

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 29 juin 2011
objet n°03

Dossier 16-39956-2011 - Enquête n°0121/11

Demandeur : BRUXELLES MOBILITE- AED c/o Mr Eric Ghislain

Situation : chaussée de Waterloo

Objet : réaménagement de la chaussée de Waterloo entre la Bascule et l'avenue Churchill

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme 16-39956-2011 introduite le 13/04/2011 par BRUXELLES MOBILITE- AED c/o Monsieur Eric Ghislain Eric et visant le réaménagement de la chaussée de Waterloo entre la Bascule et l'avenue Churchill,

Considérant que le PRAS situe la demande en zone de voirie et espace structurant ;

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

Considérant que la demande devait être soumise aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- o application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun)
- o application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ; et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe a à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes)

Considérant que la demande devait être soumise à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :

application de la prescription particulière 21. du PRAS (ZICHEE : modification visible depuis les espaces publics)

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est tenue du 16/05/2011 au 16/06/2011, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé

Considérant que les réclamations ont porté sur les aspects suivants:

- o les difficultés de stationnement qui résulteraient de l'adoption d'un tel projet constitueraient un préjudice grave pour les activités commerciales du quartier dont les premiers à pâtir seraient les habitants du voisinage immédiat ;
- o les possibilités et facilités de stationnement ont joué un rôle non négligeable lors du choix de son domicile. Une modification significative de l'environnement actuel l'obligerait logiquement à revoir sa situation face à l'accroissement des coûts et aux désagréments qui en découleraient.
- o opposition au projet. La STIB ne semble pas se soucier des nuisances et inconvénients majeurs que créeraient l'interdiction d'accès aux voitures entre les arrêts Legrand et Bascule, contraignant les véhicules à emprunter la Rue Emile Claus.
- o des remarques sur :
 - o Les emplacements ;
 - o Les plantations d'arbres ;
 - o Les zones de déchargements ;
 - o Le plein site de la STIB ;
- o opposition aux plans introduits pour la chaussée de Waterloo, au motif que des bureaux se trouvant à cette adresse, il deviendra impossible aux clients de ce cabinet de l'atteindre étant donné que les rues avoisinantes sont déjà surchargées. Ce plan portera donc un énorme préjudice à cette activité ainsi d'ailleurs qu'à tous les habitants du quartier et particulièrement aux commerçants.
- o constatation que la zone de livraison en face d'un restaurant au n°717 est remplacée par des places de parking. Une nouvelle zone de livraison longue de 15mètres est prévue au niveau du n°719 devant le magasin « Carrefour ».

- o l'importance de cette zone de livraisons pour ce restaurant et les paramètres suivants:
 - o Le camion de livraison vient deux fois par semaine.
 - o Le choix des jours est parfois modifié.
 - o Le partage de la zone, dans la mesure où tous les matins, le magasin Carrefour reçoit plusieurs camions,
 - o Le camion de livraison est long de 20 mètre.
- o une demande, en conséquence, de maintenir devant le n°717 une zone de livraison longue d'au moins 22 mètres, accessible du lundi au samedi entre 7h et 10h.
- o une suggestion de placer des signaux routiers interdisant de s'arrêter et de stationner dans le sens Legrand-Churchill, de sorte à avoir deux voies réellement véhiculaires.
- o l'avantage éventuel de placer des feux au carrefour Legrand-Waterloo avec réglage possible pour les trams et l'économie de temps pour les trams et la sécurité pour les piétons qui pourraient en être accrues.
 - o L'absence de parking du côté des immeubles ;
 - o La perte de dizaines d'emplacements de parking ;
 - o Le danger à la sortie des garages ;
 - o Le franchissement du « site propre » pour rentrer dans les garages ;
 - o la question en cas de déménagement ou de travaux à réaliser dans les immeubles, les camions bloquant la circulation ;
 - o L'accès aux garages « entrée et sortie » pendant les travaux
 - o La durée des travaux et les nuisances de chantier
 - o La question du passage pour les piétons qui traversent l'avenue Churchill (nombreux enfants qui vont à l'école), le danger à l'heure actuelle

3 : déroulement de la procédure

Considérant que l'accusé de réception d'un dossier complet a été délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 19/04/2011

Vu le rapport d'incidences ;

Vu les avis rendus par les services communaux, à savoir :

- o Le Service Technique de la Voirie le 28.06.2011
- o Le Service de la Mobilité dont l'analyse est incluse dans la présente motivation

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

- o La STIB en date du 28.04.2011
- o L'IBGE en date du 17.05.2011

4 : description Sitex

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

- o Le quartier dans lequel sont projetés les travaux est un quartier résidentiel et mixte proche du Bois de La Cambre,
- o Il est structuré, dans le sens nord-sud, par la chaussée de Waterloo (RN5), classée voirie inter-quartier au PRD, sur laquelle porte la demande,
- o La chaussée de Waterloo est parcourue par des lignes de bus exploitées par la STIB, TEC et De Lijn,
- o Le PRD reprend cette chaussée de Waterloo en catégorie « espace structurant de type I » et y vise une modération du trafic automobile et une amélioration des déplacements doux et du verdoisement,
- o Dans le sens est-ouest, c'est l'avenue Churchill, avec débouché vers les voiries du Bois de La Cambre, qui assure le rôle de voirie principale, classée comme telle au PRD.
- o La desserte est-ouest en transports en commun est assurée principalement par l'avenue Churchill (équipée d'un site propre de bout en bout) à l'ouest, et se complète, via l'avenue Legrand vers Ixelles, Etterbeek, Woluwe, en direction des boulevards de grande ceinture (équipés également d'un site propre de bout en bout),
- o Entre ces deux axes importants qui assurent la desserte de ces communes en tram, le tronçon sur lequel porte la présente demande constitue un chaînon manquant,
- o La Bascule est un important noyau commercial du territoire communal et présente une offre et un attrait commerciaux qui dépassent le quartier, qui se développe un peu dans les rues avoisinantes et qui se connecte à celui, étiré, de la rue Vanderkindere.
- o La circulation y est dense et régie, de carrefour en carrefour, par des feux tricolores,
- o Actuellement, on y stationne des deux côtés, et dans les deux directions, l'espace de la voirie est partagé par le trafic et les transports en commun
- o Le quartier comporte un parking public de grande capacité (450 places, dans le complexe commercial de la galerie sise chaussée de Waterloo, 715)

- o Face à celui-ci, dans le complexe mixte dénommé « Rivoli », rue Emile Claus 47 , 150 on compte également emplacements, avec accès à l'arrière de la galerie, via la rue Saint-Georges (sur le territoire d'Ixelles))
- o Les rues perpendiculaires (Claus, De Praetere et Legrand) nécessitent l'utilisation du disque de stationnement (2 heures maximum)
- o Le quartier fait l'objet d'un plan d'action de stationnement dans le cadre du PCM (zone rouge/zone verte)
- o En matière de trajets cyclables, l'ICR B, (rocade), traverse la chaussée de Waterloo au carrefour Legrand/Vanderkindere
- o la zone de stationnement réservée aux taxis existante à l'entrée de la galerie Bascule est à maintenir

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise:

- o **Pour le tronçon entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand**, la création d'un site propre pour transports en commun en répartissant l'espace public entre alignements comme suit :
 - o Un trottoir à l'est, le long du Bois de La cambre, de largeur variable mais supérieure à 1,50 mètre, pourvu de potelets anti-stationnement
 - o Une zone de parage d'1,80 mètre de largeur, longeant le trottoir et en encoche de la circulation sur un développement de l'ordre de 240 mètres, dont une aire de livraisons de 16 mètres de long, soit une capacité de parage estimée à 45 emplacements,
 - o Une bande carrossable (3,57 mètres de largeur), intégrant la voie de tram en direction de l'est, avec bande cyclable suggérée entre les rails,
 - o Un site spécial franchissable surélevé (3,35 mètres de largeur), réservé à la voie de tram en direction de l'avenue Churchill,
 - o Une bande carrossable (3,94 mètres de largeur), avec bande cyclable suggérée latéralement, le long du trottoir à l'ouest,
 - o Un trottoir à l'ouest, de largeur variable, de l'ordre de 2,00 mètres
- o **Pour le tronçon entre l'avenue Legrand et la Bascule:**
 - o Le déplacement d'un arrêt de bus face au magasin « Nopri », dans la direction du faubourg,
 - o L'amélioration du confort des arrêts,
 - o Le déplacement d'une traversée piétonne à hauteur de la rue Emile Claus,
 - o Le renouvellement de l'éclairage,
 - o La rénovation des trottoirs.

6 : motivation sur la demande :

Considérant que la demande est introduite en vue de l'amélioration de l'exploitation des transports en commun, et porte également sur des améliorations à apporter dans le tronçon où ne passe pas le tram,

Que l'impact du projet diffère selon le tronçon dans lequel on se trouve ;

A. pour le tronçon entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand :

Considérant que le parti de la demande est principalement fonctionnel et propose, comme éléments de nature à améliorer l'esthétique de la chaussée, la rénovation des surfaces et l'éclairage ;

B. pour le tronçon entre l'avenue Legrand et la Bascule:

Considérant que le parti de la demande vise, par la rénovation des surfaces et de l'éclairage, ainsi que par les plantations d'arbres, à structurer autant que possible l'espace public et à améliorer l'esthétique du noyau commercial;

C. considérant, pour la totalité du projet :

En terme de mobilité

• Trafic routier

Considérant que le maintien d'une bande dans chaque sens de circulation, dont une partagée avec les voies de tram, ne devrait pas porter atteinte à la fluidité du trafic,

Que le rapport d'incidences évoque à plusieurs reprises la possibilité d'une mise à sens unique de l'avenue Legrand,

Qu'il le rappelle au point 3.4.2, dans les alinéas relatifs aux cyclistes et aux piétons,

Que cette possibilité ne peut être retenue, notamment en raison du fait :

- o que le Bois de La Cambre est interdit aux véhicules de plus de 3,5 T,
- o que la desserte du noyau commercial doit être assurée, et qu'il ne peut s'envisager pour cela d'utiliser la seule la chaussée de Vleurgat, bien que bénéficiant d'un statut supérieur à l'avenue Legrand dans la hiérarchie des voiries,

- o que si la chaussée de Vleurgat présente une largeur entre alignements de 18 mètres pour 16 mètres à l'avenue Legrand, de nombreux petits commerces s'y sont installés, dont des commerces horeca, qui génèrent plus de mouvements et de livraisons,
 - o que la situation en matière de commerces n'est en rien comparable dans l'avenue Legrand
 - o qu'il est nécessaire de garantir plusieurs voies d'accès du fait de la présence commerciale de chaque côté de la chaussée et de la difficulté qu'il y aurait d'imposer aux poids lourds des manœuvres de demi-tour,
 - o que lors des jours de fermeture du Bois de La Cambre, l'impact d'une telle mesure sur la mobilité est-ouest dans le quartier se fera d'autant plus ressentir,
 - o les mesures envisagées (dont la signalisation de la fermeture du Bois de La Cambre dès la Bascule) ne sont pas de nature à résoudre les déséquilibres qu'occasionnerait une telle mesure,
 - o que le projet ne propose pas de réaménagement conséquent de l'avenue Legrand, ce qui s'avère nécessaire et préalable à toute volonté de mise de cette voirie en sens unique limité (SUL),
 - o qu'en outre, les incidences d'une telle mesure devraient être étudiées dans un périmètre de plus grande échelle,
- **Parking et accessibilité**
 Considérant que le projet opte pour du parking longitudinal, du côté du Bois de La Cambre où il n'y a qu'une entrée vers un parking privé (n°762) ;
 Que le rapport d'incidences fait état de 81 emplacements existants dans le tronçon entre l'avenue Churchill et l'avenue Legrand, à raison de 51 le long du Bois de la Cambre et 30 le long de l'autre rive de la chaussée,
 Qu'en supprimant toute possibilité de parcage le long de la chaussée (côté impair), la demande supprime notamment une capacité de l'ordre de 19 emplacements le long du trottoir entre l'avenue Bel Air et la rue Vanderkindere, rive d'îlot où seul le n°753 compte des entrées de garage,
 Que vu la largeur entre alignements, il n'est pas possible d'aménager à la fois du parking longitudinal des deux côtés et les diverses bandes de circulation projetées
 Que par contre, l'îlot au sud comporte plusieurs entrées de garage, et notamment des regroupements de celles-ci,
 Que la possibilité de développer la capacité du parking existant du n°762 (+/- 60 emplacements) n'a pas reçu l'assentiment du propriétaire de cette parcelle,
 Qu'il s'indique d'intégrer aux plans définitifs le placement ultérieur des horodateurs, en fonction des disponibilités d'espace en trottoir, sans nuire à l'activité commerciale ou au passage des piétons et de réaliser les travaux préparatoires (fondations, raccordements en attente,...) afin d'éviter de devoir ré-ouvrir les trottoirs
 Qu'il s'indique de maintenir une zone de livraisons la plus polyvalente possible pour les commerces établis aux n° 717 et 719, vu la spécificité de ces commerces et leur mode de livraisons, en portant sa longueur à 18 mètres
 - **Transports en commun et usagers**
 Considérant que le trajet vise à améliorer la vitesse commerciale de la ligne de tram 7 et de bus 38 de la STIB, et profitera également aux lignes de bus W et 365 (TEC) ainsi que 136 et 137 (De Lijn),
 Considérant que ce tronçon de la chaussée ne comporte pas d'arrêt, et donc ne nécessite pas de quais,
 Que le choix de réaliser le site spécial franchissable dans la direction « sortie de ville » est motivée par le fait qu'un bon phasage des feux aux carrefours proches peut assurer la fluidité recherchée pour les transports publics dans la direction « ville »,
 Que la réalisation d'un quai de plus de 60 mètres le long de la rive Sud de l'avenue Legrand, vers l'Est à partir du n°86 ne se justifie en rien,
 Qu'il y a lieu de réaliser deux quais de longueur identique et de prévoir des zones de stockage de l'ordre de 2 véhicules entre la fin des quais et le carrefour,
 Qu'il y a lieu de prévoir l'asphaltage de l'avenue Legrand à l'occasion des travaux de modification des voies de tram dans cette artère,
 Qu'il y a lieu de déplacer l'arrêt de bus en le situant face à l'entrée de la galerie, avant la zone de livraisons e prévoir des bancs à proximité, sur l'esplanade.

Piétons

Considérant que la distance entre les traversées piétonnes de l'avenue Churchill et de la rue Vanderkindere est importante (plus de 260 mètres) et qu'une traversée complémentaire (face à Bel Air, au droit de l'avancée de trottoir projetée du côté du Bois s'impose :

- o pour rejoindre le Bois depuis l'avenue Bel-Air,
- o pour rejoindre celle-ci depuis les parkings longitudinaux,

Que le flux de piétons actuel entre le 753 et le 755 ne justifie pas le trottoir traversant projeté au carrefour que forme la chaussée avec l'avenue Bel-Air en raison :

- o de la typologie de celle-ci,
- o du recul de la ligne de perte de priorité (marquage en dents de requin) en aval de ce trottoir traversant, qui hypothèque la visibilité sur le trafic venant du nord

Que par contre, le trottoir traversant projeté à l'angle Waterloo – Churchill se justifie ;

Qu'il se justifierait également de généraliser ce principe pour les petites voiries perpendiculaires à la chaussée, dans le noyau commercial, ainsi qu'à l'entrée du parking de la galerie ;

Qu'il s'indique, à l'occasion de ces modifications, de veiller, dans ces aménagements, à la bonne accessibilité des rues et du parking, ainsi qu'aux détails techniques (seuils et dénivelées,...) dans l'accès des trottoirs aux PMR

• **Cyclistes**

Considérant que la demande prévoit l'insertion des cyclistes par des bandes cyclables suggérées (BCS) dans les espaces carrossables de la voirie ;

Que la traversée de la chaussée par l'ICR au carrefour Legrand/Vanderkindere se fait actuellement dans un aménagement insécurisant pour les cyclistes,

Qu'à cet égard, l'aménagement d'un petit îlot séparateur de trafic en face du n°730 et sa prolongation par une ligne continue infranchissable jusqu'au n°702 constitue une amélioration,

Qu'il y a lieu de prévoir des emplacements de parking à vélo sur le trottoir élargi, du côté du Bois de la Cambre et de maintenir ceux existants à la rue Vanderkindere,

En terme de plantations

Considérant que le projet prévoit ne prévoit pas de plantations, à l'exception d'une possibilité de planter des arbres fastigiés (7 sujets, ormes ou chênes) pour ponctuer les trottoirs aux carrefours du noyau commercial proprement dit,

Que cette logique devrait prévaloir sur l'élargissement du trottoir au Nord de la rue De Praetere et sur ceux de part et d'autre de la rue de La Bascule ;

En terme d'éclairage

Considérant que le projet prévoit le renouvellement de l'éclairage dans une logique d'axe et avec un type d'appareil placé à une hauteur de 7 mètres dont le modèle s'accorde à l'esthétique du Bois de La Cambre, site classé;

Que la demande prévoit par ailleurs une hauteur moindre (4 mètres) pour les appareils à placer le long du Bois de La Cambre, adaptée à la lisière de celui-ci et à la circulation piétonne qui la longera sur le trottoir

Par rapport à l'application de la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun),

- o La demande permettra une requalification des lieux et une amélioration des performances des transports publics par le site propre partiel tel que projeté,
- o La demande améliorera l'espace public et l'attrait d'un important noyau commercial,

Par rapport à l'application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ;

- o La demande ne reprend pas explicitement la mise à sens unique de l'avenue Legrand, et les incidences de cette mesure n'ont pas été abordées,
- o Il est donc exclu d'imaginer la mettre en œuvre consécutivement à la mise en œuvre des travaux prévus dans la présente demande,

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, (application de la prescription particulière 21. du PRAS - modification visible depuis les espaces publics), la demande améliorera l'esthétique des lieux, notamment par le tracé simple et lisible des espaces dévolus à chaque type de trafic ainsi que par le renouvellement des trottoirs et de l'éclairage,

7 : conditions de modification de la demande

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

1. ne pas instaurer de sens unique dans l'avenue Legrand, et y prévoir un asphaltage lors des travaux de renouvellement des voies;
2. réaliser, avenue Legrand, deux quais de même longueur (45 mètres maximum) en assurant une zone de stockage de l'ordre de 2 véhicules entre l'extrémité du quai et le carrefour,
3. prévoir une traversée piétonne complémentaire entre l'avenue Bel Air et l'élargissement du trottoir (du côté du Bois de La Cambre) qui lui fait face,
4. ne pas réaliser de trottoir traversant au débouché de l'avenue Bel-Air dans la chaussée
5. généraliser par contre ce principe de trottoir traversant au débouché des petites rues perpendiculaires à la chaussée, à savoir la rue De Praetere, la rue Emile Claus et la rue de la Bascule, et étendre ce principe au trottoir devant l'entrée du parking de la galerie,
6. veiller, dans ces aménagements, à la bonne accessibilité des rues et du parking,
7. veiller aux détails techniques (seuils et dénivelées,...) dans l'accès des trottoirs aux piétons et aux PMR
8. généraliser les zones avancées pour cyclistes à chaque carrefour à feux,
9. prévoir des emplacements de parking pour vélos sur l'élargissement de trottoir dont question à la condition 4,
10. prévoir la plantation d'arbres également sur l'élargissement du trottoir au Nord de la rue De Praetere et sur ceux de part et d'autre de la rue de La Bascule
11. déplacer l'arrêt de bus en le situant face à l'entrée de la galerie, avant la zone de livraisons e prévoir des bancs à proximité, sur l'esplanade,
12. déplacer en conséquence la longueur de la zone de livraisons à proximité de l'arrêt de bus (direction « faubourg » en portant sa longueur à 18 mètres) pour permettre la bonne desserte des commerces installés de ce côté de la chaussée,

Considérant que ces modifications :

- o Sont accessoires en ce qu'elles ne mettent pas en péril l'objectif du projet de la demande et visent à peaufiner l'aménagement en fonction des résultats de l'enquête
- o Visent à répondre à des objections que suscite la demande telle qu'introduite, dont des arguments avancés par les riverains et usagers pendant l'enquête publique
- o Ne modifient pas l'objet de la demande, toutes les fonctionnalités projetées étant gardées, voire améliorées.
- o Sont telles que l'article 191, alinéa 2 ou 177/1, alinéa 2 du CoBAT peuvent être d'application

Avis **FAVORABLE** à condition de répondre aux conditions émises ci-avant