale et quotidienne de la circulation autour du Square Ambiorix, afin de justifier un réaménagement aussi conséquent que celui envisagé, il faudrait d'abord attendre que tous les chantiers pertinents du quartier susceptibles d'influencer de telles conclusions soient terminés, sous peine de faire beaucoup de frais injustifiés, à supporter comme d'habitude par le contribuable.

Contre-propositions/ autres idées

Comment limiter ses inconvénients, si on maintient malgré tout le plan de contre-sens bus autour du Square Ambiorix?

Pour la ligne 63, direction centre ville, il serait envisageable d'éviter totalement le Square Marguerite et la Rue des Patriotes et le faire descendre par la Rue Franklin et ensuite par l' Avenue Michel-Ange (sens unique à inverser, pour tourner à gauche sur le Square Ambiorix), avant de retrouver son parcours précédant. Pour le 63 direction banlieue, on pourrait le faire passer par la Rue Archimède pour ensuite tourner à gauche par la Rue Franklin.

2) Je pense qu'un réaménagement/réflexion globale sur les sens uniques dans le quartier pourrait aider à améliorer la fluidité de la circulation pour tous, y compris les bus, et que cela devrait être essayé avant la mise en œuvre de tout plan nécessitant des investissements lourds et coûteux pour le contribuable.

3) Pour le 60, on pourrait examiner la possibilité de déplacer son terminus moyennant quelques aménagements relativement légers vers l'espace situé entre l'Avenue Palmerston et le Square Marie-Louise, en modifiant son itinéraire pour le faire passer par le bas et autour du Square Marie-Louise (Avenue Livingstone, Chaussée d'Etterbeek,) Le quartier Schuman et la Place Jourdan seraient toujours desservis - la situation pour les usagers de cette ligne ne changerait guère - le quartier Schuman étant à quelques pas par les escaliers à côté de la Station Maelbeek, la place Jourdan accessible par un arrêt à prévoir par exemple à l'avenue de Maelbeek tout près. Par ailleurs, il y a déjà une bande de bus à la Chaussée d'Etterbeek. Cela aurait comme avantage de désengorger quelque peu le Square Ambiorix, et ainsi de faciliter dans une certaine mesure le passage des autres lignes de bus.

4) Pour le bus 22, autre ligne relativement récente dans le quartier, on pourrait également examiner la possibilité de modifier son parcours, pour éviter le passage par le Square Ambiorix, peut-être également en passant devant la Station de métro Maelbeek/Gare Schuman avant de remonter la rue Belliard en passant également par la Chaussée d'Etterbeek?

Pour les cyclistes

Ils sont déjà autorisés à circuler en contre-sens autour des Squares, et pour la traversée du Square Ambiorix, il y aurait lieu de se coordonner avec les responsables du GRACQ/Fietsersbond qui ont également des projets d'aménagement de pistes cyclables qui concernent entre autres ce square. (J'en ai croisé fortuitement au Square Ambiorix quelques jours après la réunion du 19 mars, et ils me l'ont aimablement signalé en répondant à mes questions)

Par ailleurs, alors que tant de personnes s'intéressent à la place des cyclistes dans la circulation et dans les villes, il serait bon de rappeler aux cyclistes que les trottoirs ne sont pas à assimiler à des pistes cyclables, et que les piétons méritent au moins

tout autant d'égards. De ce point de vue, il est regrettable selon moi que les 'pistes cyclables' de la Rue de la Loi ne soient pas physiquement séparées des piétons.

Les Piétons

Nous avons également appris lors de cette réunion, qu'il existait des projets de réfection des trottoirs dans le quartier, qui en ont vraiment besoin. Compte tenu du nombre de chutes de personnes (surtout mais pas uniquement les plus âgées) déjà constatés du fait du mauvais état des trottoirs, et de la présence de nombreuses personnes âgées (tendance qui n'est pas prête à se renverser de sitôt à mon avis) il serait bon que tout projet de réfection tienne compte non seulement du critère esthétique, mais veille à assurer un résultat sûr et stable, y compris par temps humide. J'avais cru comprendre que l'on comptait s'inspirer de ce qui s'est fait Rue Archimède. Je ne suis pas convaincu qu'il s'agisse du bon exemple, compte tenu des innombrables pavés descellés que l'on y compte déjà, sans parler de l'état particulièrement désastreux du trottoir en descendant la rue Froissart (côté gauche, direction Jourdan) vers le carrefour Belliard/Froissart.

Autres problèmes divers dans le quartier

1) Il serait souhaitable de revoir le réglage et le fonctionnement (et dans certains cas les défaillances des feux de circulation tant piétons que véhicules) des feux de circulation dans le quartier.

Par exemple, au carrefour Belliard/ Froissart, les feux piétons sont détraqués, et partiellement hors service (suite aux véhicules du chantier tout près ou d'un emplacement trop près du bord de la route?). Le feu vert pour les véhicules cherchant à traverser/emprunter la rue Belliard sortant des rues Froissart/Belliard est beaucoup trop court, tout comme pour le carrefour Belliard Chaussée d'Etterbeek. (Souvent de longues files de véhicules (dont des autobus) dans les rues latérales, aucun ou relativement peu/beaucoup moins de véhicule(s) Rue Belliard).

2) Autre cas problématique; les feux piétons côté Berlaymont pour traverser la rue Stévin (en empruntant le trottoir droit Rue Archimède pour se diriger vers Schuman). En effet, les feux du passage piétons sont disposés de telle sorte qu'ils sont visibles uniquement par les piétons, et tout véhicule arrivant à ce qui devrait être un passage protégé pour les piétons, en l'absence de feu à l'intention de l'automobiliste, ne sait pas si oui ou non les feux sont verts pour le piéton, d'où situations particulièrement dangereuses à répétition.

3) Eclairage public - depuis un certain temps l'éclairage public semble être inexistant pour le haut de la rue Froissart (R-P Schuman) et cela en plein quartier Européen!

4) L'éclairage de la plaine de jeux Sq Marguerite est défaillante depuis un certain temps déjà, alors que j'ai personnellement signalé le problème il ya plusieurs semaines....

5) Je n'ai pas l'impression que les emplacements de stationnement du quartier soient surtout ou essentiellement occupés par des navetteurs, et je ne souhaiterai pas voir s'installer une politique anti-automobile à l'outrance dans le quartier. Pour attaquer le problème des navetteurs, j'estime qu'il faudrait d'abord rechercher des solutions telles que l'amélioration des liaisons Métro, RER, parking de dissuasion en périphérie, avant de prendre des mesures qui supprimeraient un grand nombre d'emplacements de stationnement et qui toucheraient surtout de nombreux habitants du quartier propriétaires de véhicule qui ne disposent pas tous de parking privé/garage personnel, plutôt que les navetteurs. Bien sur, je suis conscient du

fait que dans un pays comme la Belgique à structure administrative et politique complexe , parvenir à un plan d'ensemble commun entre les différentes entités administratives/linguistiques ne sera pas si simple, mais cela me paraît néanmoins indispensable.

J.L. S., simple citoyen, habitant du quartier,

Mercredi soir, j'ai assisté à la réunion concernant l'aménagement du Square Ambiorix et vu le peu de temps de prise de paroles que vous aviez réservé aux participants, je n'ai pas eu l'occasion de m'exprimer et donner mon avis. Le voici:

La présentation de la STIB était téléphonée d'avance et seule comptait, la solution du contresens des autobus. Les autres solutions n'étaient visiblement pas admises: une vraie démocratie quoi...Alors pourquoi faire ce type de réunion si la décision finale est déjà prise?

Cette solution du contresens des autobus, est à mon avis, et je n'étais pas le seul à partager cet avis, est ridicule pour les raisons suivantes:

Elle est dangereuse pour les clients de la STIB, qui doivent traverser ce trafic dans les deux sens pour rejoindre les arrêts de bus sur les trottoirs le long du parc. Avez-vous songé aux enfants qui prennent le bus scolaire, ainsi qu'aux aveugles et mal-voyants devant franchir cet obstacle à chaque fois qu'ils prennent le bus? Les éventuels passages pour piétons seront-ils tous équipés de feux avec sonorisation comme au rond point Schuman par exemple? La STIB a-t-elle présenté cette solution à l'Office National des Aveugles ou à la ligue Braille pour avoir leur avis? Je tiens ce même raisonnement pour les handicapés en chaise roulante.

Les bus abordant le square ont priorité. Très bien. Mais ils doivent compter sur la bonne volonté des automobilistes qu'ils croisent pour retraverser la bande opposée et sortir du square. Ils doivent compter sur la convivialité des automobilistes pour leur couper la route. Ceci ne se fera pas toujours facilement et le risque qu'un bus "sortant" bloque les autres bus qui le suivent est très grand. Donc reconnaissons que cette solution n'est efficace que si les automobilistes sont tous fair-play...

Autre problème qui tôt ou tard va surgir, c'est l'accident entre un bus "sortant" et le véhicule qui a la priorité de droite à tous les coups. Les assurances ne discutent plus ce genre d'accident depuis qu'on a établi la règle de priorité de droite absolue: la STIB sera toujours en tord. De cela, votre conférencier de l'autre soir n'en a pas parlé. Qu'en pense la compagnie d'assurance de la STIB ?

3. Quelle que soit la solution envisagée, vous parliez de la suppression des parkings sur ce square qui ne sera apparemment pas entièrement compenser par les nouveaux emplacements à créer. Or dans notre quartier, les places de parking manquent déjà à partir de 20h00 quand les résidents s'en reviennent chez eux. La plupart des maisons de ce très beau quartier, ne disposent pas de garage, et il est impossible de les créer sans détériorer l'esthétique des façades. Quadrature du cercle quelle solution proposez-vous?

4. Comme l'a souligné un des participants, le problème n'est pas résolu en amont du square, et donc les embouteillages dans le quartier resteront toujours ce qu'ils sont. Mais par contre, ces problèmes se présentent en général le matin entre 8h30 et 9h30. Donc le trafic pourrait mieux s'écouler en mettant le square prioritaire, et en plaçant des feux aux carrefours principaux débouchant dans le square. Ces feux seraient programmés pour ne fonctionner qu'aux heures de pointe et seraient clignotant orange aux autres heures. Ainsi la circulation autour du square resterait

fluide et les artères y débouchant se videraient régulièrement du trafic. Par exemple, avenue de la Brabançonne, le feu deviendrait vert en concordance avec le feu du carrefour rue des Confédérés.

5. Ménager un site propre pour les bus est une bonne chose même au cas où la circulation des bus reste dans le même sens giratoire que le reste du trafic. L'objection soulevée par la STIB que ce site propre n'est en général pas respecté par les automobilistes n'est pas une raison suffisante pour mettre les bus en contre sens. Quelques sévères contraventions auront vite raison des indisciplinés. Mais si l'on crée ce site propre, on perd des emplacements de parking. Ce site propre n'est, sans doute, plus nécessaire si le trafic dans le square est plus fluide comme espéré dans l'aménagement décrit au §4 ci-dessus.

6. Aménager une piste cyclable autour du square est une chose indispensable. Mais prévoir une piste cyclable au travers du parc est dangereux pour les promeneurs. Etant moi-même cycliste, je suis opposé à cette solution surtout si la piste périphérique peut être prise dans les deux sens. La piste centrale n'a plus de raison d'être.

Merci de prendre en compte mes remarques et de me tenir au courant de la solution choisie.

L.R., rue des Confédérés

4 .La saga du contre sens bus.

L'histoire commence en un beau jour du mois d'octobre lorsque nous avons invité le bureau d'étude et un membre de la Stib à la réunion du Gaq afin qu'ils viennent expliquer en avant première le contre sens bus au Square Ambiorix. Tout se passe très bien. Toutes les informations sont données. Le premier couac arrivera très vite parce que le représentant de la Stib annoncera après notre réunion à la commission de la mobilité de la Ville que le Gaq est pour le contre sens bus. Le PV de notre réunion n'est pas fait et les membres qui ne peuvent pas venir à nos réunions ne sont au courant de rien. Les réunions suivantes les pro et anti contre sens bus au sein du Gaq peaufinent leurs arguments pour déboucher sur rien de concret. En janvier 2008, voyant que ni la Stib ni la ville de Bruxelles et que nous n'arrivons pas à clarifier notre position, nous prenons l'initiative d'organiser une soirée d'information à l'Athénée Emile Max le 17 mars . 1800 tracts seront distribués autour des Squares ainsi que dans les rues adjacentes des Squares. Nous ne pouvions pas malheureusement distribuer ce tract à l'ensemble du quartier par manque de personnel et de finance. Nous jouons la totale transparence . La Stib vient expliquer son projet et donne son avis sur les autres scénarios envisagés lors de la distribution du tract . Ce qui fera dire à certaines personnes que la parole donnée à la Stib était disproportionnée par rapport aux habitants. Néanmoins le Résultat de la soirée est assez significatif : 80 % des bulletins rentrés au Gaq rejettent le projet de la Stib. Des frictions apparaissent au sein du CA du Gaq. Ceci n'empêchent pas de continuer ce que nous avons promis , càd l'interpellation au conseil communal sur le projet de la Stib.

Que retenir de tout ceci ?

Les arguments en faveur du contre sens bus sont connus. Gain de temps pour les bus de la Stib lorsqu'ils entrent dans le Square Ambiorix et les vélos circulent dans les deux sens du Sq Ambiorix.

Les arguments en défaveur du contre sens bus sont connus aussi. Les bus n'auront pas la priorité lorsqu'ils quitteront le Sq Ambiorix, c'est à dire qu'ils devront compter sur la bonne volonté des automobilistes, l'élargissement de la voirie autour du Sq Ambiorix va augmenter la vitesse des voitures dans le Sq Ambiorix (alors que la Ville de Bxl a permis il y a 20 ans que les voitures se parquent le long du Sq Ambiorix afin de limiter la vitesse des automobilistes), que les clients de la Stib devront traverser la chaussée avant de rejoindre les arrêts de bus, qu'une toute grande majorité des habitants ne veulent pas de la création de parkings en dessous du Sq Marguerite (abandonner depuis lors) et sur la berne centrale du Bd Clovis, que la Stib ne trouve pas de solutions en amont de notre quartier concernant la circulation de transit qui vient freiner la vitesse commerciale des bus au Sq Ambiorix. (c'est vrai que les bus de la Stib ne sont ni freiné à la Chée d' Etterbeek, ni à la rue de J. de Lalaing, ...), qu'il faut d'abord obtenir un plan de mobilité et de stationnement pour tout le quartier, etc

Il faut aussi répondre à la réponse de l' Echevin Ceux lors de l' interpellation du conseil communal du 2 juin.

Si il y a eu une totale transparence du projet de la Stib, c'est grâce au Gaq. Si nous ne les avons pas invité lors d'une de nos réunions et si nous n' avons pas organisé une soirée d' information, je ne suis pas sûr qu' elles auraient été organisées. Le projet de la Stib a aussi été discuté lors des réunions du Forum organisée par la Ville. J' aime bien le S aux mots « les réunions.... Nous n' avons toujours pas digéré l' exemple de la fermeture de la rue Archimède. Elle est été réalisée sans informations, sans concertations,.. de la part de la Stib et de la Ville de Bxl avec les habitants .

Il y aura bien un plan de mobilité mais comme il nécessitera au moins une étude de plus de deux ans, il n'est pas possible de geler le plan de la Stib pendant une aussi longue période. Bref la crainte est qu' il y aura une multitude de petits projets qui ne nécessiteront plus de plan de mobilité car il sera impossible de les détricoter pour l' installation d' un vrai plan de mobilité.

Il y aura bien un plan de stationnement car il a été adopté en 2005 par le conseil communal et sa mise en œuvre a été abordée récemment en groupe de travail mobilité. 2005 – 2008, que dire ... sauf que le temps semble long.

3/4 des entreprises de notre quartier ont rentré un plan de mobilité obligatoire en vertu de l' ordonnance du 25 mars 1999. Reste toujours la question : d' où viennent les voitures qui entrent dans notre quartier et où vont-elles ? Pas de réponse. Une étude récente nous informe que 70 % des voitures qui entrent dans notre quartier sont des voitures de transit. Donc si nous trouvons une solution en ... amont, nous résoudrons en grande partie les problèmes des bus au Sq Ambiorix. Nous aimerions obtenir aussi la liste de ses entreprises qui ont un plan de mobilité.

Le parking au Square Margueite. Bonnes nouvelles, il est jeté aux oubliettes. Par contre, le parking en épi ou perpendiculaire au Bd Clovis est maintenu dans le projet ainsi que la possibilité de remplacer le parterre engazonné par une double plantation d' arbres. Je ne veux pas les embêter mais lors de l' enquête publique du tunnel Schuman-Josaphat, nous avons demandé d' obtenir la même qualité des mesures anti-vibrations pour le tunnel ferroviaire de la' Av Plasky pour le tunnel Clovis. La mauvaise qualité du tunnel Clovis empêchait la réalisation des travaux souhaités par le Gaq. Alors une double rangée d' arbres au dessus du tunnel ??? Il est vrai aussi que la Ville de Bxl vient de changer ... cette année les plantes au Bd Clovis. Faire et défaire, Et puis le parking en épi, , c'est d' un esthétisme.

Comment pouvez-vous transformer un beau boulevard en un vaste parking de quartier.

Pour le remplacement des luminaires , la Stib propose de remplacer les luminaires de type autoroutier . Nous sommes tous d' accord, ils sont laids et énergivores. Par contre, le type de lampe proposé ne correspond pas du tout aux lampes que la Ville de Bxl a installé à la rue Archimède, Charles-Quint, Patriotes,.... Nous avons déjà fait ma même remarque à la Région lorsqu'elle a changé les luminaires au bas du Square Marie-Louise . Mais à quoi bon , les habitants sont toujours les mauvais lorsque les autorités parlent d' aménagement de l'espace public ou d' urbanisme. Nous n' avons pas d' idées, nous sommes irresponsables, nous n' avons pas une vision à long terme,... C'est vraiment dommage . Alain Dewez

5. Interpellation au conseil communal concernant le projet STIB pour le Sq Ambiorix.

La Ville de Bruxelles a donné un avis positif de principe au projet de la Stib pour le réaménagement du Square Ambiorix . La Stib souhaite y aménager un contre sens bus.

Nous regrettons toujours que la Ville de Bruxelles et la Stib n'aient pas organisé des réunions d'information sur ce plan comme cela se fait dans d'autres communes. Le GAQ a organisé une soirée d'information le 19 mars en invitant les habitants des Squares à l'Athénée Adolphe Max.

Nous croyons qu'il faut favoriser les transports en commun, mais avant de prendre une décision, nous demandons que la Ville de Bruxelles analyse les conséquences de son choix en profondeur.

Nos premières remarques sont simples et plusieurs personnes ayant assisté à notre réunion d'information les ont reprises.

1. Il faut un plan de mobilité (piéton, vélo, bus, tram, train ,Cambio,...) et un plan de stationnement pour le quartier Nord-Est . Nous pensons en effet que l'aménagement d'un site propre bus autour du Square Ambiorix ... empirera la circulation des bus dans l'avenue de la Brabançonne par exemple.

2. Une étude a-t-elle été réalisée sur ses deux pics de circulation qui freinent les bus de la Stib ? D'où viennent ces voitures, où vont-elles et leurs entreprises ont-elles un plan de mobilité ?

3. Il y a tout au plus 300 bus qui sont ralentis sur un total de 1821 bus par semaine.

4. Nous ne voulons pas de parkings en dessous des arbres du Sq Marguerite et nous ne voulons pas non plus rétrécir la coulée verte du Bd Clovis. Une grande majorité des habitants veulent conserver la qualité de leurs espaces verts.

5. Ce plan prévoit également de remplacer les bancs du Sq Ambiorix et de remplacer les lampes autoroutières autour du Square. Tous les bancs viennent d'être rénovés il y a moins de trois ans et les lampes proposées ne sont pas celles choisies par le plan lumière de la Ville de Bruxelles.

« Vers Brussel » dans le quartier européen

A Bruxelles, ville toujours surprenante et vivante, la poésie n'est jamais loin!

L'inspiration littéraire est partout. Dans les rues de Bruxelles, il se passe plus, et plus de choses diverses, que dans toute autre ville.

Voilà pourquoi l'organisation littéraire *Het Beschrijf* a développé un parcours poétique pour notre capitale. Le projet consiste en une interaction entre le langage et l'image: la poésie et l'art plastique vont de pair. Le concept est toujours le même: un poète international collabore avec un artiste belge pour créer une intervention temporaire et une œuvre d'art permanente pour un quartier bruxellois.

Cet été, «Vers Bruxelles» s'arrête dans notre quartier. Le poète allemand Ulf Stolterfoht tirera son inspiration des contrastes entre les blocs de bureaux et les «maisons de maître» pour écrire un ou plusieurs poèmes. Ceux-ci seront le point de départ d'une œuvre d'art créée par le gantois Honoré d'O.

Ulf Stolterfoht (1963) vit et travaille à Berlin. Il a publié trois recueils de poèmes qui ont été couronnés de plusieurs prix importants pour la poésie en langue allemande. Son premier recueil, *Fachsprachen I-XVII*, a été traduit en anglais. Ulf Stolterfoht travaille dans la tradition métaphictionnelle, expérimentale et lyrique de Samuel Beckett and Oskar Pastior. Il utilise des textes de sources diverses qu'il recycle pour en faire quelque chose qui lui est propre.

Honoré d'O (1961), né à Audenarde, vit et travaille à Gand. Son œuvre se retrouve dans les collections permanentes des musées d'Art Moderne de Belgique et d'Europe. Il a exposé à Amsterdam, Liège et même à Taipei. Les œuvres d'Honoré d'O ont une qualité plastique et dynamique particulière. L'une de ses inspirations se trouve dans la relation entre éthique et esthétique. Il travaille avec des "objets trouvés" qu'il recycle en quelque chose qui paradoxalement se retrouve proche de la nature.

Trouver l'inspiration dans le quartier Léopold, pour les artistes et quelques habitants...

Le dimanche 1er mai, Ulf Stolterfoht et Honoré d'O, accompagné d'une douzaine d'habitants du quartier, ont entrepris une visite guidée dans le quartier européen de Bruxelles, partant de Schuman, à travers le Parc Léopold, longeant le Parlement Européen jusqu'à la place du Luxembourg. Les esprits se concentrèrent sur la marque que les "blocs" de bureaux impriment à cette partie de la ville.

Le lundi 2 mai, Ulf Stolterfoht a rencontré quelques membres du comité de quartier GAQ. Sujet de la discussion autour d'une table; comment vivre ensemble dans cette partie de ville singulière. Le poète a aussi eu l'occasion de discuter avec des chercheurs et des journalistes sur le sujet. Il a aujourd'hui terminé un poème sur le quartier européen, basé sur ces rencontres.

Un projet en plusieurs phases:

Ce poème d'Ulf *Stolterfoht's poem* sera traduit de l'allemand en d'autres langues et sera alors officiellement présenté. A cette occasion, une sculpture temporaire d'Honoré d'O sera également inaugurée officiellement. Plus tard, probablement en 2010, une œuvre permanente de sculpture et poésie sera installée dans le quartier de manière à devenir une étape de la route poétique "Vers Bruxelles".

Au cours des différentes étapes, de nombreux partenaires seront associés à la démarche et des activités seront organisées pour atteindre le plus d'habitants possible. Ainsi, le 5 octobre pendant la fête de quartier des liseuses seront là pour transmettre l'œuvre d'Ulf Stolterfoht's d'une manière qui ne manquera pas de vous surprendre.

«Vers Bruxelles – poésie en ville» est un projet de l'association littéraire *Het beschrijf* initié par le ministre bruxellois Pascal Smet. Il s'est donné pour but de créer de l'émerveillement poétique dans différents quartiers bruxellois. Pour ce faire, *Het beschrijf* invite régulièrement un poète étranger et un artiste belge à découvrir un quartier bruxellois et à y puiser matière à création. Le poète traduit ses impressions en un poème dédié au quartier que l'artiste immortalise ensuite par une œuvre d'art qui sera installée dans l'une des rues visitées. L'artiste s'engage également à injecter de la poésie au quotidien des riverains en produisant des interventions artistiques temporaires. Enfin, les habitants eux-mêmes sont mis à contribution dans des ateliers de poésie. Comme le projet prévoit de passer par 12 quartiers différents, Bruxelles disposera d'ici 2010 d'un riche parcours littéraire.

Plus d'informations sur «Vers Bruxelles»: <http://www.versbruxelles.be> ou 02 223 68 32.