

DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME (P.U.) – ART. 175

Adresse: **PLACEMENT DE 57 STATIONS VÉLOS**

Demandeur: Région de Bruxelles-Capitale
M. Le Ministre Smet
boulevard Saint-Lazare, 10 (Botanique Building - étage14)
1210 BRUXELLES

Objet: aménager 57 station de location de vélos en espace public

Réf: 129/09 - 011L/09

Enquête publique - Réactions: 12

Présents à la commission de concertation :

M Stalpaert Wim (Cabinet Pascal Smet), M Depoortere Frederic (fietsmanager Velo), MM Decoene, Loiseau Daniel et De Wulf Serge (JC Decaux), M Sax (Clear Channel), M Hanique (consultant Clear Channel), Me Renson (avocat), Baron Pierre Snoy (Président Comité de quartier Victoria – Roosevelt), M Baptist Erin (Atrium Brussel Centrum), Mme Zandbergen Carolien (European Union Cycliste Group), Mme Scohier (Inter-Environnement Bruxelles), M Paulet Marc (riverain), M Morelli Alfredo (Office de sécurité sociale d'Outre Mer), M Van Haut Gil (commerçant).

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION

Considérant que les biens se situent en réseau viaire du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la demande vise à aménager les stations de vélo en libre service en espace public de la Ville de Bruxelles ;

Considérant que la demande s'inscrit dans la première phase d'un vaste projet qui va voir le déploiement des équipements et mobiliers suivants, dans toute la Région de Bruxelles-Capitale :

- 200 stations vélo avec une pub de 2m² (pub d'un côté, « borne de location » avec plan du réseau de l'autre), avec 2500 vélos,
- 75 planimètres, comportant chacun un affichage publicitaire de 2m² ainsi qu'une face d'information d'intérêt général,
- 35 dispositifs de publicité de 8m² ;

Considérant que les actes et travaux, objet de la demande, se situent partiellement dans des zones de protection de biens classés, et vu l'avis de la Commission Royale des Monuments et de Sites du 18 mars 2009;

Considérant que la demande - projet dénommé « VILLO » - vise également les objectifs suivants :

- promouvoir un mode de transport non motorisé en ville, pouvant avoir un impact positif sur la mobilité à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale, et compatible avec d'autres politiques en matière de transports publics (fonctionne avec les cartes MOBIB de la STIB),
- offrir un complément au réseau de transport en commun existant (multimodalité), à l'instar de ce qui se fait déjà dans d'autres villes européennes,
- offrir un mode de transport particulièrement convivial, sain, respectueux de l'environnement, flexible en terme d'horaires et de trajets,
- développer une activité génératrice d'emploi;

Considérant que le projet dépasse les limites d'une ou quelques communes, et qu'il y a donc lieu de viser l'uniformité et la cohérence du matériel et des aménagements à travers les 19 communes ;

Considérant qu'il y a lieu de privilégier des stations aux configurations standardisées (éléments clairement associés et bien ordonnés), afin notamment d'en faciliter l'usage ;

Considérant que l'implantation des stations est particulièrement adaptée aux zones de stationnement, et ce qui présente notamment l'avantage de ne pas porter atteinte aux cheminements des piétons ;

Considérant qu'il y a lieu de limiter le nombre de types de mobilier implantés en espace public (avec le moins d'éléments possibles), afin de ne pas conférer à ce dernier un aspect chaotique ;

Considérant qu'une station ne disposant pas d'un affichage publicitaire induit la pose d'un mobilier d'affichage en compensation ailleurs en espace public ;

Considérant qu'à ce titre il convient de préconiser des bornes-publicitaires intégrées directement liées à leur station de vélo, ce qui permet notamment de ne pas dissocier l'élément publicitaire, car il ne pose pas (voire peu) de problèmes quand il est bien intégré à un équipement ;

Considérant que les stations de vélos en libre service ne sont pas explicitement visées par les réglementations actuelles (et tout particulièrement par les titres VI et VII du R.R.U.), et qu'il convient donc de considérer les éléments par analogie ;

Considérant que le projet, objet de la demande, répond aux exigences d'implantation, de configuration rigoureuse (quand cela est possible), de limitation des éléments de mobilier, qui visent à assurer le bon aménagement des lieux ;

Considérant que le projet, avec son maillage et l'accessibilité du service (gratuité partielle), revêt d'un intérêt évident pour les habitants ainsi que pour les visiteurs de la Région bruxelloise, et qu'il y a donc lieu de considérer la demande comme étant d'intérêt public ;

Considérant que ces stations répondent à un large besoin en matière de mobilité, et qu'elles ont toute leur place en espace public ;

Considérant que le projet « VILLO » est étroitement lié au déploiement de publicité en espace public, que celle-ci assure le financement du projet, à l'instar –par exemple- de ce qui se fait pour différents mobiliers urbains comme les abris de transports publics ;

Considérant que, à l'instar de ce qui se fait pour abris de transports publics, il y a lieu de permettre la fixation de la publicité à l'équipement pour autant que celle-ci respecte une configuration rigoureuse et standardisée (bien intégrée) ;

Stations n^{os} 6, 22, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 212, 213, 217 et 430

Considérant que les stations n^{os} 6, 22, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 212, 213, 217 et 430 sont destinées à être implantées sur de larges zones piétonnes ;

Considérant que ces stations projetées n'entravent pas les cheminements piétons ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer le maintien des revêtements où sont implantées ces stations ;

Stations n^{os} 31, 162 et 431

Considérant que les stations n^{os} 31, 162 et 431 sont destinées à être implantées sur des terre-pleins aménagés à cet effet ;

Considérant que la station 431 entrave le cheminement piéton, vers la traversée piétonne du boulevard du Jardin botanique ;

Autres stations « VILLO »

Considérant que toutes les stations « VILLO » projetées, à l'exclusion des stations énumérées précédemment, sont aménagées en zones de stationnement dans des configurations standardisées ;

Considérant que ces stations s'intègrent harmonieusement en espace public et qu'elles n'entravent en rien le cheminement des piétons ;

Considérant néanmoins que la borne d'accueil non publicitaire de la station n°14 réduit la largeur du trottoir alors qu'elle peut sans inconvénient être placée en bout de station, du côté de la traversée piétonne ;

Considérant que cette station n'affecte en rien l'aménagement de la place du Jardin aux Fleurs –qui est relativement récent- dans la mesure où elle ne se situe pas sur la place, mais le long d'une rue qui y débouche ;

Considérant que les difficultés occasionnées aux activités immédiatement riveraines d'une station vélos, au moment d'un déménagement ou de la réalisation d'un chantier par exemple, se pose pour un grand nombre d'aménagements ou d'équipements publics en espace public (arrêts ou abris de bus, poteaux d'éclairages, plantations,...), mais que ces difficultés ne sont pas insolubles ;

Considérant que les revêtements actuels des lieux où sont implantés les stations n°s 183C, 288 et 420 sont en pierre naturelle, et qu'il y a lieu de les préserver ;

Considérant qu'il est possible d'améliorer l'implantation de la station n°316, notamment par rapport aux arrêts des transports en commun en implantant la station en berme centrale en lieu et place du stationnement automobile ;

Publicité :

Considérant que les publicités des stations n°s 77A, 122, 129, 212 et 217 sont en zone de publicité générale du titre VI du RRU ;

Considérant que les publicités des stations n°s 2, 3, 5, 6, 9, 17, 20, 22, 25, 30, 31, 33, 34, 35, 207, 208, 210, 230, 316, 324B, 343 et 423 sont en zone de publicité restreinte du titre VI du RRU ;

Considérant que les publicités des stations n°s 36, 68, 126, 162, 202, 209 et 211 sont en zone de publicité interdite du titre VI du RRU ;

Considérant que certaines stations ne sont pas équipées de bornes d'accueil avec chacune un affichage publicitaire intégré, alors que c'est autorisé ;

Considérant qu'il y a lieu de privilégier le mobilier standard avec affichage publicitaire intégré plutôt qu'un affichage publicitaire dissocié (ce qui doit être l'exception, comme pour les abris de transports publics) ;

Considérant que des bornes avec affichages publicitaires sont prévues en des lieux emblématiques de la Ville, notamment du point de vue patrimonial ;

Considérant néanmoins que l'affichage publicitaire peut porter atteinte à la bonne perception de certains monuments ;

Considérant que dans certains lieux, il conviendra de proscrire l'affichage publicitaire de la station ;

Considérant que l'avenue Franklin Roosevelt est exempte de publicité et qu'il y a lieu de préserver cette caractéristique ;

Considérant que le permis d'urbanisme relatif à l'affichage publicitaire est délivré pour une durée maximale de 6 ans, ce qui n'est pas le cas du permis d'urbanisme relatif à l'ensemble des éléments composant la station vélos ;

Considérant que le projet constitue une opportunité pour la Région en matière de mobilité ;

FAVORABLE à condition de :

Généralités :

- 1) Maintenir les types et tonalités des revêtements sur les lieux où sont aménagées les stations (quand pierres naturelles, dalles ou pavés béton avec différentes tonalités,...), à l'exception des revêtements asphaltiques, gazons, dolomies,...
- 2) Ne pas entraver la bonne accessibilité des avaloirs et différentes taques.
- 3) Replacer à proximité les arceaux vélos devant être retirés pour laisser place à des stations vélo.
- 4) Prévoir pour les stations n°s 36, 68, 126, 162, 202, 209, et 211, affichages publicitaires non déroulant.

Stations :

- 5) Station n°5 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple. Implanter celle-ci dans le prolongement de la station côté centre ville.
- 6) Station n°6 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple. Implanter celle-ci dans le prolongement de la station côté rue Neuve. Les éléments de la station ne doivent pas dépasser l'alignement de la rue Neuve. Supprimer la dernière bornette côté rue Neuve.

- 7) Station n°10 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 8) Station n°11 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 9) Station n°14 : Placer la borne d'accueil en bout de station, du côté de la traversée piétonne.
- 10) Station n°17 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple.
- 11) Station n°21 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire. Implanter celle-ci dans l'axe des poteaux d'éclairage public.
- 12) Station n°22 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple.
- 13) Station n°24 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire. Implanter celle-ci dans l'axe des poteaux d'éclairage public.
- 14) Station n°25 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station, du côté du n° de police 42.
- 15) Station n° 29 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station côté Gare de Luxembourg.
- 16) Station n°30 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple.
- 17) Station n°32 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 18) Station n°34 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple. Implanter celle-ci en bout de station côté Toison d'Or.
- 19) Station n°122 : Placer une borne d'accueil avec affichage publicitaire en bout de station et non pas une borne d'accueil simple. Implanter celle-ci sur l'oreille de trottoir en bout de station.
- 20) Station n°162 : Disposer la borne avec l'affichage publicitaire perpendiculairement à l'axe de la chaussée.
- 21) Station n°202 : Placer la borne avec affichage publicitaire de l'autre côté de la station, à proximité du n°62 de la rue Archimède.
- 22) Station n°213 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 23) Station n°217 : Placer la borne d'accueil avec un affichage publicitaire à +/-80 cm de la bordure.
- 24) Station n°230 : Déplacer la poubelle existante de l'autre côté de la traversée piétonne (sur le même trottoir) ainsi que le panneau « zone de stationnement ».
- 25) Station n°316 : Déplacer la station après l'arrêt de bus+tram sur le terre-plein central.
- 26) Station n°324B : déplacer la borne d'accueil avec affichage publicitaire de l'autre côté de la station et supprimer deux petites bornettes.
- 27) Station n°340 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 28) Station n°343 : Aménager une « oreille » (refuge) permettant de mieux abriter la zone de stationnement où est projeté la station vélo.
- 29) Station n°346 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 30) Station n°350 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 31) Station n°424 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 32) Station n°425 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.
- 33) Station n°431 : Prévoir 15 bornettes de fixation vélo en lieu des 19 projetées. Retirer deux bornettes à chaque extrémité de la station.
- 34) Station n°432 : Placer une borne d'accueil simple en lieu et place de celle projetée avec un affichage publicitaire.