

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 24/10/2013
objet n° 15

Dossier 16-41231-2013- Enquête n° 154/13

Demandeur : Monsieur ROSIÈRE - SOCIÉTÉ BRUXELLOISE DE GESTION DE L'EAU

Situation : Rue de Percke

Objet : l'aménagement de 2 bandes cyclables en béton de part et d'autre de la rue
AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41231-2013 introduite le 24.06.2013 par la SOCIÉTÉ BRUXELLOISE DE GESTION DE L'EAU c/o Monsieur ROSIÈRE et visant l'aménagement de 2 bandes cyclables en béton de part et d'autre de la rue sur le bien sis Rue de Percke;

Considérant que le PRAS situe la demande en réseau des voiries, pour partie en ZICHEE;

2 : Mesures particulières de publicité et/ou avis de la Commission de concertation

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

- application de la prescription particulière 25.1 du **PRAS**, en matière d'aménagement de voirie,

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 09.09 au 08.10.2013 inclus, et :

- le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants:

- le tracé du projet a une emprise importante sur la propriété du CPAS de Bruxelles. Il mentionne des incohérences de mesure et que le projet ne pourra se réaliser sans indemnisation préalable.

- la largeur de la voirie varie entre 2.75m et 4 ou 5m. L'IBSR recommande pour une voirie à sens unique une largeur de 2.75m et une piste cyclable suggérée de 0.9m. La largeur de la voirie ne permet pas de croisement de véhicules, soit sans rouler sur le bas côté, soit sans qu'il soit prévu des aménagements pour ces croisements. La largeur des pistes suggérées, d'une largeur de 0.50m sont plus dangereuse qu'autre chose. Le cycliste qui se sentirait en sécurité ne l'est pas ! De plus la bande de béton servira de bande de "confort" pour les automobilistes.

L'ACQU demande un plan d'alignement afin d'appréhender la largeur réelle nécessaire pour un bon aménagement des lieux. Elle demande également de ne pas calquer l'aménagement ait en Flandre, qu'elle juge dangereux. Le raccord à la limite de la région doit être bien étudié.

Elle demande des informations complémentaires quant au choix des matériaux qui passent de pavé à asphalte sans en connaître la raison. Elle demande accessoirement d'étudier une mise en zone 30 de la rue.

- Le projet fait perdre une partie du pittoresque de la rue. Le placement de panneau de béton en bordure du ruisseau doit être accompagné de végétation adéquate. Le sentier vicinal 136 qui mène à une source devrait être rétabli.

- La circulation est importante dans cette rue, servant de délestage de la chaussée de Waterloo. Il faut remettre les arbustes des bas côté qui ont été enlevés lors des travaux, ils participent au cadre champêtre. Propose de mettre la rue à sens unique.

- La circulation est importante notamment par la présence d'une école avenue Dolez.

L'étroitesse de la rue se marque déjà par la difficulté de s'y garer sans gêner la circulation. Où le stationnement sera-t-il possible? Une bande cyclable n'est ce pas suffisant à mettre du côté où il n'y a pas d'habitation.

- La réglementation de la vitesse sur cet axe doit viser une meilleure sécurité. Par des casses vitesse ou un sens unique.

- Le projet vise l'absurde. Il n'y a pas de vélos en semaine, peu le WE. L'élargissement de la voirie prévu va augmenter le trafic automobile. La sécurité des enfants du quartier qui ont l'habitude de jouer autour des maisons du quartier. Le parking des riverains (entre 133 et 141), seront supprimés. L'aspect esthétique du projet crée une cicatrice dans le quartier.

3 : Déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante : 25.07.2013: accusé de réception d'un dossier complet établi par l'AATL

Vu les avis rendus par les services techniques communaux, et notamment :

- Service Technique de la Voirie

Vu les avis rendus par les instances consultées en cours de procédure, et notamment :

- Vivaqua le 23.09.2013

4 : Description Sitex

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

- La rue de Percke est une rue étroite, pittoresque et pavée. Les voitures s'y croisent difficilement.

5 : Description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise :

- La réalisation de deux bandes de confort de 50cm de large sur la partie extérieure de la rue afin d'améliorer le confort des cyclistes empruntant la promenade verte et des cyclistes quotidiens, en continuité de l'aménagement existant en Flandre,

6 : Motivation sur la demande

Considérant que d'une façon générale, la demande telle qu'introduite suscite les considérations suivantes :

Quant aux plans

- Le dossier ne comprend pas de plan de la situation existante avant les travaux de pose des conduites, avec indication claire des limites et des bords de chaussée.
- La lisibilité de la situation existante en filigrane sur les plans terriers est insuffisante et ne permet pas d'apprécier correctement les modifications par rapport à l'ancienne situation (utiliser une couleur différente, p. ex.).
- Les plans doivent être complétés avec le dessin des limites de parcelles et l'alignement de fait.
- La nature des biens longeant la voirie doivent être indiqués, ainsi que leur éventuellement classement Natura 2000 ; les zones Natura 2000 doivent être colorées ou hachurées.
- Les plans doivent indiquer le numéro cadastral de *toutes* les parcelles limitrophes de la voirie et le nom des propriétaires.
- Les bâtiments ne sont pas clairement identifiables et différenciés des zones non bâties.
- Les trottoirs doivent être clairement identifiés, autrement que par une trame mentionnant leur revêtement (idéalement par une couleur).
- Les plans doivent être complétés de la signalisation, verticale et au sol.
- Les plans ne renseignent pas clairement s'il s'agit de bandes cyclables suggérées.

Quant au type d'aménagement

- L'aménagement de voirie proposé se révèle d'un type plus adapté à un environnement urbain – une chaussée bordée de trottoirs surélevés, ne cadre pas avec le caractère semi-rural de cette rue bordée sur un de ses deux côtés de pâtures et bois.
- Il semble que ce schéma soit simplement copié de celui de la Perkstraat – sur le territoire de Linkebeek – sans s'interroger sur la pertinence de cet aménagement.

Emprise du projet

- Il apparaît que la majeure partie du nouvel aménagement déborde de l'ancienne emprise de la chaussée, *entre autres* au droit de la parcelle 427B du CPAS de Bruxelles et la parcelle 402C du bois de Verrewinkel.
- De telles emprises doivent normalement être autorisées préalablement par un plan général d'alignement, alors qu'il n'en existe pas encore pour cette rue.

Aménagement :

Bandes cyclables

- L'intégration de bandes cyclable a été réalisée sans prise en compte des recommandations en la matière (L'IBSR prescrit une largeur de voirie totale de 5m à 5,20m, bandes cyclables de 90cm incluses).
- De plus, la largeur proposée de 50cm pour les bandes cyclables suggérées est inférieure au minimum de 90cm préconisé par le Vade-Mecum Vélo en Région de Bruxelles-Capitale édité conjointement par le MRBC et l'IBSR.

- Dans l'hypothèse où il s'agit bien de deux bandes cyclables suggérées, ces deux bandes de béton incluses dans la chaussée carrossable seront obligatoirement empruntées par les véhicules automobiles (obligation du code de la route de se tenir le plus près du bord droit de la chaussée) avec les conséquences qui s'ensuivent pour la sécurité des cyclistes qui y circuleraient.

Chaussée carrossable

- Alors que le projet prévoit majoritairement un élargissement de l'emprise par rapport à l'ancienne situation, celle-ci est inexplicablement maintenue à certains endroits, comme aux abords du virage jouxtant le carrefour avec le Clos de Percke. La faible largeur carrossable s'y révèle insuffisante et augmente les risques d'accidents vu le manque de visibilité dans la courbe.

- Les variations progressives de la largeur totale carrossable (de 4,50m à 2,75m) ne sont pas de nature à ralentir le trafic comme l'auraient été des rétrécissements ponctuels adéquatement marqués.

- Drève Pittoresque : il est préférable de réasphalter la chaussée sur toute sa largeur plutôt que de se contenter de la seule tranchée.

Stationnement

- Le projet ne prévoit aucune solution pour le stationnement des véhicules des riverains, particulièrement au droit des habitations n° 133 à 145 et 144, qui ne disposent pas de possibilité de parking en propriété privée. La largeur de 4,34m à cet endroit n'autorise pas le stationnement sur la chaussée car un véhicule stationné doit laisser 3m de chaussée libre.

- Il est à remarquer qu'il existe un emplacement de parking pour personnes à mobilité réduite à cet endroit.

Carrefours

- Aménagement du carrefour Percke / Pittoresque à revoir : implantation peu adéquate des trottoirs et bandes cyclables, importante imperméabilisation du sol...

- Les raccords avec les limites d'aménagement dans la rue de Percke et la Drève Pittoresque sont à revoir / affiner.

Suggestions d'aménagement

D'autres solutions d'aménagement ont-elles été étudiées (pour autant que la largeur de l'emprise le permette), telles que par exemple :

- Convertir la totalité de la largeur utilisable en zone résidentielle à la vitesse limitée à 20km/h (Circ. Min. 23.06.1978).

AVIS DEFAVORABLE unanime en présence de la B.D.U.-Direction de l'urbanisme