

Commune d'Uccle - Service de l'Urbanisme

Commission de concertation

séance du 04/12/2019

objet n° 15

Dossier 16-44914-2019 - Enquête n° 171/19 - Article 177

Demandeur : Bruxelles Mobilité - Monsieur Christophe Vanoerbeek

Situation : Chaussée d'Alseberg 413 - 861

Objet : Aménager la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers : rénovation de la voirie, mise aux normes des quais de tram, des traversées, plantation d'un alignement d'arbres

AVIS

Considérant qu'en ce qui concerne le repérage administratif et la procédure :

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-44914-2019 introduite le 13/08/2019 par Bruxelles Mobilité c/o Monsieur Christophe Vanoerbeek et visant à aménager la chaussée d'Alseberg entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers : rénovation de la voirie, mise aux normes des quais de tram, des traversées, plantation d'un alignement d'arbres sur le bien sis chaussée d'Alseberg 413 - 861;

Considérant que la demande porte sur le réaménagement complet, de façades à façades, de la chaussée d'Alseberg comprise entre la rue de Stalle et l'avenue des Sept Bonniers;

Considérant que le projet se situe en réseau viaire et en espace structurant du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001;

Considérant que ce tronçon de la chaussée d'Alseberg est bordé principalement de liserés commerciaux et de zones d'habitation et que la voirie concernée par le projet est une voirie régionale et interquartier au plan Iris II;

Considérant que la chaussée d'Alseberg est reprise au Plan Régional de Développement Durable comme une grande voirie urbaine sur laquelle est présente un centre de quartier et inter-quartier (carte 1), un noyau d'identité locale (carte 4), une zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau (carte 3) et une ligne de transport en commun de haute capacité (carte 6);

Considérant que les mesures particulières de publicité sont requises pour le motif suivant :

- application de la prescription particulière n°25.1 du plan régional d'affectation du sol, en matière de création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation est requis pour le motif suivant :

- application de l'article 237 du CoBAT demande portant sur un bien situé en zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci);

Considérant que la demande a été soumise à l'avis non conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites en application de l'article 237, §1 du CoBAT relatif aux zones de protection et que cette dernière a rendu son avis en sa séance du 02/10/2019;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de Bruxelles Mobilité en application de l'article 177, §2/1 du CoBAT et que cette dernière a rendu son avis le 07/10/2019;

Considérant l'avis de la STIB daté du 12/11/2019;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 01/10/2019 au 30/10/2019 inclus et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- **Aménagement** : volonté d'avoir une zone commerçante réservée aux modes actifs et transport en commun, demande de trottoirs plus larges, contre le plain-pied car perte de repères pour les malvoyants, regret du peu de zones perméables, contre l'abattage des arbres, contre la non prise en compte d'un bassin d'orage, minéralisation trop élevée, entrées carrossables parfois non indiquées, largeurs de trottoirs trop importantes, propose de remplacer les arbres par des bacs à fleurs, demande élargissement trottoirs côté pair également, absence d'alternatives proposées, oreilles de trottoir trop larges, contre l'élargissement de la chaussée carrossable, projet trop axé sur la voiture, anticiper les futurs 2m de trottoir obligatoires, manque passage piéton face au Aldi;
- **Transports en commun** : volonté d'améliorer les performances du tram 51, volonté d'affecter la chaussée aux trams et aux cyclistes, surestimation des fréquences de tram actuelles et demande d'une fréquence plus élevée (5'), remplacer les trams par des bus, contre la longueur des quais, circulation des T4000 incertaine, contre le déplacement de l'arrêt Bens, demande d'un semi-site propre pour le tram;

- **Cyclistes** : regret d'une piste cyclable non continue vers Stalle, demande plus de stationnements vélo, trop peu d'aménagements cyclables sur la zone du projet;
- **Circulation automobile** : besoin d'un parking à proximité, contre la suppression du stationnement, stationnement mal calculé, proposition d'un parking rue des fidèles, contre le rapprochement du charroi vers les façades, calcul des girations au carrefour Doyenné/ Alseberg, erreur comptage du stationnement, demande suppression tourne à gauche d'Alseberg vers Brugmann, demande diminution des vitesses, accès à la maison médicale à revoir;

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

13/08/2019 : dépôt de la demande;

10/09/2019 : accusé de réception d'un dossier complet;

01/10/2019 au 30/10/2019 : enquête publique sur la demande telle qu'introduite;

14/11/2019 : séance publique de la Commission de concertation et report d'avis;

04/12/2019 : nouvelle séance de la Commission de concertation;

Vu les avis des services techniques communaux consultés en cours de procédure, à savoir :

- o l'avis du Service Vert émis le 08/11/2019;
- o l'avis du Service Technique de la Voirie émis le 14/11/2019;
- o l'avis du Service de l'Environnement émis le 14/11/2019;

Vu les avis rendus par les instances consultées en cours de procédure, à savoir :

- o l'avis de Bruxelles-Mobilité émis le 23/09/2019;
- o l'avis de la CRMS émis le 11/10/2019;

Considérant que les caractéristiques des lieux et la situation existante font apparaître ce qui suit :

Considérant que le projet se situe en réseau viaire et en espace structurant du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001;

Considérant que ce tronçon de la chaussée d'Alseberg est bordé principalement de liserés commerciaux et de zones d'habitation et que la voirie concernée par le projet est une voirie régionale et interquartier au plan Iris II;

Considérant que la chaussée d'Alseberg est reprise au Plan Régional de Développement Durable comme une grande voirie urbaine sur laquelle est présente un centre de quartier et inter-quartier (carte 1), un noyau d'identité locale (carte 4), une zone prioritaire pour la reconnexion des cours d'eau (carte 3) et une ligne de transport en commun de haute capacité (carte 6);

Considérant que la demande telle qu'introduite propose les actes et travaux suivants :

Considérant le projet vise à réaménager la chaussée d'Alseberg de façade à façade afin d'y améliorer l'accessibilité aux transports en commun et des modes actifs tout en embellissant l'espace public;

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite les considérations générales suivantes :

Considérant que le renouvellement des voies constitue une opportunité pour remodeler l'espace public et ainsi offrir de meilleures conditions de sécurité aux piétons en renouvelant les revêtements et en aménageant des traversées conformes aux normes et adaptées aux PMR;

Considérant que la chaussée d'Alseberg est relativement étroite, étroitesse qui implique un partage de l'espace plus restreint (aménagements cyclables limités à un tronçon, stationnement supprimé, trottoirs étroits,...);

Considérant que toutes les portions de trottoir de moins de 1,50 m ont été libérées du stationnement afin d'atteindre la largeur minimale légale du RRU, largeur qui paraît très insuffisante au regard des fréquentations piétonnes de la chaussée et des normes à venir;

Considérant que le stationnement restant résulte d'un rééquilibrage de l'espace public, rééquilibrage à minima qui jongle entre l'offre en trottoirs larges de 1,50 m minimum, l'offre partielle cyclable, le passage du tram et la circulation des véhicules;

Considérant que le centre de quartier et inter-quartier est caractérisé par son rôle de proximité (accessibilité piétonne, tenue d'événements locaux, commerces et desserte STIB de qualité);

Considérant que si les trottoirs doivent avoir une largeur confortable symétrique, alors il convient de faire l'impasse sur le stationnement (la dissymétrie en largeur provient des poches de stationnement);

Considérant que l'aménagement dit de plain-pied présente une bordure arrondie de 4 cm qui différencie légèrement les zones réservées aux piétons et à la circulation; ce qui constitue un repère léger mais physique pour ceux qui doivent s'orienter;

Considérant qu'une zone de plain-pied offre des traversées piétonnes plus confortables car ne présentant aucune pente ni ressaut au niveau du passage piéton;

Considérant que la matérialisation des zones de stationnement sur le plain-pied n'est pas heureuse (revoir avec service voirie);

Considérant que la majorité des traversées de voiries perpendiculaires est transformée en trottoir traversant : le revêtement est le même que le trottoir, le piéton a la priorité et le marquage des bandes n'est donc pas conseillé (trottoir et non traversée);

Considérant que l'aménagement, bien que fort minéral, offre un alignement d'arbres (qui devront être choisis avec une certaine taille) sur la longueur du tronçon et des fosses de plantation plus longues que la moyenne (4m) afin d'offrir des zones plantées plus généreuses et collectant les eaux pluviales;

Considérant que l'asphalte proposé pour la piste cyclable ou en chaussée carrossable, tout comme les autres matériaux prévus sur la zone, sont peu infiltrants; que seules les fosses à arbres sont prévues pour absorber au mieux les eaux de pluie et tendre au respect du plan régional de gestion de l'eau;

Considérant les objectifs de gestion des eaux de pluies et la nécessité d'augmenter les surfaces perméables, afin de diminuer les risques d'inondation dans le bas de la chaussée d'Alseberg;

Considérant que ces zones de plantation peuvent tout à fait accueillir des parterres fleuris ou d'autres espèces végétales et améliorer la gestion de l'eau pluviale via l'infiltration, l'évapotranspiration et le rejet à faible débit;

Considérant qu'un bassin d'orage a récemment été réalisé sous l'axe De Fré / Brugmann / Stalle;

Considérant que le reste de la chaussée (jusqu'aux Sept Bonniers) est aménagé avec des trottoirs et du stationnement longitudinal quand les largeurs le permettent, et qu'il accueille une piste cyclable séparée en trottoir entre l'avenue de Floréal et l'avenue Emile Regard;

Considérant que le projet offre un espace public plus dégagé; qu'il n'y a pas lieu de rajouter des obstacles sur cette zone mais d'indiquer sur plan toutes armoires concessionnaires ou obstacle vertical existant;

Considérant la présence d'un bâtiment classé : qu'il n'y a pas lieu de placer des poteaux (porte caténaire) devant sa façade (n°621) mais de s'assurer que celui-ci est un peu en recul;

Considérant que la partie carrossable se retrouve asphaltée jusqu'au filet d'eau, ce qui agrandit visuellement son emprise;

Considérant que, si 6,20 m de largeur sont nécessaire au passage de 2 trams ou au croisement de camionnettes, le revêtement choisi pourrait - soit être moins autoroutier afin de gommer l'élargissement matériel de la chaussée - soit être réduit par un revêtement de zones tampons comme dans la situation existante;

Considérant que les entrées carrossables doivent être vérifiées pour ne pas les condamner ou compromettre l'installation d'un arrêt de tram;

Considérant qu'un projet offrant des trottoirs plus larges, rénovés avec des matériaux nobles (pavés porphyres sciés sur le noyau commerçant) et accueillant des arrêts de tram confortables, est de nature à redynamiser l'activité commerciale;

Considérant que les arrêts des lignes de transports en commun présentent un caractère d'intérêt public; que la présence d'un arrêt n'est pas incompatible avec la fonction commerciale de la chaussée d'Alseberg; qu'au contraire, la présence du nœud intermodal directement en lien avec l'artère commerçante l'alimente en flux de piétons, et donc en clients potentiels;

Considérant que la position des abris et la longueur des quais doit correspondre aux besoins de la STIB, afin de permettre à cette dernière d'offrir un service optimum;

Considérant que le noyau d'identité locale est un lieu où le confort du piéton doit être privilégié par rapport aux autres modes de déplacement;

Considérant l'obligation de mise en accessibilité des arrêts de transports en commun, repris notamment dans le contrat de gestion de la STIB;

Considérant que les rails de tram sont à une distance de 55 cm de la bordure des arrêts de tram laissant une lacune horizontale de 12 cm à ces derniers;

Considérant que cette largeur est par trop importante pour assurer l'autonomie des déplacements des personnes à mobilité réduite;

Considérant que les quais viennois permettant un accès au tram depuis le trottoir n'ont pas été envisagés car les égouts ne permettent pas de descendre les voies de tram à un niveau suffisamment bas pour aménager un quai au niveau du trottoir et que les pentes nécessaires à ces quais auraient une longueur trop importante ne permettant plus l'accès aux accès carrossables; qu'il convient de vérifier ces affirmations sur plans;

Considérant que les arrêts en estrade permettent une accessibilité au tram via une rampe d'un côté et un escalier de l'autre pour atteindre le quai à 31cm (hauteur de plancher du tram pour un accès de plain-pied);

Considérant que le tram (3000 ou 4000) a besoin d'un espace tampon entre le wagon et la zone de stationnement afin de garantir un couloir de circulation sans obstacle, d'où les 6,20 m de chaussée carrossable demandés;

Considérant que les quais doivent être accessibles à tous; que leur aménagement doit se faire sur une longueur de 45m pour les T4000 et une hauteur de 31 cm; que la présence d'une entrée carrossable n'est pas compatible avec les normes demandées, et que les inter distances entre arrêts doivent être le plus optimales possible, d'où le déplacement de l'arrêt Bens;

Considérant que la circulation du tram doit être améliorée par le projet : que ce dernier prévoit le renouvellement des feux avec priorité pour la gestion des carrefours; qu'on pourrait aller plus loin en se référant à l'étude de mobilité de 2019 (contre-sens, suppression de tourne-à-gauche);

Considérant que la qualité de l'asphalte en chaussée dépend de la couche de finition (exclure l'asphalte coulé qui peut provoquer des "bulles");

Considérant que le stationnement est interdit 5 m avant les traversées; que la diminution des places de stationnement s'explique également par la mise aux normes de l'espace public;

Considérant que les arrêts des transports en commun se situent après les feux afin de ne pas perdre de temps aux carrefours grâce aux feux intelligents; que les véhicules ne peuvent s'engager dans un carrefour si les risques de le bloquer existent;

Considérant que les quais pourraient être éclairés au sol le long du trottoir afin de marquer leur positionnement; que leur design doit être précisé;

Considérant que la piste cyclable en trottoir est en asphalte ocre, matériau lisse et contrasté qui le différencie des trottoirs réservés aux piétons;

Considérant que le vadémécum vélo recommande des tronçons clairs sans obstacles verticaux;

Considérant que la zone tampon n'est pas matérialisée à côté de la piste cyclable pour maintenir une largeur de trottoir confortable, sachant que la piste fait 2 m de large et longe le côté passager (plus d'espace, moins de fréquence d'ouvertures de portières);

Considérant qu'il y a lieu de retravailler les raccords de la piste cyclable en sens montant;

Considérant que l'offre en stationnement vélo est insuffisante; qu'il y a lieu de la compléter et d'offrir des arceaux en U inversés;

Considérant que deux rues cyclables peuvent être aménagées dans la rue de Nieuwenhove et dans la rue du Doyenné;

Considérant que la diminution des places de stationnement s'explique par la mise aux normes de l'espace public (traversées, quais, trottoirs);

Considérant que les girations ont été vérifiées pour les passages des véhicules du SIAMU, que le passage des camions et camionnettes est alors garanti, à condition de ne pas placer de potelets sur les oreilles de trottoir;

Considérant que la mise aux normes des trottoirs conduit à revoir le partage de l'espace en voirie, amenant parfois le charroi plus proche des façades, le reculant à d'autres endroits ou supprimant le stationnement;

Considérant qu'une étude de stationnement a été menée pour la création de parking hors voirie (place Jean Vander Elst, place Emile Danco,...) et pour la gestion des zones de stationnement (zones rouges,...);

Considérant que le demandeur a exposé différentes options de parking hors voirie, que les solutions en terme de stationnement ne peuvent se limiter à la chaussée concernée par le projet;

Considérant l'ouverture déclarée de la Région de mettre à disposition des places de stationnement au niveau du parking Stalle à construire sur l'étage en suspens et d'améliorer la gestion du parking Doyenné (signalisation, télé jalonnement,...);

Considérant que le projet offre un espace public plus dégagé et aux fonctions claires :larges zones de plantation, oreilles de trottoir rendant les traversées sécurisées, zone de plain-pied matérialisée de façon homogène, stationnement matérialisé sur la partie haute, etc; qu'il n'y a pas lieu de rajouter des obstacles sur cette zone mais d'indiquer sur plan toutes armoires concessionnaires ou obstacle vertical existant;

Considérant que la demande doit se conformer aux conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux :

Transport en commun :

- Garantir l'accessibilité PMR en réduisant la lacune horizontale des arrêts de tram à maximum 7 centimètres de large;
- Corriger l'implantation et la longueur des quais de tram (n°637-623 revoir et ajouter marche - n°557 à décaler pour une continuité et une rampe à l'extrémité, n°414 à prolonger...);
- Etudier le déplacement de l'arrêt face au n°853 (avant ou après carrefour);
- Prévoir 2 abris simples pour l'arrêt Roosendaal et un double pour l'arrêt Coghen direction Stade;
- Aux carrefours à feux, installer des feux intelligents qui dégagent le carrefour à l'arrivée des trams et qui donnent l'absolue priorité à ceux-ci dans leurs déplacements;

- Détailler le design des arrêts (avec un détail sur plan et coupe des aménagements proposés qui incluent les dispositifs PMR au sol, un détail de l'estrade), proposer un éclairage au sol côté trottoir le long du quai et un lien entre le long du quai et le trottoir (marche continue, etc.);
- Limiter l'emprise du tube de transport à son minimum sans compromettre son bon fonctionnement;
- Etudier le contre-sens tram en prenant en compte les résultats de l'étude de mobilité de 2019 entre Stalle et Xavier De Bue;
- Indiquer l'emplacement des bornettes STIB;
- Indiquer dans une note quels quais peuvent être aménagés en quais viennois;

Stationnement et circulation :

- Vérifier les entrées carrossables 853 et 652 et l'accessibilité aux seuils des magasins;
- Le quai doit être modifié pour l'entrée cochère du 853 et une place PMR pourra être mise au carrefour 841;
- Améliorer l'accessibilité aux seuils des magasins dans le respect des pentes du RRU (réponse au niveau de l'exécution : se mettre en contact avec les commerçants intéressés lors de l'exécution);
- Préciser les zones de livraison et les emplacements PMR;
- Ne pas placer de potelets en trottoir pour les girations SIAMU, livraisons, etc et pour limiter l'encombrement de l'espace public;
- Prévoir un passage piéton face au Aldi;

Aménagement cyclable :

- Envisager l'utilisation du béton drainant coulé de couleur ocre pour la piste cyclable;
- Marquer ponctuellement au sol des logos vélos entre les rails dans la partie asphaltée de la chaussée d'Alseberg en l'absence de piste cyclable;
- Mieux indiquer au sol ou par des panneaux les entrées et sorties des pistes cyclables
- Travailler une meilleure insertion des pistes cyclables en les continuant jusqu'aux traversées (excepté lors de la présence d'un arrêt de tram);
- Augmenter l'offre en stationnement vélos (U inversés avec barre transversale de section profilée ou orthogonale et une deuxième barre transversale à proximité du sol pour détection PMR) et motos tout en maintenant un passage libre de 1,50 m lorsque les vélos stationnent; particulièrement dans la zone commerciale avec des poches de stationnement (présence tous les 50 m environ);
- Déplacer les emplacements vélos en face de l'entrée du carré Pauwels vers l'entrée du Delhaize Mozart;
- Indiquer sur plan la borne de paiement Villo!;
- Marquer les SUL et les pertes de priorité;
- Clarifier le cheminement cyclable par des logos au niveau de l'arrêt Coghén, notamment avant et après le quai;

Aménagement paysager et gestion de l'eau:

- Eliminer les robiniers faux-acacias du projet, ces arbres étant considérés comme invasifs en Région de Bruxelles-Capitale depuis 2012 par Bruxelles Environnement;
- Fournir un plan de plantation (quelle essence à quel endroit);
- En lieu et place des carrés d'arbres classiques, implanter des arbres de pluies tel que préconisés par Bruxelles Environnement. Ces structures, des fosses de plantations en dévers de la voirie, sont ouvertes sur les côtés afin de recueillir les eaux de ruissèlements des surfaces alentours (cf. illustration de BE ou autre);
- Profiler les trottoirs, les zones de stationnement et les voiries de façon imperceptible mais permettant néanmoins à un maximum d'eau de ruissèlement de rejoindre les arbres de pluies et de s'infiltrer pour alimenter la nappe phréatique en période d'étiage;
- Adapter les essences d'arbres et de plantes couvre sols prévus afin que ce soient des essences supportant des épisodes très humides et très secs;

- Envisager la récupération des descentes d'eau de pluie des maisons et les guider vers les arbres de pluie, au moins à chaque fois que les eaux de toitures sont en l'état actuel transférées vers le filet d'eau à l'aide de gargouilles;
- Conserver les arbres qui peuvent être maintenus grâce à une largeur de trottoir suffisante et compléter l'alignement;
- Étudier la possibilité de poches de verdure (plusieurs arbres groupés) 530 et 528 maintenir voir 516 et 527;
- Prévoir une protection en fosse de plantation contre le stationnement;
- Reculer le poteau porte-caténaire hors du bien classé;
- Contraster les zones de stationnement par un revêtement plus noble qui s'intègre au reste comme un contour en pierre bleue;
- Proposer une autre matérialisation de la chaussée carrossable afin de retrouver une largeur moindre (éviter l'asphalte ou alors le limiter comme la situation existante en travaillant les zones tampon);
- Fournir le détail des fosses de plantation et leurs liens avec la gestion de l'eau de pluie (acheminement de l'eau, bordures, coupes, égouttage,...) idem pour les zones de stationnement;
- Justifier la taille de l'oreille de trottoir face au n°861;

Technique :

- Représenter les nouvelles chambres de visite décentrées construites par Vivaqua (celle située devant le n° 851 se retrouvera en plein milieu du quai d'embarquement de l'arrêt Globe);
- Compléter le dessin des voies de tram avenue Coghén;
- Clarifier le type de joint utilisé pour les pavés porphyre en stationnement (durabilité et résistance au charroi);
- Compléter les signaux A49 à peindre au sol (numéros 857, 666, 755, 572, 641, 554, 619, 480, 539, 408);
- Matérialiser les emplacements pour personnes porteuses de handicap (PH) demandées par des particuliers avec un liseré blanc et non en bleu plein et sans surligneur;
- Prévoir de la pierre bleue bouchardée, flammée ou striée en bordure de quai
- Respecter les pentes selon le RRU et anticiper l'écoulement des eaux de pluie (pour éviter toute stagnation en trottoir ou au niveau des passages piétons);
- Dalles podotactiles : se conformer aux prescriptions du cahier 4 du Vade-mecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale;
- Exclure l'asphalte coulé mais prendre de l'asphalte classique sur 5 cm pour les finitions et 7 cm pour le profilage avant;
- Sur plan, indiquer les obstacles verticaux, armoires électriques comprises (les déplacer si ils constituent un obstacle vertical, surtout entre la piste cyclable et le trottoir);
- Prévoir des poteaux contrastants par rapport à leur environnement pour une bonne visibilité;
- Les feux de circulation devront être munis de dispositifs sonores et/ou tactiles permettant aux personnes déficientes visuelles de connaître les périodes durant lesquelles il est possible d'effectuer une traversée;
- Vérifier le nombre et la répartition des avaloirs en coordination avec Vivaqua;
- Envisager si possible des avaloirs transversaux à placer juste avant les plateaux dans les rues les plus pentues : rue Jean-Baptiste Labarre, rue De Broyer, rue Victor Allard;
- Rajouter des avaloirs supplémentaires au droit des nouveaux élargissements de trottoirs dans les rues communales adjacentes
- Ne pas faire apparaître les terrasses qui sont provisoires (suppression du plan ou indication en pointillé);

Avis FAVORABLE unanime en présence du représentant de Urban.brussels-Direction de l'Urbanisme aux conditions émises ci-dessus.