# Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme Commission de Concertation séance du 29 juin 2011 objet n°02

Dossier 16-39878-2011 - Enquête n ⁰111/11 Demandeur : STIB, c/o Mr Christian Dochy

Situation : rue de Stalle, rue de l'Etoile, chaussée de Neerstalle

Objet : le renouvellement des voies et l'aménagement d'un site spécial franchissable

## **AVIS**

## 1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme 16-39878-2011 introduite le 27/01/2011 par la STIB c/o Monsieur Christian Dochy, et visant le renouvellement des voies au carrefour que forme la rue de Stalle avec la chaussée de Neerstalle et la rue de l'Etoile, ainsi que l'aménagement d'un site spécial franchissable dans le 1er tronçon de la rue de Stalle;

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 :

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)

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est tenue du 09/05/2011 au 09/06/2011, ainsi que la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé

Considérant que les réclamations ont porté sur les aspects suivants:

- Une impression générale positive, le projet améliorant la sécurité des cyclistes.
- Une amélioration dans l'approche de l'aménagement de ce tronçon de la rue de Stalle, le projet étant cependant perfectible,
- L'absence d'une étude d'incidences couvrant les trajets des trams 4, 82 et 97 sur la Commune d'Uccle ainsi que le parking de dissuasion, qui mettrait le projet en perspective avec le projet « VGSB » de la région flamande, le dépôt « Marconi », et les nuisances inhérentes au trafic routier, une demande de plan de mobilité entre l'autoroute et Uccle, pour la zone couvrant partiellement les territoires d'Uccle, de Forest et de Drogenbos,
- les critiques et/ou améliorations suggérées en matière d'éclairage public, d'égouts, de plantations, de cyclistes, de l'environnement sonore et vibratoire, de plantations, d'usagers faibles, la coordination des travaux des concessionnaires, de revêtement amovible pour accéder aux impétrants,
- o une demande de limitation de vitesse à 10 km/h dans le carrefour et de placement de rails performants en terme d'atténuation sonore et vibratoire
- o une demande que les bus empruntent également le site propre (TEC, De Lijnn, STIB)
- o la pose de radars entre le carrefour sur lequel porte le projet et celui que forme la rue de Stalle avec la rue E. Michiels,
- o l'accès aux garages existants durant le chantier, ainsi que la simultanéité de ce chantier avec celui du magasin « Colruyt »,
- o des détails d'aménagement pour améliorer les passages piétons et les quais

Considérant que l'accusé de réception d'un dossier complet a été délivré par le Fonctionnaire délégué en date du 23/02/2011

Que la demande a été modifiée en application de l'article 126/1 du CoBAT le 11/04/2011;

Vu le rapport d'incidences ;

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

- o le Service de la Mobilité dont les remarques sont intégrées dans la présente motivation ;
- o le Service Technique de la Voirie en date du 09/06/2011;

#### 4 : description Sitex

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

o Le quartier se situe à la limite régionale et constitue le 1<sup>er</sup> véritable quartier urbain que l'on rencontre lorsque l'on arrive par l'autoroute, sortie Drogenbos, et que l'on se dirige vers la ville;

- Il est caractérisé par une mixité de fonctions (équipement, commerces, entreprises, ...) qui va diminuant au fur et à mesure de la reconversion des grands sites d'entreprises devenus désuets;
- o Il en résulte une requalification du quartier en quartier résidentiel, ainsi qu'une amélioration des intérieurs d'îlots et, au fur et à mesure de la mise en œuvre des permis délivrés, du caractère paysager de l'axe structurant qu'est la rue de Stalle;
- La rue de Stalle prolongée est caractérisée par un bâti commercial où sont implantés des commerces de grande surface et des grands commerces spécialisés,
- o La rue de Stalle a été réaménagée au début des années '90, la voirie intégrant à cette occasion un site propre dédié aux transports en commun,
- o Sur la longueur de la voirie, dont le parti d'aménagement se prolonge vers la ville par l'avenue Brugmann sur près de 4 kilomètres, puis par la chaussée de Charleroi, le site propre n'est partiel que dans le 1<sup>er</sup> tronçon, d'environ 100 mètres de longueur, sur lequel porte la demande,
- Les voies de tram sont en effet aménagées à même la rue de stalle (1 bande de circulation direction ville) entre la sortie du carrefour et l'amorce de l'arrêt « Edouard Michiels », où ils intègrent le site propre ,
- o Au delà du carrefour, le site propre est de nouveau aménagé dans les deux sens,
- o Le tronçon de voirie sur lequel porte la demande présente une typologie de chaussée bruxelloise (comme par exemple la chaussée d'Alsemberg) et est actuellement aménagée comme suit, depuis l'alignement sud jusqu'à l'alignement nord (environ 19 mètres entre alignements):
  - Un trottoir de largeur variable (minimum 2 mètres), longé d'une bande de stationnement longitudinal (9 emplacements) en encoche et ponctué de 4 arbres d'alignement,
  - o Une voie carrossable à une bande de 4 mètres de largeur, empruntée par les trams et les bus.
  - Le site propre partiel (direction faubourg) sur une largeur de 3,60 mètres.
  - Une voie carrossable à deux bandes de circulation de 5,20 mètres de largeur, amorçant les manœuvres dans le carrefour, dont celles de tourne-à-droite et de tourne-à-gauche,
  - Un trottoir d'une largeur quasi constante de 2,20 mètres.

### 5 : description demande telle qu'introduite

### Considérant que la demande modifiée (article 126/1 du CoBAT) :

- Vise le réaménagement des abords du carrefour que forme la rue de Stalle avec la chaussée de Neerstalle et la rue de l'Etoile, et comprend le remplacement des voies de tram dans une mise en œuvre soucieuse d'atténuer les nuisances vibratoires et acoustiques,
- o Propose principalement le ré-aménagement du site propre sur le tronçon de +/-100 mètres et une largeur de 6,60 mètres, de sorte à le réaliser dans les deux directions ;
- o Vise de ce fait à extraire du trafic les divers véhicules de transport en commun,
- o Propose, de part et d'autre, une bande de circulation unique, d'une largeur réduite à 3,00 mètres, en asphalte ocre et en régime de « zone 30 »,
- o Propose, le long des alignements, des trottoirs plantés d'arbres d'alignement palissés, (alternance de Carpinus betulus et d'acer campestre), à raison d'un sujet tous les 5 mètres
- o Crée de la sorte un écran de verdure à l'avant-plan des façades,
- o Propose des modifications dans la largeur des quais et des trottoirs, ainsi que dans les abouts de quais dans la rue de Stalle au delà du carrefour,
- o Déplace, en conséquence de ces modifications, des emplacements de parking et des poteaux de caténaires,

### 6: motivation sur la demande:

Considérant que la demande porte sur un réaménagement partiel de voirie dans un tronçon d'un important axe routier de pénétration vers la ville, où la largeur entre alignements est réduite au regard de celle que l'on retrouve plus loin,

Que ce tronçon de voirie doit assurer, dans cette largeur la fonction de trafic automobile, des transports en commun, des piétons et des cyclistes,

Que les plans sont très peu cotés, et qui en impose une analyse par lecture à l'échelle,

Que la précision des largeurs des espaces dévolus à chaque type d'usager dans l'amorce de la rue de Stalle est d'autant plus importante qu'à cet endroit, l'espace disponible entre les alignements nécessite une grande précision pour assurer la fonctionnalité de la voirie en raison du cumul des différents trafics à accueillir (site propre + trafic automobile dans les deux sens, y.c. insertion des cyclistes + piétons),

Que la demande vise principalement à améliorer le passage des transports en commun via l'élargissement du site propre au trajet des véhicules dans la direction de la ville,

Considérant qu'au regard du motif d'enquête publique (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), le projet tel qu'introduit suscite les observations suivantes :

### En matière de transports en commun :

- Le souhait de prolonger le site propre sur ce tronçon procède d'une logique d'aménagement cohérent d'un tel axe urbain;
- Il permettra une simplification de lecture de l'espace public et de ce fait éliminera certains dangers inhérents aux hésitations que peut susciter une situation complexe ou ambiguë telle qu'elle existe,
- o Il permettra également de simplifier de facto les divers types et le nombre de marquages et panneaux routiers inhérents à la situation,

## En matière de parking :

- o Hormis un emplacement pour PMR à hauteur du n°260, le projet supprime tout parking public de ce troncon de la chaussée actuelle.
- La perte des places de stationnement est compensée par 3 emplacements rue de l' Etoile, 3 emplacements rue de Stalle, au delà du carrefour (direction « faubourg »), ainsi que 2 emplacements entre le passage piétons et la station services DATS
- o Les deux fronts bâtis présentent peu de garages ou d'entrées carrossables,
- o Il s'indique, lorsque c'est le cas, d'assurer la meilleure visibilité possible pour les manœuvres d'accès à ces lieux de parcage, notamment par une répartition appropriée des plantations d'arbres palissés

### En matière de circulation routière:

o S'agissant d'un important carrefour et de voiries parcourues par un charroi lourd et encombrant (notamment les livraisons du centre logistique de la Police fédérale), un trafic dense aux heures de pointe et un trajet attractif pour les cyclistes (alternative au moindre relief en direction de Forest, de Drogenbos,...), il importe de veiller au bon fonctionnement de la partie de voirie dédiée à chaque type d'usager et à la fluidité de chacun des trafics,

## En matière de cyclistes :

- o le fait de sortir les rails d'une partie carrossable de la voirie en direction de la ville est une amélioration sensible du confort des cyclistes,
- le maintien des cyclistes dans les voiries doit cependant pouvoir s'accompagner d'un espace carrossable suffisamment large pour assurer une fluidité de leur déplacement en cas de congestion du trafic automobile,
- o il s'indique de tendre vers la largeur minimale en vigueur dans les autres tronçons de cet axe lorsqu'il est aménagé sur une bande de circulation, à savoir 3,60 mètres,
- o En matière de piétons :
- o les passages pour piétons sont maintenus, et pour celui qui permet la traversée de la rue de Stalle au carrefour :
- o le confort des piétons à l'angle Stalle-Neerstalle (à hauteur du n°189 et du n°458 de la chaussée), amélioré dans la demande (espace de 1,95 mètre en diagonale de l'angle), peut être encore davantage optimisé,
- o de l'autre côté, (à hauteur du nº288 et nº2 de la rue de l'Etoile), la demande maintient une largeur de 2,30 mètres
- o le déplacement et la multiplication des poteaux de caténaires et/ou d'éclairage (repris n° 15 à 21 au plan) en trottoir et le long des façades, dans le tronçon de la rue de Stalle entre la rue Egide Van Ophem et la rue de l'Etoile est au détriment du confort des piétons,
- o leur implantation entre les arbres est souhaitable,
- il s'indique de disposer des aires de trottoirs à la fois confortables et protégées, et d'une bonne visibilité pour les manœuvres d'accès et de sortie du garage évoqué au cours de l'enquête,
- o il s'indique de revoir les trottoirs en fonction des diverses conditions émises,

# En matière de plantations :

- o le choix des plantations proposées résulte du peu d'espace disponible entre alignements,
- o les tronçons comparables le long du même axe ne sont pas plantés d'arbres d'alignement, (dont celui de l'avenue Brugmann, entre le square Marlow et le square des Héros, malgré une largeur supérieure (+/- 3 mètres de plus) entre alignements,

- o le rythme des arbres et le choix des grilles au sol de la demande modifiée (1,50 mètre x 1,50 mètre) déterminent un solde d'espace de trottoir qui sera peu utilisé, les piétons se déplaçant préférentiellement en ligne droite,
- o cet aménagement d'arbres est également à l'avant-plan de quelques vitrines commerciales de ce troncon de la rue,
- o la demande s'accompagne en conséquence d'un changement de typologie paysagère de cet axe, sur un tronçon de faible longueur au regard de son développement total vers la place Stéphanie,
- o il s'indique en conséquence d'espacer davantage les plantations, d'opter pour des grilles à arbres de moindre dimensions et de réaliser ces plantations dans une seule essence d'arbres

#### 8 : 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. élargir la bande carrossable en direction du faubourg en la portant à 3 mètres
- 2. adapter les trottoirs et traversées piétonnes comme suit :
  - a. trottoirs rue de Stalle
    - adaptation de largeur en conséquence de la modification de largeur des bandes carrossables, en combinant caténaires et luminaires
    - ii. choix de grilles à arbres de moindre dimensions,
    - iii. implantation des poteaux caténaires et/ou d'éclairage entre les arbres et non contre les façades, en combinant caténaires et luminaires
  - b. traversée de la rue de Stalle (angle à hauteur du n°189 et n°458 chaussée de Neerstalle) :
    - optimisation du confort des piétons en attente de traversée par un tracé de bordure le plus possible parallèle à la courbe des voies de tram ceci pour les raisons liées au confort des piétons, à la sécurité des manœuvres et à la visibilité des vitrines,
  - c. traversée de la rue des Polders
    - rectification du tracé en situant celui-ci dans le sens de la marche des piétons et non en oblique
    - ii. insertion, dans les trottoirs de part et d'autre de celle-ci, de dalles podo-dactyles
- 3. réaliser la totalité de la voirie dans le même asphalte
- 4. vérifier l'adéquation des aménagements proposés avec les futurs accès du Colruyt tels que prévus dans le récent permis d'urbanisme délivré à cette société
- privilégier un revêtement lisse différencié pour le site propre qui évite de générer bruits et vibrations
- 6. coter les plans

Considérant que ces modifications :

- o Sont accessoires en ce qu'elles n'hypothèquent ni l'objectif ni le parti du projet,
- Visent à répondre aux objections que suscite la demande modifiée, en ce que des réclamations ont été introduites par divers types d'usagers,
- Ne modifient pas l'objet de la demande

Qu'en conséquence, ces modifications sont telles que les articles 126/1 ou 191 – alinéa 2 du CoBAT peuvent être d'application et que le permis pourrait être délivré dès réception des modifications.

Avis FAVORABLE à condition de répondre aux conditions ci-avant.