

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme

Commission de Concertation séance du 1^{er} avril 2009 objet n°07

Dossier 16-38.877-09 (art.177) - Enquête n°3620/09

Demandeur : S.T.I.B - c/o M. Christian DOCHY

**Situation : Dieweg, avenue Jean & Pierre Carsoel, avenue
Wolvendael - Square M. Raindorf**

(Objet : le réaménagement du terminus tramways du "Dieweg")

AVIS

Vu l'avis de la CRMS rendu en sa séance du 04.02.2009 ;

Vu l'avis de VIVAQUA du 20.02.2009 ;

Vu les résultats de l'enquête publique ;

Considérant que les réclamations estiment :

- Qu'en ce qui concerne l'aménagement du Square :
 - Que le square dit Raindorf, de par sa situation ensoleillée et protégée, et son mobilier urbain, était un lieu convivial privilégié, très fréquenté par les personnes âgées et les jeunes enfants, jusqu'à l'installation du terminus ;
 - Que, visuellement, le tram a coupé l'espace en deux parties avec la conséquence que le côté vers le Parc et ses bancs, a été délaissé par les promeneurs, ainsi que la partie centrale, privée de trottoir et coincée entre les rails et les trams en stationnement d'un côté et le Dieweg de l'autre ;
 - Qu'il est mentionné aussi que le terminus actuel n'est pas dimensionné pour accueillir les trams de la nouvelle génération ;
 - Que cela signifie que l'espace alloué pour l'entrée du parc sera dès lors réduit à sa plus simple expression ;
 - Que cette belle entrée est déjà totalement dénaturée ;

- Qu'en ce qui concerne l'emplacement actuel du terminus :
 - Que la note explicative indique que le square comprend un terminus trams depuis le début du 20^{ème} siècle ;
 - Que ceci est de fait erroné ;
 - Qu'en effet, celui-ci a été établi dans les années '90 alors que Mr. Thys était ministre des travaux publics ;
 - Que ce terminus est implanté dans un quartier résidentiel longé par le Dieweg ;
 - Que l'espace occupé par ce terminus donne l'unique accès (carrossé) à la partie supérieure du Parc Wolvendael, propriété communale et site classé comme ensemble dont il fait partie intégrante ;

- Qu'en ce qui concerne les objectifs de la STIB et du réseau :
 - Que l'on peut s'interroger sur l'opportunité de deux projets de terminus pour le tram 97, simultanés, l'un au parking stalle, l'autre à l'ancien Terminus Dieweg ;
 - Que le vrai problème de la STIB est le suivant : Le réseau STIB remodelé récemment a dégradé la desserte à Uccle, Forest et Drogenbos, en coupant les lignes, multipliant les correspondances et réduisant les fréquences, sauf que la ligne 4 est devenue directe Stalle-Centre Ville(Bruxelles) ;

Que la suppression du tram 18, lors de la modernisation générale du réseau de la STIB, a entraîné ipso facto celle de son terminus du Dieweg, devenu inutile ;

Que la récente décision de la STIB de la réaffecter est assez surprenante ;

Qu'elle ne répond plus aux objectifs défendus par la Région, la Commune et la STIB en matière du respect de l'environnement ainsi qu'à celui des rapports d'incidences sur les espaces de protection des sites ;

Que les intéressés, directement concernés, n'ont été conviés à aucune consultation préalable ;

Que la STIB s'épargnerait le « nouveau » terminus du 97, si elle prolongeait le trajet du tram jusqu'au terminus « technique » de la rue Latérale près de la gare RER de Saint-Job ;

Que le projet de réalisation de la STIB du terminus de l'avenue Latérale semble répondre à une logique d'inter-modalité avec la ligne 26 (clairement indiqué dans le folder de la STIB) et que dès lors le square Raindorf pourrait retrouver son aspect d'antan de porte d'entrée d'un parc qui a depuis perdu de son charme ;

Que le terminus de la nouvelle ligne 97 était prévu au square Marlow (il pourrait satisfaire d'autres usagers et leur assurer une double liaison avec le square Marlow et les trams et bus qui le traversent), mais que des contraintes techniques l'on déplacé vers le Dieweg alors que la demande pour ce tronçon est nulle ;

Qu'il serait utile de chiffrer le nombre d'usagers qui souhaitent aboutir au Dieweg à partir de Forest (y-a-t-il eu une enquête publique à ce sujet ?) ;

Qu'il serait plus fonctionnel de répondre à la demande formulée, en offrant une liaison directe, par un bus, aux heures et jours utiles. Bus qui assurerait en plus la liaison avec les lignes stationnées au square des Héros et les trams 4 et 92 qui circulent dans l'avenue Brugmann ;

Qu'un plan d'ensemble aurait dû fournir les dimensions totales du site et renseigner les arrêts des lignes de trams et bus dans un rayon de 300 mètres, plus les écoles et sites d'utilité publique ou sociétale ;

- Qu'en ce qui concerne les voiries et la mobilité :

Que le Dieweg est devenu, ces dernières années, malgré son étroitesse, une artère de passage, à ce titre dangereuse pour ses résidents, les piétons, les écoliers, les vélos ;

Que la note explicative mentionne que le terminus actuel n'est pas dimensionné pour accueillir les trams de la nouvelle génération ;

Que la présence du tram 18 avait nécessité la pose d'un aller retour dans l'avenue Carsoel ;

Que les manœuvres nécessaires aux véhicules de la STIB pour rejoindre le terminus ont largement ralenti l'écoulement de la circulation dans le carrefour aux heures de pointe plus particulièrement ;

Que le Dieweg, de part et d'autre du carrefour, est saturé et ce ralentissement entraîne aussi une pollution croissante pour l'environnement ;

Que le passage des trams (92 et 18) sur les voies de croisement, l'effort imposé aux rails et aux roues des trams qui tournent, provoquent de 5h45 du matin à 24h45 de la nuit, des trépidations et des grincements, très gênants pour les riverains, non seulement du square mais aussi des rues avoisinantes ;

Que l'on peut se demander si les nouvelles technologies décrites dans la note de la STIB pourront réduire de façon sensible ces derniers inconvénients de circulation et rendront au quartier la quiétude qu'il avait perdue depuis l'époque où le terminus avait été créé ;

Qu'il semble préférable de réaliser un rond-point quasi tangentiel au nouveau tracé du 92 au Dieweg. Un éventuel abribus serait prévu le long du square Raindorf ;

Que l'idée d'une bande virage à droite peut paraître judicieuse ;

Que, cependant, deux considérations liées à l'expérience des riverains vont à l'encontre de cet aménagement :

- D'une part, la fréquence des usagers virant à droite est limitée car il est plus fréquent d'aller tout droit ou de virer à gauche ;
- D'autre part, l'arrivée au carrefour s'effectue en deux bandes depuis l'observatoire et seulement quatre ou cinq voitures pourraient prendre place dans cette bande supplémentaire. La congestion n'en serait dès lors que peu améliorée, ceci au détriment du square qui serait amputé ;

- Qu'en ce qui concerne l'aménagement du terminus et des embarcadères :

Que la lecture des plans présentés ne permet pas de situer le dernier arrêt avant le terminus. Faut-il comprendre que le terminus sera le dernier arrêt pour les passagers ?

Que dès lors que l'embarquement n'est pas autorisé en bordure du square Raindorf, est-il utile d'aménager des quais techniques tellement démesurés ?

Qu'une bordure verte de part et d'autre des emplacements pour les trams ainsi qu'un revêtement au sol de type herbeux pourrait donner à cet endroit un semblant d'harmonie ;

- Qu'en ce qui concerne l'entrée parc classé :

Que, vu le site classé du Parc Wolvendael, l'obtention préalable d'un avis de la CRMS s'avère nécessaire ;

Que l'espace alloué pour l'entrée du parc sera réduit à sa plus simple expression ;

Que cette belle entrée est déjà totalement dénaturée ;

- Qu'en ce qui concerne la procédure :

Que d'autres réclamations reviennent sur le projet de réaménagement des voiries sur le trajet du tram 92, et sur la subdivision des projets qui a pour conséquence d'empêcher tous les riverains d'avoir une vue d'ensemble du projet ?

Considérant que le PRAS situe la demande en espace structurant ;

Considérant que la demande porte sur le réaménagement du terminus tramways du "Dieweg";

Considérant que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité en raison de l'art. 25.1 du Plan Régional d'Affectation du Sol arrêté par le Gouvernement le 3 mai 2001 - Modification de voies de circulation ;

Considérant que les spécificités des lieux font apparaître ce qui suit :

- L'axe de la ligne de tram relie deux pôles de transfert intermodaux du territoire, à savoir celui de Marlow-Héros et celui de la halte de Saint Job ;
- Le trajet longe le parc de Wolvendael, site classé ;
- Le long de ce tronçon, au-dessus de parc de Wolvendael est aménagé un terminus dont le fonctionnement nécessite des manœuvres dans le carrefour Dieweg - Wolvendael - Carsoel. En effet, celui-ci est aménagé suivant le principe dit du « chapeau de curé », qui implique un rebroussement du tram au milieu de la chaussée ;
- Au niveau du trafic routier, toutes les voiries qui débouchent sur le carrefour disposent d'une bande de circulation par sens. L'importance des mouvements de virage dans le carrefour et l'absence actuelle de bandes dédiées aux virages provoque d'importantes remontées de files aux heures de pointe, ce qui a pour effet de pénaliser le passage du tram ;

- Le square est situé à une des entrées principales du parc Wolvendael, récemment rénové, et en constitue en quelque sorte une des « portes d'entrée » ;
- Hormis une station-service, l'environnement bâti est exclusivement constitué d'habitation ;
- Des travaux d'amélioration des arrêts et du confort des passagers ont été réalisés dans les dernières années ;
- Le stationnement est organisé de manière longitudinale dans les voiries donnant sur le carrefour. Quelques places sont aménagées en épi sur la place et de manière désorganisée ;
- Au niveau des transports publics, la zone est desservie par la ligne de tram 92. A la suite de la suppression de la ligne 18, le terminus du Dieweg n'est actuellement plus utilisé que pour les services limités de la ligne 92, destinés à renforcer ladite ligne aux heures de pointe ;
- Aucun aménagement n'est réalisé au profit des cyclistes ;
- Les trottoirs ont généralement une largeur de 2 mètres, parfois localement plus réduite (Dieweg). Ils sont aménagés au moyen de dalles de béton de 30x30 cm ;
- Le permis d'urbanisme PU 38.044, visant le réaménagement des avenues Jean et Pierre Carsoel et Wolvendael est en cours d'exécution. Le tronçon de l'avenue Jean et Pierre Carsoel, entre la gare de Saint-Job et le square Raindorf est en travaux, ce qui nécessite des aménagements de la circulation et du trafic des transports en commun. Le tram 92 est remplacé par une navette de bus depuis le Fort Jaco. Des trams en attente effectuent le transfert vers le reste de la ligne à partir du Square faisant l'objet de la demande ;

Considérant que le projet :

- Répond aux objectifs de la STIB établis suite à l'évaluation du fonctionnement de la restructuration du réseau tram de la STIB, et visant à modifier l'itinéraire de la ligne de tram 97 et de disposer son terminus au Dieweg au lieu du parking Stalle. Cette modification permettrait d'améliorer les liaisons entre Uccle et Forest ;
- Propose de réaménager le terminus actuel afin d'en améliorer la fonctionnalité et l'adapter aux normes les plus récentes. Ce réaménagement propose de modifier en conséquence l'aménagement du square Raindorf et de résoudre certains dysfonctionnements actuels du carrefour ;
- Vise le placement d'un appareil de voie de type « traversée jonction double », permettant aux trams de rejoindre les voies de stationnement du terminus sans devoir effectuer l'actuelle manœuvre au milieu de la voirie ;
- Propose le déplacement de l'arrêt Wolvendael vers la ville afin qu'un tram à l'arrêt ne soit pas dans le gabarit d'un tram devant rejoindre les voies de terminus ;
- Aménage des quais techniques (embarquement non autorisé) de part et d'autre des voies de terminus ;
- Déplace l'installation sanitaire existante à l'angle du Dieweg et de l'entrée du Parc ;
- Réaménage en conséquence le square Raindorf en l'agrandissant en direction de l'axe Carsoel - Wolvendael, afin de mieux protéger la traversée des piétons et mieux canaliser les flux de trafic automobile. Dans l'axe du Dieweg, le square est par contre quelque peu rétréci afin de pouvoir aménager une bande de circulation dédiée au trafic venant du Dieweg, et virant à droite, ce qui aurait pour effet de réduire la congestion dans le Dieweg. Le centre du square est aménagé par des bancs et la plantation de 2 nouveaux arbres ;
- Réaménage les trottoirs en les élargissant et créant des « oreilles » à l'ensemble des angles de rue, afin de donner un espace plus grand aux piétons et dissuader le stationnement illicite ;

- Aménage environ 3 places de stationnement entre le Square et le nouvel embarcadère Wolvendael. Dans l'axe des avenues Jean et Pierre Carsoel et Wolvendael, le stationnement est supprimé à l'approche du carrefour afin d'aménager une bande de circulation réservée aux virages à droite des automobilistes. Ce dispositif aurait pour effet de réduire la remontée des files de voiture et faciliter le passage du tram ;
- Modifie le tracé du trottoir à l'angle du Dieweg et de l'entrée du parc, en supprimant la courbe au profit d'un aménagement orthogonal. 8 emplacements de stationnement sont aménagés dans cette zone dont 1 pour handicapés ;
- Aménage un parking à vélos à proximité du parking précité ;
- Prévoit, en ce qui concerne les matériaux, une harmonie avec le permis d'urbanisme délivré précédemment. Le long du parc de Wolvendael classé, les trottoirs sont aménagés en pavés platines. Le revêtement de la voirie est asphalté, ceci afin de diminuer les vibrations et favoriser la circulation des cyclistes. Les zones de stationnement sont aménagées en pavés naturel récupérés sur place ;

Considérant que la demande s'inscrit dans le cadre de la rénovation d'un espace public dont l'aménagement nécessite un entretien global ;

Considérant que le projet concerne le square Maurice Raindorf ;

Considérant qu'il prévoit, entre autres, la modification du tracé des voies de tram vers le Square, et ce en vue de limiter le nombre de manœuvres actuellement nécessaires pour les trams ;

Considérant que le périmètre du projet est celui qui avait été retiré de la demande de permis d'urbanisme concernant le réaménagement des avenues Jean et Pierre Carsoel et Wolvendael (PU 38.044 délivré par la Région le 26.09.2008) ;

Considérant que le projet prévoit une réduction du bruit et des vibrations, en appliquant la même technique qui a été approuvée pour les avenues Jean et Pierre Carsoel et Wolvendael, à savoir la pose du socle des voies sur un tapis anti-vibrations et la pose d'une poutre - rail où le rail de tram est enrobé de caoutchouc. Le revêtement asphaltique entre les voies contribue également à la réduction du bruit et des vibrations ;

Considérant que la précédente demande déplaçait l'arrêt « Dieweg » en direction de Saint Job ;

Considérant que néanmoins, il répond aux objectifs de la STIB établis suite à l'évaluation du fonctionnement de la restructuration du réseau tram de la STIB, et visant à modifier l'itinéraire de la ligne de tram 97 et de disposer son terminus au Dieweg au lieu du parking Stalle. Cette modification permettrait d'améliorer les liaisons entre Uccle et Forest ;

Considérant que l'emplacement de l'ancien terminus peut s'indiquer compte tenu de l'espace disponible et déjà dévolu à cette fonction ;

Considérant que le projet prévoit l'embarquement des voyageurs le long de l'avenue Jean et Pierre Carsoel, en bordure du Parc classé ;

Considérant que le projet prévoit des quais techniques allongés en bordure du Square ;

Considérant que le débarquement des passagers se fera via ces quais techniques ;

Considérant que l'arrêt actuel en bordure de la station d'essence sera supprimé ;

Considérant que cela contribuera à améliorer la fluidité du trafic automobile à l'approche de ce carrefour ;

Considérant les nouvelles bandes de circulation prévues à l'angle de l'avenue Jean et Pierre Carsoel et du Dieweg ;

Considérant que le « tourne à droite » n'est pas une priorité, car serait sous exploité par rapport à la ligne droite et le « tourne à gauche » ;

Considérant que l'allongement du Square dans l'axe Dieweg entravera la circulation automobile de ce carrefour, dès lors que les voitures continuant tout droit seront bloqués par les véhicules tournant à gauche dans le Dieweg ;

Considérant qu'il s'indique en conséquence qui s'indique de :

- Réduire de moitié la profondeur de la nouvelle aire plantée du square dans l'axe Dieweg ;
- Renoncer à la bande de « tourne à droite » au carrefour Carsoel-Dieweg vers l'avenue du Wolvendael ;

Considérant qu'il s'indique également de prévoir la protection du trottoir dans l'axe de la traversée piétonne, par rapport à la circulation automobile ;

Considérant que les remontées de files de voitures depuis le Dieweg et longeant le square sont très rares ;

Considérant que la bande de « tourne à droite » prévue le long du square doit être supprimée au profit de l'élargissement de l'aménagement du square par une bande de trottoir, entre la traversée piétonne incluse et incluant la place de parking n°7, et ce sur tout la largeur de la bande « tourne à droite » ;

Considérant que cet aménagement préserverait d'avantage les usagers du Square par rapport à la circulation automobile, notamment par la réduction de la traversée piétonne qui s'impose ;

Considérant qu'il contribuerait également à la préservation du Square qui se voit réduit à un espace résiduel entre des voies de tram et des voies de circulation ;

Considérant qu'il s'indique également, dans cette même optique de verduriser d'avantage l'aménagement du Square ;

Considérant que l'offre de stationnement prévue au projet est suffisante compte tenu de l'aménagement actuel ;

Considérant que toutefois, l'emplacement de parking n°1 n'est pas utilisable ;

Considérant qu'il imposerait de nombreuses manœuvres en marche arrière ;

Considérant que de plus, il altère l'entrée du Parc classé et nécessite 2 bandes de traversées piétonnes ;

Considérant qu'en conséquence, cet emplacement doit être supprimé au profit d'un aménagement de trottoir en pavés depuis l'entrée du Parc jusqu'à l'alignement de la place de parking n°4 ;

Considérant qu'il s'indique d'aménager une traversée piétonne dans l'axe Dieweg, dans le prolongement du trottoir existant, et menant à la zone latérale droite du square ;

Considérant l'emplacement de parking pour handicapés n°3 ;

Considérant que cet emplacement empêche des manœuvres en marche avant pour s'extraire du parking ;

Considérant qu'il s'indique de la déplacer à l'emplacement n°4 ;

Considérant qu'il s'indique également de réaliser l'espace devant l'entrée du parc, y compris entre les rails de tram, en pavés de porphyre et en pavés platines pour le trottoir le long du parc ;

Considérant que le chantier d'aménagement du terminus et des abords sera prévu sur une durée totale d'environ 4 mois ;

Considérant que celui-ci sera intégré dans le planning de réalisation du réaménagement des avenues Carsoel et Wolvendael ;

Considérant que le plan de communication « nouveau métro », lancé par la STIB informe de l'imminence de la mise en exploitation du terminus « Dieweg » pour le tram 97, soit le 6 avril 2009, tandis que le chantier de réaménagement de l'axe Carsoel-Wolvendael vient à peine de démarrer et que, à fortiori, le tracé des voies n'a pu être déjà modifié ;

Considérant qu'il faut à cela ajouter que le tram 92, du fait même du chantier, est actuellement bloqué à hauteur du Dieweg où il transfère ses passagers dans une navette de bus ;

Considérant que le terminus Dieweg, non encore aménagé, devra sous peu accueillir et le tram 92 en terminus temporaire, et le tram 97 ;

Considérant qu'il y a là matière de reproduire les soucis que la STIB encourt actuellement au terminus du parking de Stalle, et ce dans un environnement nettement moins adapté ;

Considérant que cette action dans l'urgence risque à tout I moins d'être mal vécue par les riverains du square Maurice Raindorf, voire même de porter préjudice à l'image de la STIB ;

Considérant qu'en conséquence, il s'indique de surseoir à cette prolongation du 97 vers le Dieweg, jusqu'à la fin du chantier de réaménagement de l'avenue Jean et Pierre Carsoel, et jusqu'à l'aménagement des voies de tram qui permettront une desserte meilleure du terminus du Dieweg ;

Considérant que la demande améliore la situation des piétons, notamment par la création d'élargissements de trottoirs (oreilles) équipées systématiquement de dalles podotactiles pour mal-voyants ;

Considérant que le projet prévoit également le déplacement de la sanisette à l'angle du Dieweg et de l'entrée du Parc ;

Considérant qu'il prévoit d'aménager des range - vélos à proximité ;

Considérant qu'en l'absence de contrôle social et vu la distance séparant ce dispositif des embarcadères, il s'indique de les en rapprocher ;

Considérant qu'il s'indique, en vue de satisfaire au bon aménagement des lieux, de modifier et de compléter la demande en application de l'article 191 du CoBAT sur les aspects accessoires suivants, de sorte à ne pas affecter l'objet de la demande et à viser à répondre aux avis et aux réclamations émis au cours de la procédure :

- Réduire de moitié la profondeur de la nouvelle aire plantée du square dans l'axe Dieweg ;
- Renoncer à la bande de « tourne à droite » au carrefour Carsoel-Dieweg vers l'avenue du Wolvendael ;
- Prévoir la protection du trottoir du square dans l'axe de la traversée piétonne du carrefour, par rapport à la circulation automobile ;
- La bande de « tourne à droite » prévue le long du square doit être supprimée au profit de l'élargissement de l'aménagement du square par une bande de trottoir, entre la traversée piétonne comprise et incluant la place de parking n°7, et ce sur tout la largeur de la bande « tourne à droite » ;
- Réduire la traversée piétonne à cet endroit au niveau du carrefour et dans l'axe Carsoel-Wolvendael tout en adaptant le tracé de la courbe devant la banque pour faciliter le passage des camions ;
- Verdurer d'avantage l'aménagement du Square ;
- Aménager une traversée piétonne dans l'axe Dieweg, dans le prolongement du trottoir existant, et menant à la zone latérale droite du square ;
- Supprimer l'emplacement de parking n°1, au profit d'un aménagement de trottoir en pavés depuis l'entrée du Parc jusqu'à l'alignement de la place de parking n°4 ;

- Déplacer l'emplacement de stationnement pour handicapés à l'emplacement n°4 ;
- Réaliser l'espace devant l'entrée du parc, y compris entre les rails de tram, en pavés de porphyre et en pavés platines pour le trottoir le long du parc ;
- Surseoir à la prolongation du 97 vers le Dieweg, jusqu'à la fin du chantier de réaménagement de l'avenue Jean et Pierre Carsoel, et jusqu'à l'aménagement des voies de tram qui permettront une desserte meilleure du terminus du Dieweg ;
- Rapprocher le dispositif de range-vélos des embarcadères ;
- Modifier les formulaires en conséquence.

AVIS FAVORABLE à condition :

1. de répondre aux conditions émises ci-dessus ;
2. d'introduire les documents modifiés en application de l'article 191 du CoBAT après réception de la lettre recommandée vous invitant à modifier les plans et l'avis du Collège et/ou du fonctionnaire délégué.