

Séance du 27/11/2014 / Zitting van 27/11/2014
ORDRE DU JOUR/DAGORDE

- 09h00 1) – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.891-2014 (art.177)
Situation : Parc de Wolvendael
Demandeur : Administration communale d'Uccle - Service Vert
(Le placement d'une balançoire géante dans une aire de jeux-régularisation)
(Avis CC uniquement – CoBAT : art.207 – bâtiment classé ou en cours de classement)
- 09h20 2) – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.836-2014
Situation : Avenue Winston Churchill 196
Demandeur : OP MANAGEMENT sa - Monsieur PATUREAU Grégory
(La modification des garde-corps de la façade avant d'un immeuble à appartements multiples)
(Avis CC uniquement – modification visible depuis les espaces publics)
- 09h40 3) – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.781-2014
Situation : Chaussée d'Alseberg de 1411 à 1413
Demandeur : Madame Emily WITHERS
(La rénovation d'une habitation uni-familiale et la suppression d'un ancien commerce)
(Avis CC uniquement – CoBAT : art.207 – bâtiment d'avant 1932)
- 10h00 4) – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.799-2014
Situation : Avenue Winston Churchill 214
Demandeur : Ascona représentée par MGS sprl - M. MEGANCK Stéphane
(L'isolation du mur mitoyen gauche)
(Avis CC uniquement – ZICHEE)
- 10h20 5) – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.784-2014
Situation : Chaussée de Waterloo 824a
Demandeur : EVENTS AT HORTA sprl - Monsieur GILBERT Michel
(La transformation d'une maison uni-familiale avec rez commercial en deux maisons uni-familiales)
(Avis CC uniquement – CoBAT : art.207 – bâtiment d'avant 1932)
- 10h40 6) 228/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.675-2014
Situation : Chaussée de Drogenbos 198
Demandeur : Monsieur BEAULOYE Nicolas
(la réalisation d'un jardin d'hiver)
- 11h00 7) 229/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.767-2014
Situation : Avenue de l'Hélianthe 14
Demandeur : Monsieur Louis STUCKENS
(l'agrandissement d'une maison uni-familiale)
- 11h25 8) 233/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.782-2014
Situation : Rue Georges Ugeux 2-4
Demandeur : BELGACOM sa (M. Haeck)
(la modification d'une station de télécommunication)

---- I N T E R R U P T I O N ± 12h15 ----

- 14h00 9) 236/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.868-2014
Situation : Chaussée de Saint-Job 520
Demandeur : M. MORIAU Thierry et Mme EGRIX Cécile
(la transformation d'une habitation uni-familiale entre mitoyens)
- 14h25 10) 230/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.813-2014
Situation : Rue de Nieuwenhove 62
Demandeur : REY Karim et GRIFFITHS Alexandra
(la mise en conformité de travaux dans une uni-familiale mitoyenne construite en 1929 (PU 16-4578-1929))
- 14h50 11) 234/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.714-2014
Situation : Avenue de la Sapinière 52A
Demandeur : GOODPLACE FOUNDATION (Kolzoff c/o M. Lambert)
(la transformation et l'extension d'une maison uni-familiale)
- 15h15 12) 235/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.530-2014
Situation : Rue Camille Lemonnier 135
Demandeur : Mme SIMON Véronique – M et Mme SIMON
(la démolition d'un immeuble et la reconstruction d'une maison uni-familiale)
- 15h40 13) 231/14 – Demande de permis d'urbanisme n°16-41.809-2014
Situation : Avenue Molière 264
Demandeur : Madame Muriel DARNAUD
(la rénovation et la transformation d'un hôtel de maître, l'élargissement de baies, l'ajout et la modification de lucarnes en chien assis en façade arrière, l'ajout d'une extension sur 2 niveaux, la création d'un niveau en sous-œuvre)
- 16h05 14) 232/14 – Aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr16-41.780-2014
Ligging : Andrimontlaan 54
Aanvrager : COMBELI nv (Dhr. Hamer Philippe)
(de vergunningaanvraag voor het bouwen van 5 ééngezinswoningen)

± 17h30 - Divers / Allerlei (A huis-clos/Met gesloten deuren):

- 15) 224/14 – Demande mixte de permis d'urbanisme n°16-41.803-2014 et de permis d'environnement classe 1B dossier n°9265
Situation : Rue Gatti de Gamond 145
Demandeur : ALPHA LINE sprl (Monsieur Charles Marc)
(La démolition d'un immeuble de bureaux, l'abattage de 30 arbres et construction d'un immeuble résidentiel comprenant 35 appartements et 51 emplacements de parking)
(CC du 13/11/2014 : avis reporté dans l'attente d'une visite sur place)

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 01

Dossier 16-41891-2014

Demandeur : Monsieur Armand De Decker Administration Communale d'Uccle

Situation : Parc de Wolvendael

Objet : Placer une balançoire géante dans une aire de jeux. (mise en conformité)

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41891-2014 introduite auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain le 09/01/2014 par l'Administration Communale d'Uccle c/o Monsieur Armand De Decker, Bourgmestre, et visant à la mise en conformité du placement d'une balançoire géante dans une aire de jeux dans le Parc de Wolvendael,
Considérant que le PRAS situe la demande en zone de parcs et en ZICHEE;
Considérant que le bien est situé dans le Parc du Wolvendael, site classé par arrêté Royal du 8/11/1972 ;

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

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

- Bien à l'inventaire ou bien en cours de classement depuis max 2 ans (Art. 207 §1.al4).

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

09/01/2014 : dépôt de la demande auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain,
24/10/2014 : accusé de réception d'un dossier complet par le fonctionnaire délégué,
24/10/2014 : envoi d'un courrier par le fonctionnaire délégué au Collège des Bourgmestre et Echevins, en sollicitant son avis en application de l'article 177 du CoBAT et demandant de soumettre la demande à l'avis de la Commission de concertation
27/10/2014 : réception de ce courrier par le fonctionnaire délégué
27/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation
Vu l'avis conforme défavorable émis par la CRMS en sa séance du 12/11/2014 ;

4 : description Sitex

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

- La balançoire faisant l'objet de la demande s'inscrit au sein d'un site classé (Parc du Wolvendael - arrêté Royal du 8/11/1972)
- Le Parc de Wolvendael comporte une plaine de jeu composée de 4 zones de jeux de forme circulaire. La balançoire faisant l'objet de la demande s'implante à proximité immédiate de ces zones de jeux existantes;
- La fréquentation de l'aire de jeux, par les habitants, les plaines de vacances et les parascolaires est assez importante ;

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise la régularisation du placement d'une balançoire géante dans l'aire de jeux existante du parc du Wolvendael.

6 : motivation sur la demande

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

- Pour l'installation de la balançoire faisant l'objet de la demande, une zone de forme circulaire a été aménagée dans l'esprit des superficies de jeux existantes. Celle-ci est revêtue de copeaux pour des raisons de sécurité et bordée de rondins de bois fraisés, ce qui peut s'envisager ;

Considérant plus particulièrement que les aspects ci-après de la demande telle qu'introduite suscitent les considérations suivantes :

- Le formulaire de demande (annexe 1) transmis au dossier n'est pas conforme. En effet, il y a lieu de fournir le bon formulaire de demande approuvé par l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 déterminant la composition du dossier de

permis d'urbanisme (Publication au Moniteur belge : le 12 mars 2014) dont l'entrée en vigueur date du 1er mai 2014.

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

- Le dossier ne fournit aucune motivation concernant le choix de l'implantation de cette balançoire et devrait être joint au dossier ;
- Bien qu'il s'agisse d'une balançoire « géante », la structure proposée est minimale, rend le projet aérien et discret et peut dès lors s'envisager ;

7 : conditions de modification de la demande pour qu'elle réponde au bon aménagement des lieux

Considérant que la demande doit se conformer à la condition suivante pour répondre au bon aménagement des lieux :

- Fournir une motivation en ce qui concerne le choix de l'implantation de la balançoire,
- Se renseigner auprès de la CRMS pour établir les conditions dans lesquelles la balançoire pourrait être installée,
Que cette modification répond aux conditions cumulatives:
- de ne pas modifier l'objet de la demande en ce que le programme est maintenu ;
- d'être accessoires en ce qu'elle ne concerne que d'apporter des éléments de motivation complémentaires ;
- de répondre à une objection que suscitait la demande telle qu'introduite ;

Considérant que ces modifications sont telles que l'article 191, alinéa 2 du CoBAT est d'application;

Considérant également que par rapport à ces conditions, le demandeur peut, de sa propre initiative, modifier sa demande en application de l'article 126/1 du CoBAT ;

Considérant qu'il s'indique en conséquence

- de modifier et/ou compléter les plans et documents qui constituent la demande la demande sur les aspects décrits ci-dessus ;
- pour la délivrance du permis, de fournir 6 exemplaires de l'ensemble des plans et 3 exemplaires des formulaires si ces derniers sont modifiés,
- d'indiquer et de dater la / les modification(s), en y renseignant, selon le cas, l'article du CoBAT en application duquel la modification est apportée à la demande, et le cas échéant, pour l'article 191 la date de l'avis du Collège et/ou celui du Fonctionnaire délégué qui les impose(nt) ;
- de modifier les formulaires en conséquence

Avis FAVORABLE de la Commune et de l'IBGE sur le principe de l'installation d'un tel jeu dans le parc, aux conditions émises ci-dessus.

Considérant que le bien se situe en zone de parc du plan régional d'affectation du sol arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que la demande porte sur la régularisation du placement d'une balançoire géante dans l'aire de jeux existante du parc du Wolvendael. Pour son installation, une zone de forme circulaire a été aménagée dans l'esprit des superficies de jeux existantes. Cette zone d'environ 105 mètres carrés se situe près du chemin Fernand Dineur, dans la partie basse du parc. Elle est revêtue de copeaux pour des raisons de sécurité et bordée de rondins de bois fraisés.

Considérant que l'implantation de la nouvelle balançoire n'a pas fait l'objet de demande préalable d'avis ou de permis unique et ne semble pas avoir fait l'objet **d'une réflexion approfondie du point de vue de son intégration paysagère dans le parc**. Elle semble avoir été simplement disposée à un endroit encore inoccupé de la plaine de jeux, sans mesurer son impact sur le site et sur les dégagements paysagers

Considérant que l'implantation de la plaine de jeux (sur laquelle est venue se greffée cette balançoire), permis octroyé par le fonctionnaire délégué en date du 6/03/2007, avait déjà dû être revue car elle se trouvait dans une perspective importante du parc ;

Considérant que le projet de restauration avait précisément comme objectif de retrouver des espaces dégagés et de remettre en valeur le dessin d'origine du parc (recréer des vues par un travail d'abattage de certains arbres des bosquets ou des abords du parc)

Considérant qu'à nouveau cette balançoire a été positionnée sans tenir compte de son impact dans le parc paysager et sur les perspectives du Parc de Wolvendael ;

Avis DEFAVORABLE de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain et de la Direction des Monuments et des Sites

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 02

Dossier 16-41836-2014

Demandeur : S.A. O.P. Management c/o Monsieur Grégory Patureau

Situation : Avenue Winston Churchill 196

Objet : la modification des garde-corps de la façade avant d'un immeuble à appartements multiples

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41836-2014 introduite le 25/09/2014 par la S.A. Immobilière c/o Monsieur Grégory Patureau et visant la modification des garde-corps de la façade avant d'un immeuble à appartements multiples sur le bien sis avenue Winston Churchill, 196;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation, le long d'un espace structurant, en ZICHEE;

2 : Avis de la Commission de concertation

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

- application de la prescription générale n°21 du PRAS, portant sur la ZICHEE,

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

25/09/2014: dépôt de la demande

04/11/2014: accusé de réception d'un dossier complet

27/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation

Vu les explications données en séance publique de la Commission de concertation quant à l'aspect des structures en aluminium,

4 : description Sitex

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

- l'avenue Churchill le long de laquelle se situe la demande est bordée d'une double rangée d'arbres et comporte un site propre de tram,
- l'immeuble à appartements multiples (de gabarit R+6+étage en recul) sur lequel porte la demande est situé dans un quartier essentiellement résidentiel composé d'immeubles à appartements et de quelques maisons de maître,
- les garde-corps à barreaux des terrasses ne sont plus conformes aux normes de sécurité,

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise :

- vise le remplacement des garde-corps à barreaux des terrasses afin de les rendre conformes aux normes actuelles de sécurité,
- en modifie l'esthétique en proposant une structure en aluminium thermolaqué, avec remplissage par des panneaux vitré clair,
- le remplacement du revêtement des couvre-murs et des bandeaux en pierre blanche,

6 : motivation sur la demande

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

- les garde-corps doivent être remplacés pour répondre à la nouvelle norme de construction NBN-B03-004, afin d'avoir une hauteur de 1.10m,
- les balcons sont également rénovés pour remplacer les revêtements des couvre-mur et des bandeaux en pierre blanche,

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

- en matière d'implantation et de gabarit :

- les matériaux et l'aspect esthétique sont modifiés, passant d'un garde-corps à barreaux à un garde-corps en verre clair et structure en aluminium thermolaqué, dont la teinte n'est pas précisée,

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

- la rénovation des balcons et la modification de l'esthétique des garde-corps respectent le caractère architectural de l'immeuble et ne porte pas atteinte à la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement,
- le remplacement des balcons doit être réalisé en une fois,

7 : conditions de mise en œuvre

Considérant que la demande doit se conformer aux conditions de mise en œuvre suivante pour répondre au bon aménagement des lieux :

- opter pour une teinte gris clair (aluminium thermolaqué) pour la structure des garde-corps,
- réaliser le remplacement de tous les garde-corps en une fois.

AVIS FAVORABLE unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme aux conditions de mise en oeuvre émises ci-dessus.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27 novembre 2014
objet n° 03

Dossier 16-41781-2014-

Demandeur : Madame Emily Withers

Situation : Chaussée d'Alsemberg de 1411 à 1413

Objet : la rénovation d'une habitation unifamiliale

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41781-2014 introduite le 07/08/2014 par Madame Emily Withers et visant la rénovation d'une habitation unifamiliale sur le bien sis Chaussée d'Alsemberg de 1411 à 1413;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation et le long d'un espace structurant;

2 : Avis de la Commission de concertation

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

- Monument ou ensemble antérieur à 1932 inscrit à titre transitoire à l'inventaire en attendant la publication de cet inventaire (art 207 §1.al4),

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

07/08/2014 : dépôt de la demande

30/09/2014 : accusé de réception d'un dossier complet

Vu les explications données en séance publique de la Commission de concertation relatives à la suppression de la porte située sur le côté droit de la façade avant,

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande se caractérise par un habitat en ordre continu ;
- Dans ce quartier, le tronçon de chaussée dans lequel se situe le bien, fait partie d'un ensemble de maisons de type « ouvrières » datant du début du siècle, de gabarit R+1+toiture, et formant un ensemble architectural cohérent ;
- L'immeuble n°1411/1413, sur lequel porte la demande, résulte en réalité de la fusion de deux anciennes maisons, dont celle de gauche, légèrement plus large, abritait un commerce au rez-de-chaussée, sans toutefois disposer d'une « vitrine » ;
- Cette situation explique que les deux maisons réunies sur laquelle porte la demande présente une séquence de fenestration de façade au rez-de-chaussée comme suit : « fenêtre/porte/fenêtre/porte », à l'instar de la typologie de ce type maison ouvrières en front bâti
- Les parcelles sur lesquelles portent la demande, cadastrées 6^{ième} division Section G, n°428H et n°F3, est orientée à l'Est du côté de la chaussée et à l'Ouest du côté du jardin et présente une légère pente descendante vers l'intérieur de l'îlot, ce qui engendre quelques marches pour descendre depuis la terrasse implantée au niveau du rez-de-chaussée ;
- les deux maisons réunies, sur lesquelles porte la demande, disposent de deux annexes hybrides en façade arrière, et est prolongée par un auvent peu esthétique ;
- La maison à gauche du projet (n°1415) présente une profondeur de bâtisse similaire pour le bâtiment principal et dispose d'une annexe au rez-de-chaussée nettement plus profonde que celle de la maison sur laquelle porte la demande , qui se prolonge en mitoyenneté par un mur mitoyen de jardin ;
- La maison à droite du projet (n°1409) présente une plus grande profondeur du bâti principal du côté de la mitoyenneté commune au projet sur lequel porte la demande ;

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite :

- Propose un programme de logement unique , intégrant le petit espace de commerce au sein d'un grand séjour ;

- Démolit partiellement les annexes pour créer un grand espace de cuisine sur toute la largeur des parcelles réunies, aux larges baies ouvertes sur le jardin ;
- Restructure l'ensemble des espaces intérieurs afin de doter cette habitation tant des espaces que du confort et de l'isolation actuels ;
- Intègre un aménagement des combles au profit d'une grande chambre pour parents ;
- Supprime la porte d'entrée de droite de la maison et engendre de ce fait une perte d'éclairage de la pièce, objet d'une sollicitation de dérogation aux normes minimales d'habitabilité du RRU, titre II, article 10 ;
- Crée une nouvelle cage d'escalier en façade arrière dont la toiture est en prolongation de celle existante ;
- Crée un jeu de volumes en façade arrière qui assure une meilleure cohérence à celle-ci ;

6 : motivation sur la demande

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

- La suppression du petit espace de commerce au profit de l'agrandissement du logement est justifié tant par l'absence de vitrine que par la dimension générale de cette habitation ;
- La restructuration de l'ensemble de cette maison s'inscrit dans les objectifs de développement durable et participe au maintien du patrimoine architectural de la commune, le long de cet axe structurant ;
- La création d'une belle annexe en façade arrière, conforme au RRU, améliore le contact du logement avec le jardin et s'inscrit dans les volumes bâtis existants ;
- La création du nouveau volume de cage d'escalier en façade arrière et en prolongation du pan de toiture existant, permet de libérer pleinement les espaces intérieurs, au profit des espaces de vie et répond au bon aménagement des lieux ;
- Le maintien de la porte au milieu de la façade du rez-de-chaussée permet une meilleure distribution centrale de la maison,

Considérant que la demande telle qu'introduite suscite cependant la considération particulière suivante :

- La suppression de la seconde porte située à droite de la façade avant peut s'envisager car elle améliore l'équilibre de la composition de la façade,

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

- En ce qui concerne l'application de l'article art 207 §1.a)4 du COBAT (Monument ou ensemble antérieur à 1932 inscrit à titre transitoire à l'inventaire en attendant la publication de cet inventaire), la demande de suppression de la porte de droite de la maison peut s'envisager pour les raisons citées ci-avant et en raison des multiples modifications apportées au bâti et exposés en séance publique de commission de concertation.

Avis FAVORABLE unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 4

Dossier 16-41799-2014

Demandeur : M. Stéphane MEGANCK Ascona représentée par MGS sprl A.C.P.

Situation : Avenue Winston Churchill 214

Objet : l'isolation du mur mitoyen gauche d'un immeuble à appartements multiples

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41799-2014 introduite le 27/08/2014 par la A.C.P. Ascona représentée par la S.P.R.L. MGS c/o Monsieur Stéphane Meganck et visant l'isolation du mur mitoyen gauche d'un immeuble à appartements multiples sur le bien sis avenue Winston Churchill, 214;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation, le long d'un espace structurant, et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement ;

2 : Avis de la Commission de concertation

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

- application de la prescription particulière n°21 du PRAS, portant sur la ZICHEE,

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

27/08/2014: dépôt de la demande

16/10/2014: accusé de réception d'un dossier complet

27/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande est constitué d'immeubles à appartements multiples et d'hôtels de maître, ces deux types de typologie et de gabarit se jouxtant en créant des sauts de gabarits important,
- Dans ce quartier, l'avenue Churchill est une large artère bordée d'arbres et desservie par les transports en commun – tram en site propre;
- L'immeuble n°214 sur lequel porte la demande présente un gabarit R+6+étage en recul,
- L'immeuble de droite (n°216) a un gabarit similaire,
- L'hôtel de maître de gauche (n°212) a un gabarit R+1+TMansard et un étage dans les combles,

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise l'isolation du pignon émergeant de gauche, au-dessus de l'hôtel de maître de gauche,

6 : motivation sur la demande

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

- **en matière d'implantation et de gabarit :**
 - l'enduit sur isolant empiète de 12cm sur la propriété voisine de gauche,
- **Quant aux autres aspects propres à la demande :**
 - la propriétaire voisine a marqué son accord sur les plans,

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

- L'enduit aura une teinte plus claire que celle de la brique du pignon existant et plus en accord avec la teinte des façades de l'avenue. Ainsi le projet embellit le mur pignon, et répond aux objectifs de la ZICHEE,

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers.

AVIS FAVORABLE unanime en présence du représentant de Bruxelles développement urbain

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 05

Dossier 16-41784-2014

Demandeur : Monsieur Michel Gilbert Events at Horta S.P.R.L.

Situation : Chaussée de Waterloo 824a

Objet : la transformation d'une maison unifamiliale avec rez commercial en deux maisons unifamiliales

AVIS

LA COMMISSION DE CONCERTATION DECIDE DE REPORTER SON AVIS A LA SEANCE DU 04/12/2014 EN ATTENTE DE COMPLEMENTS D'INFORMATIONS LIEES A L'ASPECT PATRIMONIAL DU PROJET.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 6

Dossier 16-41675-2014- Enquête n° 228/14

Demandeur : Monsieur Nicolas Beuloye

Situation : Chaussée de Droegenbos 198

Objet : la réalisation d'un jardin d'hiver

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41675-2014 introduite le 03/06/2014 par Monsieur Beuloye et visant la réalisation d'un jardin d'hiver sur le bien sis chaussée de Droegenbos 198 ;
Considérant que le plan régional d'affectation du sol situe la demande en zone d'habitation, le long d'un espace structurant;

Considérant que la demande se situe sur le lot A du permis de lotir n°485 délivré le 01/03/2005 par le Collège des Bourgmestres et Echevins, situation réglementaire en vigueur pour le bien sur lequel porte la demande et que la demande ne renseigne pas;

Que le logement sur lequel porte la demande fait partie de l'important complexe (22 logements) de logements bâti sur ce lot A (21 ares et 7 centiares), régi par un indice P maximal de 3.200 m² et un indice P/S global net de 1.52 ;

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 :

- motifs inhérents au CoBAT article 155§2:
- motifs inhérents à l'application d'une réglementation urbanistique (plan ou règlement d'urbanisme) ou à une demande de dérogation à celui-ci :
demande régie par un plan particulier d'affectation du sol et/ou un permis de lotir :
 - demande de dérogation suivante au permis de lotir en ce que la densité constructible est atteinte et que l'extension sollicitée dépasse dès lors la densité maximale requise,

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 27/10/2014 au 10/11/2014 inclus, et l'absence de réclamation ou d'observation

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

03/06/2014: dépôt de la demande

27.06.2014: accusé de réception d'un dossier complet

27/10/2014 au 10/11/2014 : enquête publique

27/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation

Vu l'avis rendu par l'instance consultée en cours de procédure, à savoir l'avis de Vivaqua émis le 10.11.14

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande est mixte et comporte à la fois des logements et des activités économiques,
- Dans ce quartier, la chaussée est relativement passante,
- L'immeuble sis au n°176-200 sur lequel porte en partie la demande :
 - a été bâti selon le permis d'urbanisme n°16-36881-2005, autorisé pour 3.200 m² (en se basant sur les données de densité jointes à ce permis d'urbanisme),
 - a été modifié par le permis d'urbanisme n°16-37950-2007, sans modification de la surface ou des volumes bâtis,
 - comprend 22 logements, à l'arrière desquels ont ensuite été construites 14 maisons mitoyennes, sur les lots B à O du permis de lotir (permis d'urbanisme n°16-37208-2005),
- Au n°198, l'appartement du 2^{ème} étage bénéficie d'une terrasse orientée au sud, accolée au mur mitoyen de droite. Ce mur mitoyen est plus profond que la terrasse, délimitée par un garde-corps (immeuble n°202), dont bénéficie cet appartement,

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite :

- vise la construction d'une véranda passive (9,77m²) dont l'emprise est celle de la toiture plate (terrasse) de l'appartement du 2^{ème} étage au n°198,
- propose de couvrir cette petite extension par une toiture plate percée d'une verrière,

6 : motivation sur la demande

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

- La demande concerne un appartement du complexe,

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

○ en matière de programme et de densité :

- la véranda agrandit la cuisine,
- elle offre surtout une source d'apport solaire,
- elle augmente la superficie de planchers de 9,77m², soit 0,305 % de la surface maximale autorisée par le permis de lotir, ce qui constitue une dérogation au permis de lotir,
- elle n'augmente pas l'emprise au sol,

○ en matière d'implantation et gabarit :

- la véranda s'étend jusqu'à la profondeur du mur mitoyen de droite, mais est légèrement moins haute que celui-ci (51,3 centimètres),
- elle répond de ce fait au bon aménagement des lieux :
 - en ce qu'elle reprend la même hauteur de construction que celle du bâti à cet endroit,
 - en ce qu'elle habille de construction une partie de mur mitoyen en attente et améliore de ce fait le paysage de l'intérieur d'îlot,
- en façade arrière, il est prévu une travée opaque afin de respecter le code civil (vue oblique sur la parcelle voisine),

Considérant qu'au regard du motif de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- la demande ne déroge que très légèrement à la densité bâtie ;
- la dérogation est motivée par la présence d'une petite toiture plate et d'un mur pignon situés à l'arrière de cet appartement,
- dès lors la dérogation, inhérente à la disposition particulière de cet appartement, est marginale et ne peut pas se reproduire ailleurs sur le complexe bâti,
- de modifier les formulaires en conséquence.

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers.

AVIS FAVORABLE non unanime, en présence de Bruxelles-développement urbain.

La DBU s'abstient

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 7

Dossier 16-41767-2014- Enquête n° 229/14
Demandeur : Monsieur Louis Stuckens
Situation : Avenue de l'Hélianthe 14
Objet : l'agrandissement d'une maison unifamiliale

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41767-2014 introduite le 24/07/2014 par Monsieur Louis Stuckens et visant l'agrandissement d'une maison unifamiliale sur le bien sis avenue de l'Hélianthe, 14;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation à prédominance résidentielle;

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 :

- motifs inhérents à l'application d'une réglementation urbanistique (plan ou règlement d'urbanisme) ou à une demande de dérogation à celui-ci :
 - application de l'article 153§2 du CoBAT : demande de dérogation suivante à un règlement d'urbanisme :
 - non-respect de l'article n°6 du Titre I du RRU qui prescrit « pour les annexes, la toiture ne peut dépasser celle de la construction voisine la plus basse », en ce que la toiture de l'extension est plus haute que celle voisine,

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 27/10/2014 au 10/11/2014 inclus, et le nombre, la teneur de la réclamation et l'argumentaire y développé

Considérant que la réclamation porte sur l'aspect suivant :

- la crainte de la perte de lumière,

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

24/07/2014: dépôt de la demande

07/10/2014: accusé de réception d'un dossier complet

27/10/2014 au 10/11/2014 : enquête publique

Vu les explications données en séance publique de la commission de concertation sur l'aspect esthétique de la rehausse du mur mitoyen, qui sera réalisée en brique, comme les façades arrières des deux maisons,

4 : description Sitex

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

- le quartier dans lequel se situe la demande est résidentiel et composé de maisons groupées, jumelées ou isolées,
- dans ce quartier, l'avenue de l'Hélianthe présente un tronçon sous forme de clos « en cul de sac », face à la ligne 26 du chemin de fer, contre lequel se situe le bien,
- la maison n°14 sur laquelle porte la demande présente un gabarit R+2+T, et son étage de vie est prolongé par une terrasse couverte du côté du jardin,
- le 2^{ème} étage est moins profond de 2m,
- elle est située au Nord-Ouest de la maison voisine de droite,
- la maison de droite (n°16) présente un gabarit similaire du côté de l'avenue et bénéficie d'une annexe plus profonde du côté du jardin,
- la parcelle est bordée de haies vives,
- la parcelle est bordée, sur le côté gauche, par le talus du chemin de fer,
- un parking de 3 voitures est aménagé en bout du cul de sac, au bénéfice des habitants du clos,

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise l'extension du 2^{ème} étage en toiture plate,

6 : motivation sur la demande

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

- en matière de programme :
 - l'extension du 2^{ème} étage sur la toiture plate du 1^{er} étage permet l'extension d'une chambre et d'un bureau,
 - elle améliore de ce fait le confort de cette maison
- en matière d'implantation et de gabarit :
 - l'extension dépasse en hauteur l'annexe voisine de droite, ce qui impose la rehausse du mur mitoyen de droite d'un étage sur une profondeur de 2m,
- Quant aux autres aspects propres à la demande :
 - Le projet propose, en guise de parement, un bardage de bois blanc (planches posées horizontalement),

Considérant qu'au regard du motif de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- En ce qui concerne la dérogation à l'art.6 du titre I du RRU (toiture - hauteur), « *la hauteur de l'extension dépasse la toiture de la maison de droite* » :
- La maison est orientée au Nord-Est à l'arrière de sorte que l'extension ne peut pas créer d'ombre portée sur la verrière de la maison voisine de droite,
- La maison de droite bénéficie d'une verrière en toiture de son extension, dès lors la rehausse sera visible par cette verrière-lanterneau.
- Il y a dès lors lieu de prévoir une finition esthétique de teinte claire de la rehausse du mur,

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers.

AVIS FAVORABLE unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 8

Dossier 16-41782-2014- Enquête n° 233/14

Demandeur : Monsieur Eric HAECK BELGACOM S.A.

Situation : Rue Georges Ugeux de 2 à 4

Objet : la modification d'une station de télécommunication

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41782-2014 introduite le 31/10/2013 par la S.A. BELGACOM c/o Monsieur Eric HAECK auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain, et visant la modification d'une station de télécommunication sur le bien sis rue Georges Ugeux, de 2 à 4 ;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation à prédominance résidentielle ;

Considérant que la demande se situe dans l'aire géographique du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n°25A - Cité jardin - Quartier Melkriek (AR du 31.01.1958) et déroge à ce plan particulier d'affectation du sol ;

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

Considérant que les mesures particulières de publicité sont requises pour les motifs suivants :

- motifs inhérents à l'application d'une réglementation urbanistique (plan ou règlement d'urbanisme) ou à une demande de dérogation à celui-ci :
demande régie par un plan particulier d'affectation du sol et/ou un permis de lotir :
 - application de l'article 155§2 du CoBAT : demande de dérogation suivantes au plan particulier d'affectation du sol : non-respect de l'article n°3§3-Toiture qui prescrit « *L'immeuble sera couvert par une terrasse. Les superstructures ne pourront avoir une hauteur supérieure à 2 mètres. Elles auront un caractère esthétique adapté à celui de l'immeuble et feront l'objet d'un plan à soumettre à l'approbation du Collège des Bourgmestre et Echevins.*
 - application de l'article 155§2 du CoBAT : demande de dérogation suivante à un règlement d'urbanisme pour un projet situé dans un PPAS : non-respect de l'article n°6§3 du Titre I du RRU qui prescrit « *les étages techniques sont intégrés dans la toiture*»,

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 27/10/2014 au 10/11/2014 inclus, et l'absence de réclamation ou observation

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

- 31/10/2014 : dépôt de la demande auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain
- 02/10/2013 : accusé de réception d'un dossier complet établi par le fonctionnaire délégué,
- 02/10/2014 : envoi d'un courrier par le fonctionnaire délégué au Collège des Bourgmestre et Echevins l'invitant à soumettre la demande aux mesures particulières de publicité et sollicitant son avis en application de l'article 177 du CoBAT,
- 09/10/2014 : réception de ce courrier par le Collège des Bourgmestre et Echevins,
- 27/10/2014 au 10/11/2014: enquête publique sur la demande telle qu'introduite,
- 27/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation,
- Vu l'avis rendu par l'instance consultée en cours de procédure, à savoir l'avis de Vivaqua émis le 10/11/2014

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande est résidentiel et à densité faible pour les maisons groupées, implantées en recul,
- Le quartier comprend des aménagements extérieurs publics (terrains de jeux),

- L'immeuble de gabarit R+7 sur lequel porte la demande domine tout le quartier constitué de maisons groupées de gabarit R+1+T,
- Un autre opérateur est déjà présent sur le bâtiment avec 4 antennes,
- Les installations ont fait l'objet des permis d'urbanisme 16-33.404-1997, 16-35943-2003, 16-37458-2006
- Parmi ceux-ci, le permis 16-37458-2006 porte sur :
 - l'installation d'une station GSM/UMTS occupant 18 m², implantée proche d'un des cabanons d'ascenseur existants et plus en retrait que celui-ci par rapport au nu des façades de l'immeuble,
 - l'implantation de 6 antennes (3 de chaque type) contre un des deux cabanons d'ascenseur de l'immeuble, et dépassant de celui-ci d'environ 3 mètres de hauteur,

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise :

- Le démontage des équipements existants (Mobistar et Belgacom),
- Le placement des antennes sur un nouveau mât de 4 mètres sur le toit des deux cabanons techniques (un pour Belgacom, un pour Mobistar),
- Le placement des équipements techniques des deux opérateurs sur une même structure métallique,

6 : motivation sur la demande

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

- en matière de programme :
 - la modification de la station est justifiée par l'ordonnance de la RBC du 1^{er} mars 2007 (abaissement d'émission d'ondes électromécaniques GSM à 3 v/m),
- en matière d'implantation et de gabarit :
 - l'immeuble comprend déjà une station de 4 antennes de hauteur similaire, qu'il est implanté au point haut du quartier ;
 - la station est de gabarit similaire à celui des cabanons d'ascenseur ;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- dérogation au plan particulier d'affectation du sol : non-respect de l'article n°3§3-Toiture qui prescrit les superstructures ne pourront avoir une hauteur supérieure à 2 mètres.
- dérogation au règlement régional d'urbanisme: non-respect de l'article n°6§3 du Titre I du RRU qui prescrit « *les étages techniques sont intégrés dans la toiture*»,

Considérant que l'abaissement de la norme réduit la couverture des sites existants;

Que la modification de la station vise à maintenir la couverture, en étant placée plus haut ;

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers.

Avis FAVORABLE non-unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme.

BDU-DU s'abstient.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 09

Dossier 16-41868-2014- Enquête n° 236/14

Demandeur : Monsieur et Madame Thierry-Cécile Moriau-Egrix

Situation : Chaussée de Saint-Job 520

Objet : la transformation d'une habitation unifamiliale entre mitoyens

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41868-2014 introduite le 13/10/2014 par Monsieur et Madame Thierry Moriau et Cécile Egrix et visant la transformation d'une habitation unifamiliale entre mitoyens sur le bien sis chaussée de Saint-Job, 520;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone mixte;

Considérant que la demande se situe dans l'aire géographique du plan particulier d'affectation du sol (PPAS) n°55 - Quartier Saint-Job/Benaets approuvé par Arrêté Royal du 08/02/1989 et déroge à ce plan particulier d'affectation du sol sur les aspects suivants :

- Nombre de niveaux (4) supérieur au nombre autorisé (3V) en façade arrière ;
- Hors alignement à front de voirie pour pose d'une isolation de façade par l'extérieur ;

Considérant que la demande déroge au Règlement Régional d'Urbanisme (Titre I, articles 3, 4 et 6) ;

Considérant que le bien sur lequel porte la demande, dont l'autorisation de bâtir est antérieure au 1^{er} janvier 1932, ne constitue pas pour autant un monument au sens de l'article 206, 1^o,a) du CoBAT ;

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

Considérant que les mesures particulières de publicité et l'avis de la commission de concertation sont requis pour les motifs suivants :

- application de l'article 155§2 du CoBAT : demande de dérogations suivantes au plan particulier d'affectation du sol n°55 :
 - non-respect de l'article n° IV.2.1 Implantation à front de voirie qui prescrit « *Lorsque le plan impose un front de bâtisse obligatoire en ordre continu, les constructions sont édifiées selon un ensemble ininterrompu de constructions mitoyennes.* » en ce que le projet prévoit l'isolation de la façade avant, qui génère une surépaisseur ;
 - non-respect de l'article n° IV.2.2.A.1 nombre de niveaux qui prescrit « *La hauteur maximum à rue sous corniche des bâtiments est fixée au plan par le nombre de niveaux – nombre autorisé 3V* » en ce que le projet prévoit 4 niveaux en façade arrière ;
- application de l'article 153 §2. du CoBAT : demande de dérogations au Titre I du **Règlement régional d'urbanisme**, en matière de volume, d'implantation ou d'esthétique :
 - non-respect de l'article n°3 – Implantation qui prescrit « *§1. Du côté de la voie publique, la façade de la construction est implantée à l'alignement ou, le cas échéant, au front de bâtisse* » en ce que le projet prévoit l'isolation de la façade avant par l'extérieur ;
 - non-respect de l'article n°4 – Profondeur qui prescrit « *la construction ne dépasse pas la profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde* » en ce que le projet prévoit l'agrandissement d'un mur mitoyen suite à la reconstruction d'une annexe au 1^{er} étage et l'isolation de la façade arrière ;
 - non-respect de l'article n°6 – La toiture qui prescrit « *La toiture ne dépasse pas la hauteur du profil mitoyen le plus de la toiture du bâtiment principal et des annexes contiguës des constructions mitoyennes* » en ce que le projet prévoit la démolition et reconstruction d'une toiture à double versants dépassant le mitoyen de droite ;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 27/10/2014 au 10/11/2014 inclus, et l'absence de réclamation ou observation.

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

13/10/2014 : dépôt de la demande

17/10/2014 : accusé de réception d'un dossier complet

27/10/2014 au 10/11/2014 : enquête publique sur la demande telle qu'introduite

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande se caractérise par un bâti semi-continu formé de constructions très différenciées, tant en gabarit ou typologie qu'affectation : cette partie de la chaussée forme la transition quelque peu hybride entre le centre villageois de Saint-Job et une urbanisation plus récente d'entreprise, en prolongation duquel s'est implanté un tissu semi-continu de maisons mitoyennes de type « bel-étage » ;
- Le bâti environnant comprend à la fois du logement, des commerces et des entreprises pour les autres parcelles ;
- La largeur de la chaussée au droit de l'immeuble faisant l'objet de la demande ne permet pas le stationnement en voirie ;
- A l'arrière de la parcelle et en surplomb passe la ligne 26 de la SNCB ;
- La maison faisant l'objet de la demande présente un gabarit en façade avant R+2+toiture à versants et est composée de 2 pièces en enfilade pour le corps de maison principal (d'origine) et de multiples annexes ont été ajoutées au fil des années comme le décrit la note explicative faisant partie du dossier de demande ; Seule la véranda située au 1^{ier} étage n'a pas fait l'objet d'un permis d'urbanisme ;
- La maison mitoyenne de droite :
 - présente, en façade avant, un gabarit identique à la maison faisant l'objet de la demande.
 - est, en façade arrière et au 2^{ième} étage, moins profonde (de 67cm) que le bien faisant l'objet de la demande;
- L'immeuble situé à gauche accueille la société Vivaqua et présente un gabarit et une typologie nettement différents.
- En effet, ce bâtiment :
 - est implanté en recul par rapport à l'alignement de la maison faisant l'objet de la demande,
 - présente un gabarit R+2+toiture plate définissant un niveau de corniche nettement inférieur à la maison faisant l'objet de la demande et générant la présence d'un mur pignon aveugle conséquent visible depuis l'espace public.
 - occupe toute la parcelle au rez-de-chaussée,
 - au 1^{ier} étage, est moins profond que la maison faisant l'objet de la demande (la véranda en infraction dépasse le profil du bâtiment de Vivaqua),
 - au 2^{ième} étage, est plus profond que la maison faisant l'objet de la demande ;

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise :

- La conservation du programme de maison unifamiliale ;
- La restructuration complète de l'aménagement intérieur ;
- L'extension cohérente de l'habitation en façade arrière et la démolition des annexes existantes;
- La rehausse de la toiture ;
- L'isolation de la façade avant et la modification ;
- La demande ne porte pas sur la mise en conformité du changement des châssis en façade avant ;

6 : motivation sur la demande

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

- La démolition des annexes au profit de la construction d'un nouveau volume mieux intégré est à encourager. En effet :
 - a) l'organisation intérieure de la maison est plus en adéquation avec le mode de vie actuel : aménagement de la cuisine et des pièces de vie orientés vers le jardin (cuisine et salle à manger au rez-de-chaussée / salon au 1^{ier} étage) ;
 - b) la création d'une meilleure liaison des espaces de vie avec le jardin arrière et la présence de nouvelles coupoles permettant un meilleur éclairage de la cage d'escalier secondaire de la maison (précédemment totalement dans l'obscurité) ;
 - c) la restructuration des espaces de nuit et l'aménagement d'une salle de bain confortable ;
- L'amélioration des performances thermiques, la simplification du volume en façade arrière et l'amélioration d'habitabilité sont donc des éléments favorables à prendre en considération ;
- Les toitures plates seront végétalisées et non accessibles, ne portant ainsi pas atteinte à l'intérieur de l'ilot ;

Considérant que la demande telle qu'introduite suscitent les considérations particulières suivantes :

- L'isolation de la façade arrière ainsi que du mur mitoyen (du côté du voisin de droite n°522) s'inscrit dans une logique environnementale et une démarche à encourager. Cependant, la demande ne précise pas si le propriétaire voisin (n°522) marque son accord quant à la mise en place d'une isolation du côté de sa propriété.
- Il y a donc lieu de respecter le code civil et :
 - soit obtenir l'accord de ce voisin sur la demande telle qu'introduite avant toute mise en œuvre des travaux,
 - soit interrompre l'isolation à la limite de mitoyenneté et d'isoler par l'intérieur ;
- Il y a lieu de réaliser les rehausses des murs mitoyens conformément au code civil en matériaux porteurs dont l'ensemble constructif fasse au minimum 30 centimètres d'épaisseur ;
- Le remplacement des châssis en façade avant n'a pas fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme. Cet aspect ne fait pas partie de l'objet de la présente demande.
- Cependant, ces châssis étant actuellement en bon état d'entretien, la situation peut être maintenue, mais il s'indiquera, à terme, de restituer une situation avec des châssis en bois qui se conforment à la division d'origine des châssis d'une maison datant du début du siècle dernier;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

En ce qui concerne le motif d'enquête pour la dérogation au PPAS n°55 - non-respect de l'article n° IV.2.1 Implantation à front de voirie :

- Le projet prévoit l'isolation de la façade avant et s'inscrit donc dans les objectifs de développement durable et est à encourager ;
- Actuellement, la façade est en mauvais état. Le projet propose donc une finition sobre par l'adoption d'une seule teinte claire pour toute la façade, prévoit de respecter la typologie de la façade d'origine (bandeaux verticaux et débordements) et la mise en place de seuil de fenêtres et d'un soubassement en pierre bleue collés sur l'isolant;
- Quant à la surépaisseur (isolant + enduit), qui atteint une épaisseur de 16 cm :
 - le débordement par rapport au voisin de gauche qui présente un mur de refend le long de la mitoyenneté sera limité à 7cm,et
 - le débordement par rapport à la maison mitoyenne de droite sera lui d'une valeur de 16 cm.
 - étant donné la largeur du trottoir (2.95m) au droit de cette habitation, le débordement n'entraînera pas de désagréments pour les piétons et peut s'envisager, moyennant les conditions techniques édictées ci-après, ;

En ce qui concerne le motif d'enquête pour la dérogation au PPAS n°55 - non-respect de l'article n° IV.2.2.A.1 nombre de niveaux qui prescrit « La hauteur maximum à rue sous corniche des bâtiments est fixée au plan par le nombre de niveaux – nombre autorisé 3V » :

- La dérogation ne concerne que la façade arrière.
- En effet, il est prévu de démonter et modifier les niveaux de plancher dans la 2^{ième} travée du corps de maison principal afin de pouvoir offrir 4 niveaux exploitables en façade arrière ;
- La maison ne présente aucun décor spécifique (moultures etc.). Seule la cage d'escalier d'origine sera conservée tout comme les portes intérieures entièrement rénovées ;
- La façade avant ne sera pas modifiée ainsi que le niveau de la corniche et la modification du nombre des niveaux ne sera par conséquent pas visible depuis l'espace public et peut être autorisé ;

En ce qui concerne le motif d'enquête pour la dérogation au RRU - non-respect de l'article n°3 – Implantation qui prescrit « §1. Du côté de la voie publique, la façade de la construction est implantée à l'alignement ou, le cas échéant, au front de bâtisse » en ce que le projet prévoit l'isolation de la façade avant par l'extérieur : même remarque que ci-dessus ;

En ce qui concerne le motif d'enquête pour la dérogation au RRU - non-respect de l'article n°4 – Profondeur qui prescrit « la construction ne dépasse pas la profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde » :

- le projet prévoit la mise à niveau du mur mitoyen en escalier (du côté gauche) suite à la reconstruction de la nouvelle extension au 1^{er} étage : la rehausse est très limitée et peut s'envisager.
- l'isolation de la façade arrière engendre également une surépaisseur par rapport au profil des propriétés mitoyennes : de nouveau, cette modifications est très limitée et n'entraînera aucun désagréments pour les propriétés voisines ;

En ce qui concerne le motif d'enquête pour la dérogation au RRU - non-respect de l'article n°6 – La toiture :

- le projet prévoit la démolition et reconstruction d'une toiture à double versants dépassant le mitoyen de droite afin de pouvoir inscrire le local technique (chaufferie et système double flux);
- Cette zone géographique étant régulièrement inondée et étant donné les explications fournies dans la note explicatives, il est légitime d'autoriser le déplacement de ces locaux techniques en hauteur plutôt qu'en cave ;
- La toiture à versant est conforme aux prescriptions du PPAS dans lequel le bien s'inscrit, celle-ci ne portera pas préjudice à l'ensoleillement des propriétés voisines ;
- les murs d'héberge ne seront pas visibles depuis l'espace public du côté droit ; Du côté gauche, les rehausses ne modifieront pas la perception actuelle du grand mur pignon aveugle visible depuis l'espace public;

Considérant plus particulièrement, en ce qui concerne la saillie de l'isolation sur le trottoir :

- elle déroge au RRU en matière d'éléments en saillie sur le plan de façade (16 centimètres au lieu de 12 centimètres),
- elle laisse une aire de foulée pour les piétons de l'ordre de 2,80 mètres de largeur, et se conforme au RRU, ce qui rend la dérogation précitée acceptable,
- la mise en œuvre doit comporter une goulotte visitable (ou des gaines en attente avec tire-câbles et accès aisé de part et d'autre de la largeur de la façade) dans l'épaisseur de l'isolant, à destination des câblages d'utilité publique,
- le libre accès à cette goulotte ou à ces gaines doit être garanti à chaque demande d'intervention des sociétés concessionnaires de ces câblages,
- toute dépose et repose de ces câblages ne peut se faire qu'en accord avec ces sociétés,
- il y a de toute façon lieu, afin de préserver les possibilités ultérieures d'intervention dans le trottoir dans le respect des règles de l'art en envisageant le maintien de l'isolation et de l'éventuel soubassement, de réaliser l'isolation du rez-de-chaussée comme suit :
 - l'isolant (et le cas échéant, le soubassement réalisé dans un autre matériau) doit, au pied de la façade, être soutenu par une cornière qui l'écarte du trottoir d'une valeur de l'ordre d'un centimètre,
 - cet espace libre doit être fermé par un joint souple et étanche,
 - afin de garantir la bonne tenue de la façade aux chocs, l'isolant à mettre en œuvre est du type haute densité, recouvert de 2 couches de treillis de renforcement et équipé de cornières renforcées aux angles saillants, sur une hauteur de minimum 2 mètres, soubassement compris,
- la mise en œuvre de l'isolation ne peut se faire qu'à titre précaire, au-dessus du domaine public et sur la hauteur de 50 centimètres à compter du niveau moyen du trottoir
- elle peut faire l'objet d'une demande de démontage aux frais du demandeur en cas d'intervention nécessaire en sous-sol,

Considérant que les conditions et modalités du Service Technique de Voirie de la Commune d'Uccle quant à la problématique des impétrants en cas d'isolation d'une façade à rue sont les suivantes:

- Modalités : comme prévu par les articles 97 à 104 de la loi du 21 mars 1991, le propriétaire du bien est tenu d'autoriser la pose de câbles et conduites d'utilité publique sur sa façade.
- Les câbles et gaines fixés en façade ne pourront être démontés, détachés et replacés que par les sociétés concessionnaires qui en sont propriétaires, qui seront averties des travaux par le demandeur.
- En cas de modification de façade nécessitant l'enlèvement des installations techniques des concessionnaires, le demandeur devra prévoir des dispositifs permettant de refixer de manière stable et définitive ces équipements. Ces dispositifs devront être validés au préalable par les concessionnaires concernés.
- L'attestation de validation de la solution technique par le(s) concessionnaire(s) est requise pour la délivrance du permis d'urbanisme.
- contacts :
 - Liste des concessionnaires de voirie disponibles à l'adresse : <http://www.bruxelles.irisnet.be/files-fr/a-propos-de-la-region/coordination-des-chantiers/listes/liste-des-impetrants-qui-se-sont-signales-aupres-du-secretariat-et-qui-doivent-etre-contactes-dans-le-cadre-de-la-coordination/view>.
 - Service communal de la Voirie / surveillance des concessionnaires : 02/348.66.40, voirie05@uccle.be.

7 : conditions de modification de la demande pour qu'elle réponde au bon aménagement des lieux

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

- Respecter le code civil en ce qui concerne la mise en place d'une isolation du côté de la propriété voisine (n°522) :
 - soit obtenir l'accord de ce voisin sur la demande telle qu'introduite avant toute mise en œuvre des travaux,
 - soit interrompre l'isolation à la limite de mitoyenneté et d'isoler par l'intérieur ;
- respecter les conditions techniques ci-avant pour l'isolation de la façade principale ;
- Remplacer, à terme, les châssis de la façade avant par des châssis en bois qui respectent l'esthétique d'origine de la façade (relief, largeur de profil, double cadre pour les parties fixes, ...)

Que ces modifications répondent aux conditions cumulatives:

- de ne pas modifier l'objet de la demande en ce que le programme est maintenu ;
- d'être accessoires en ce qu'elles ne concernent que des détails à fournir ;
- de répondre à une objection que suscitait la demande telle qu'introduite.

Considérant que ces modifications sont telles que l'article 191, alinéa 2 du CoBAT est d'application;

Considérant également que par rapport à ces conditions, le demandeur peut, de sa propre initiative, modifier sa demande en application de l'article 126/1 du CoBAT ;

Considérant qu'il s'indique en conséquence

- de modifier et/ou compléter les plans et documents qui constituent la demande la demande sur les aspects décrits ci-dessus ;
- pour la délivrance du permis, de fournir 6 exemplaires de l'ensemble des plans et 3 exemplaires des formulaires si ces derniers sont modifiés,
- d'indiquer et de dater la / les modification(s), en y renseignant, selon le cas, l'article du CoBAT en application duquel la modification est apportée à la demande, et le cas échéant, pour l'article 191 la date de l'avis du Collège et/ou celui du Fonctionnaire délégué qui les impose(nt) ;
- de modifier les formulaires en conséquence

Considérant que la mise en œuvre du permis d'urbanisme doit être soumise à la condition d'avertir, un mois avant le début des travaux, les sociétés gestionnaires de câblages

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers.

Avis FAVORABLE non - unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme aux conditions émises ci-dessus.

BDU s'abstient.

Les dérogations au PPAS et au RRU doivent être accordées par la BDU.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 10

Dossier 16-41813-2014- Enquête n° 230/14

Demandeur : Monsieur et Madame Rey Karim et Griffiths Alexandra

Situation : Rue de Nieuwenhove 62

Objet : la mise en conformité de travaux dans une maison unifamiliale mitoyenne construite en 1929 (PU 16-4578-1929)

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41813-2014 introduite le 09/09/2014 par Monsieur et Madame Karim Rey et Alexandra Griffiths et visant la mise en conformité de travaux dans une maison unifamiliale mitoyenne construite en 1929 (PU 16-4578-1929) sur le bien sis rue de Nieuwenhove, 62;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation;

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 :

- motifs inhérents à l'application d'une réglementation urbanistique (plan ou règlement d'urbanisme) ou à une demande de dérogation à celui-ci :
 - demande non régie par un plan particulier d'affectation du sol et/ou un permis de lotir :
 - application de l'article 153 §2. du CoBAT) : demande de dérogation au Titre I du Règlement régional d'urbanisme, en matière d'implantation;
 - non-respect de l'article n°4 titre I chapitre en ce que la petite annexe est plus profonde que le bâti des deux propriétés voisines

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

- application de l'article. 207 §1, alinéa 4 du CoBAT : Art. 207 §1.al4 Monument ou ensemble antérieur à 1932 inscrit à titre transitoire à l'inventaire en attendant la publication de cet inventaire (art 333)

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 27/10/2014 au 10/11/2014 inclus, et l'absence de réclamation ou observation ;

Vu la note explicative circonstanciée et détaillée, accompagnant la demande,

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

09/09/2014 : dépôt de la demande

07/10/2014 : accusé de réception d'un dossier complet

27/10/2014 au 10/11/2014 : enquête publique sur la demande telle qu'introduite

27/11/2014: séance publique de la Commission de concertation

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande se caractérise par un habitat en ordre continu formé de maisons unifamiliales et de petits immeubles de logement ;
- Dans ce quartier, la rue dans laquelle se situe la demande présente des gabarits variant de R+1 et toiture plate à R+3 ;
- L'immeuble n°62 sur lequel porte la demande, s'implante à l'alignement, :
 - présente un volume principal de gabarit de R+1+ « Toit Mansart »,
 - présente, au-delà de ce volume, des annexes :
 - sur deux niveaux en mitoyenneté gauche,
 - sur un niveau en mitoyenneté droite
 - dispose d'un petit jardin de forme trapézoïdale, inhérente à la situation de la maison à proximité du coin que forme la rue avec la rue de la Fourragère ;

- La parcelle cadastrée Section B, n°3F4, sur laquelle porte la demande présente une déclivité de près d'un niveau entre la rue et le jardin, ce qui permet d'ouvrir largement le niveau des caves vers celui-ci ;
- la maison n°62, sur laquelle porte la demande a été transformée quelque peu au cours des années depuis sa construction, et notamment par :
 - au rez-de-chaussée et en façade arrière, l'ajout d'une petite annexe (débarras), d'un balcon et d'un escalier menant au jardin ;
 - en cave et en façade arrière également, la transformation de la citerne d'eau de pluie en pièce d'habitation et la fermeture d'une petite cour, ce qui a permis la création d'une pièce, grande mais de faible hauteur sous plafond (1.92 mètre) et à usage de buanderie, au niveau jardin ;
 - Le remplacement des châssis en bois peints en blanc par des châssis en PVC blanc ;
 - L'enduisage de la façade arrière ;
 - L'ajout d'une fenêtre de toiture sur chaque versant ;
- La maison voisine de gauche présente un gabarit plus important, tant en hauteur (R+2+toiture) qu'en profondeur ;
- La maison voisine de droite présente une hauteur de corniche plus basse et une toiture de type « Mansart » dont la valeur du brisis et la hauteur du faite sont plus importantes que celles de la maison sur laquelle porte la demande ;
- Le petit jardin de ville est entouré de murs et comprend un arbre, situé du côté de la mitoyenneté de droite ;

5 : description demande telle qu'introduite

Vu la note explicative et l'historique du dossier ;

Considérant que la demande telle qu'introduite :

- Conserve le programme et le volume principal de la maison initiale ;
- Porte sur la mise en conformité des modifications au sein de la maison, des constructions annexes et du traitement de la façade arrière, mis en œuvre au fil des années ;
- Restructure l'ensemble des pièces de vie du rez-de-chaussée et les ouvre entre elles de sorte à créer un grand espace ouvert et mieux éclairé ;
- Remplace l'escalier d'accès vers le jardin et le positionne le long de la terrasse afin de préserver plus d'espace de jardin ;
- Remplace la rambarde en bois de la terrasse par un garde-corps en acier métallisé aux normes de sécurité actuelles ;
- Aménage le grenier en 2 chambres et salles de bain et crée une grande salle de bain dans l'annexe existante de l'entresol ;

6 : motivation sur la demande

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

- L'ensemble des nouveaux aménagements créés depuis la construction de la maison en 1929 sont au profit de son confort et s'inscrivent entre les murs mitoyens de jardins existants ;
- En ce qui concerne les « mises en conformité » en façade arrière :
 - La transformation de la citerne en espace accessoire à la maison (buanderie) au rez-de-jardin participe aux qualités de ce logement ;
 - La couverture de la cour résiduelle entre cette citerne et la mitoyenneté droite du projet permet de disposer d'une grande pièce sur toute la largeur de la maison, sans impact pour les voisins, ce qui répond au bon aménagement des lieux
 - Le petit débarras du bel-étage s'inscrit en prolongation des armoires de cuisine et participe à son aménagement ;
 - La terrasse s'inscrit contre le pignon de la maison voisine de gauche et assure un espace extérieur direct pour le bel-étage et ses pièces de vie ;
 - La terrasse en façade arrière ne respecte pas les dispositions du Code Civil en matière de vues obliques vers la parcelle voisine ;
- En ce qui concerne les nouveaux aménagements :
 - Les nouveaux aménagements intérieurs et les modifications de murs porteurs qui les accompagnent sont au profit des qualités de ce logement et s'inscrivent dans les objectifs de développement durable et de protection du patrimoine résidentiel uclois ;
 - La nouvelle rambarde de la terrasse assure, outre une sécurité accrue, une plus grande transparence ;
 - La position du nouvel escalier dégage plus d'espace de jardin et la pose d'un vitrage translucide en guise de brise-vue vis-à-vis de la maison voisine de gauche fait l'objet d'un accord entre parties concernées, figurant au plan joint à la demande ;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- En ce qui concerne la dérogation à l'art.4 du titre I du RRU (profondeur de la construction), la demande est acceptable au vu des particularités des lieux et notamment :
 - La présence du grand mur pignon de la maison voisine de gauche ;
 - La présence des murs de jardin ;
 - Les nouveaux aménagements des espaces de la maison, au profit des qualités de vie de celle-ci
 - Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :
- En ce qui concerne l'art. 207 §1.4 Monument ou ensemble antérieur à 1932 inscrit à titre transitoire à l'inventaire en attendant la publication de cet inventaire (art 333), la modification de châssis en façade avant de bois peint en blanc à châssis en PVC blanc altère la lecture de cette façade ancienne, et n'est pas souhaitable en raison de ce qui précède ;

Considérant que les permis sont délivrés sous réserve des droits civils des tiers.

Considérant, en conséquence qu'il s'indique de respecter les dispositions du Code Civil en matière de vues obliques pour la terrasse en façade arrière, sans rehausse de mur.

Avis FAVORABLE unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme.

La dérogation au RRU, titre 1, article 4 est accordée pour les motifs énoncés ci-dessus.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 11

Dossier 16-41714-2014- Enquête n° 234/14
Demandeur : Good Place Fondation - c/o Monsieur Markus Kolzoff
Situation : Avenue de la Sapinière de 52 A à 54
Objet : la transformation et l'extension d'une maison unifamiliale

AVIS

La Commission de Concertation prend acte de la suspension de la procédure d'instruction de la demande de permis d'urbanisme, suite à la prise d'acte par le Gouvernement de la Région de Bruxelles – Capitale du 5 septembre 2013 de la proposition de classement introduite par la Commission Royale des Monuments et Sites de l'immeuble sis avenue de la Sapinière, 52 à 54.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 12

Dossier 16-41530-2014- Enquête n° 235/14

Demandeur : Madame SIMON Véronique - M & Mme SIMON Edouard et Pauline

Situation : Rue Camille Lemonnier 135

Objet : la démolition d'un immeuble et la reconstruction d'une maison unifamiliale

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41530-2014 introduite le 25/02/2014 et modifiée en date du 17/09/2014 – indice D – en application de l'article 126/1 du CoBAT par Monsieur et Madame Edouard et Pauline Simon et visant la démolition d'une maison unifamiliale et la reconstruction d'une maison unifamiliale sur le bien sis rue Camille Lemonnier, 135 ;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol situe la demande en zone d'habitation;

Considérant que la demande initiale dérogeait au Règlement Régional d'Urbanisme en matière de profondeur pour un bâtiment construit en mitoyenneté ;

Considérant que la demande modifiée en application de l'article 126/1 déroge au Règlement Régional d'Urbanisme en matière de dépassement en hauteur des façades avant et les profils de toiture des bâtiments mitoyens, et conserve la demande de dérogation en profondeur ;

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

Considérant que les mesures particulières de publicité et l'avis de la commission de concertation ont été requis pour le motif suivant, en ce qui concerne la demande initiale :

- Application de l'article 153§2 du CoBAT : demande de dérogations au **Règlement régional d'urbanisme, Titre 1**, en matière d'implantation et gabarit, chapitre 2 – section 1 – article 4 - profondeur – libellé comme suit « *Au niveau du rez-de-chaussée et des étages, la profondeur maximale hors sol ne peut dépasser la profondeur du profil mitoyen de la construction voisine la plus profonde et ne pas dépasser de plus de 3mètres en profondeur le profil mitoyen de la construction voisine la moins profonde* » alors que le projet prévoit :
 - au rez-de-chaussée, de dépasser le profil mitoyen le plus profond (nouveau mur mitoyen le long de la terrasse)
 - aux étages, de dépasser le profil mitoyen le moins profond de + de 3mètres ;

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 12/06/2014 au 26/05/2014 inclus, et l'absence de réclamation ou observation ;

Vu les résultats de la seconde enquête publique qui s'est déroulée du 27/10/2014 au 10/11/2014 inclus, et l'absence de réclamation ou observation.

3 : Déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

25/02/2014 : dépôt de la demande ;

29/04/2014 : accusé de réception d'un dossier complet ;

12/05/2014 au 26/05/2014 : enquête publique sur la demande telle qu'introduite ;

12/06/2014 : séance publique et avis favorable conditionnel et unanime de la Commission de concertation en présence d'un représentant du Fonctionnaire délégué, au sens de l'ordonnance du 26.07.2013 ;

Vu l'avis favorable unanime de la Commission de concertation « acceptant » les dérogations au Règlement régional d'Urbanisme, en présence d'un représentant de l'Administration de l'Urbanisme, au sens de l'ordonnance du 26.07.2013 modifiant le CoBAT ;

Considérant que dans pareil cas, l'avis du Fonctionnaire délégué est présumé favorable ;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation tient lieu d'avis conforme, et que dès lors les dérogations sont octroyées aux motifs et conditions de cet avis ;

28/07/2014 : avis favorable conditionnel émis par le Collège des Bourgmestre et Echevins ;

17/09/2014 : dépôt de plans modifiés en application de l'article 126/1, al. 3 du CoBAT et reprise de la procédure au stade de l'enquête publique et de la commission de concertation sur les nouvelles demandes de dérogations ;

27/10/2014 au 10/11/2014 : enquête publique sur la demande telle que modifiée ;

27/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation ;

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

o Service Technique de la Voirie émis le 10/06/2014 : *Gestion des eaux pluviales - bassin d'orages individuel*

- *Principes généraux :*

Le dispositif d'évacuation des eaux pluviales sera géré de manière à minimiser l'impact de celles-ci sur le réseau public d'égouttage. Par ordre de priorité, les solutions à privilégier sont :

1. *L'infiltration dans le sol :*

- *A condition que le terrain offre l'espace suffisant, que la nappe phréatique soit située à plus de 2m de profondeur et que le test de percolation soit positif ;*
- *Le dispositif d'infiltration doit être renseigné sur les plans (noue drainante, fossé drainant, bassin d'orage infiltrant, drains dispersants, puits d'infiltration...).*
- *Les dispositifs de type noue, fossé ou bassin sec peuvent être accompagnés de plantations permettant l'évapo-transpiration, une meilleure infiltration et une certaine dépollution ;*

2. *Le rejet, après temporisation, dans le réseau d'égout public aux conditions suivantes :*

- *Evacuation retardée par l'usage d'un bassin d'orage dimensionné pour contenir 50 litres d'eau par m² de surfaces de toitures en projection horizontale ;*
- *Le bassin d'orage sera placé en complément de l'éventuelle citerne à récupération et en aval de celle-ci ;*
- *La capacité de la citerne à récupération ne peut pas être additionnée à celle du bassin d'orage dans le calcul du volume à temporiser.*
- *L'orifice d'ajutage du bassin d'orage sera dimensionné pour permettre un débit de fuite égal à maximum 10% du débit entrant en tenant compte d'une pluie décennale de 20 minutes ;*
- *Vu l'impossibilité de garantie de leur bonne exécution et de leur maintien, les toitures vertes seront comptées comme toitures ordinaires dans le calcul ;*

- *Quant au projet :*

- o *Le projet omet d'intercaler un bassin d'orage conforme aux prescriptions ci-dessus entre la citerne et le raccordement à l'égout.*
- o *Indications à ajouter sur les plans : rejet prévu des eaux pluviales de chaque surface imperméabilisée (infiltration, eaux de surface, égout), superficie (en m²) imperméabilisée drainée vers l'égout public,*
- o *Caractéristiques du bassin d'orage : diamètre des tuyaux d'entrée, de fuite et de trop-plein, capacité tampon en m³, implantation, le tracé des conduites d'eau pluviale et endroit du raccordement ou du rejet.*
- o *Ces caractéristiques doivent être soumises à l'approbation de Vivaqua avant la mise en œuvre du permis dans le cas d'un raccordement à l'égout public.*
- o *Contact : VIVAQUA Assainissement, rue de Lusambo 21/23 – 1190 Forest ; 02/334.37.76, vhc@vivaqua.be.*

- *Quant à l'espace public :*

- o *Conformément à l'article 15 du Règlement Général de Police, il est interdit de laisser s'écouler sur l'espace public les eaux de quelque nature que ce soit depuis les propriétés bâties ou non bâties.*
- o *En cas de trop grande difficulté technique pour récupérer les eaux pluviales du versant de toiture donnant sur la rue, autorisation peut être accordée par le Collège de placer une descente d'eau pluviale en façade à rue dont les eaux s'écouleront sous le trottoir au moyen d'une gargouille en fonte de forme carrée, placée conformément à l'article 23 du règlement communal sur les trottoirs. La descente d'eau pluviale sera dans la mesure du possible encastrée dans la façade de manière à ne pas dépasser du front de bâtisse.*
- o *Les balcons et terrasses seront conçus de manière à ne pas laisser s'écouler d'eau sur l'espace public et à l'évacuer vers le système d'égouttage de l'immeuble.*

- Vu l'avis rendu par l'instance consultée en cours de procédure, à savoir l'avis de VIVAQUA émis le 20/05/2014- ir. M. BEYNS - Directeur Production et Grands Ouvrages, Boulevard de l'Impératrice, 17-19 à 1000 Bruxelles et libellé comme suit :
 - « *Outre le respect des législations en vigueur en Région de Bxl-Capitale, demande d'insérer les prescriptions suivantes dans le permis d'urbanisme :*
 - Le raccordement d'égout en zone publique doit obligatoirement être réalisé par HYDROBRU qui en aura par la suite la responsabilité, la gestion et l'entretien. Dès lors, tout nouveau raccordement à l'égout est sujet à une demande de raccordement auprès des services compétents.*
 - Le réseau d'égouttage privatif doit être conçu en tenant compte des points ci-dessous :*
 - *Un tamponnage des eaux de pluie devra être réalisé et ce, conformément au RRU ;*
 - *Le raccordement doit être étanche jusqu'au niveau de la voirie de manière à prévenir tout risque de refoulement chez les tiers en cas d'orage ;*
 - *La profondeur souhaitée de sortie est de -1,50m de manière à passer sous les autres impétrants.*
 - *Si un tuyau doit être placé en attente : son diamètre minimum sera de 160mm ; il dépassera de 30 cm en domaine publique ; son diamètre maximum sera limité autant que possible en fonction des surfaces imperméables.*
 - *Le raccordement au réseau d'eau potable doit également obligatoirement être réalisé par HYDROBRU et devra également faire l'objet d'une demande de raccordement auprès du même service (cf. ci-dessus)."*

4 : Description Situation Existante

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande comporte principalement des immeubles à appartements multiples et quelques maisons unifamiliales ;
- La maison d'habitation unifamiliale sur laquelle porte la demande (n°135) est située le long de l'avenue Camille Lemonnier, à proximité de la Place Guy d'Arezzo ;
- Elle présente un gabarit R+2+toiture à versants, date de 1959 et ne présente pas des qualités architecturales remarquables ;
- L'immeuble de gauche (n°137) présente un gabarit R+1+Toiture de type « Mansart ». Il est moins profond que la maison qui fait l'objet de la demande ;
- L'immeuble de droite (n°133) présente un gabarit R+3+Toiture plate.
- Il est (en situation existante) plus profond que la maison qui fait l'objet de la demande ;

5 : Description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande initiale visait :

- La démolition de la maison existante ;
- La reconstruction d'une maison unifamiliale ;

6 : Motivation sur la demande telle qu'introduite

Considérant que la demande initiale a suscité les considérations générales suivantes :

- En ce qui concerne la démolition de la maison existante :
 - a) La maison existante, datant de 1959, présente peu de qualité du point de vue de son aménagement intérieur. En effet, les locaux sont étriqués et les espaces de circulations occupent beaucoup de place ;
 - b) Sans être exceptionnelle, la façade principale présente une composition (mi-classique par le choix des matériaux, mi-contemporaine par la disposition des baies de fenêtres) qui l'intègre dans le bâti de ce front de bâtisse, articulé au droit de la parcelle, qui présente une zone de recul partielle du côté droit ;
 - c) L'option de la démolition a été choisie par les demandeurs pour des raisons d'ordre technique, esthétique et économique.
 - d) Ce choix a été posé, en concertation avec leur architecte, étant donné les nombreuses difficultés techniques qu'auraient impliqué des travaux de grosse rénovation au niveau des mesures de stabilité à mettre en œuvre, et de l'organisation du chantier (transport de matériaux, etc.)
 - e) Dans le cadre de cette démolition/reconstruction, celle-ci ne peut en aucun cas entraîner une dégradation des qualités de l'esthétique de la façade visible depuis l'espace public.
- En ce qui concerne l'aménagement intérieur du projet de reconstruction propose de meilleures qualités d'habitabilité que la maison actuelle. En effet :
 - a) Il prévoit une nouvelle circulation avec mise en place d'un ascenseur desservant tous les étages (y compris la cave) permettant de mieux structurer l'espace et d'agrandir les locaux habitables;

- b) Les espaces de vie que le projet propose au rez-de-chaussée sont plus en adéquation avec le mode de vie actuel :
 - a. grande cuisine ouverte,
 - b. spacieux séjour avec baies totalement vitrées avec vue sur le jardin ;
 - c. grande terrasse en contact avec le séjour et permettant l'accès au jardin depuis les pièces de vie ;
- c) Au 1^{er} étage, le projet propose 2 grandes chambres confortables accommodées chacune d'une salle de bain au lieu de 4 chambres dans la maison actuelle ;
- d) Au 2^{ème} étage, le projet propose également 2 grandes chambres confortables accommodées chacune d'une salle de bain au lieu des 3 chambres étriquées dans la maison actuelle ;
- e) Un étage supplémentaire au 3^{ème} étage entre mitoyens permet de doter cette maison d'une grande pièce polyvalente, avec accès à une terrasse bien orientée ;
- o En ce qui concerne la nouvelle façade avant proposée par le projet de reconstruction (demande initiale) :
 - o Elle ne propose pas une composition architecturale de qualité de nature à s'intégrer dans l'esthétique globale du front bâti, à l'instar de la façade existante à démolir.
 - o En effet, le projet de façade tel qu'introduit est moins riche, en termes de composition, pleins et vides et choix des matériaux, que la façade existante et ne peut dès lors pas s'envisager ;
 - o Il y a lieu de proposer une variante en marquant la différence d'époque avec les constructions voisines en lui donnant un aspect davantage contemporain ;

Considérant que la demande initiale a suscité les considérations particulières suivantes :

- o En ce qui concerne la terrasse au 3^{ème} étage :
 - o Le demandeur est également propriétaire de la maison de gauche (n°137) et marque donc, à ce titre, son accord sur les servitudes de vues depuis la nouvelle terrasse située au 3^{ème} étage (permettant ainsi le respect du code civil).
 - o Cependant, il faut garder à l'esprit qu'un jour, les deux propriétés pourront être revendues, ce qui engendrerait un problème de servitude de vue pour lequel il y a lieu de prévoir d'ores et déjà un recul de 1,90 mètre verdurisé à compter de l'axe mitoyen ;
- o En ce qui concerne le respect du code civil en matière de mur mitoyen :
 - o les nouveaux murs mitoyens prévus devront être porteur et en matériau plein sur une épaisseur de 30 centimètres ;
- o En ce qui concerne l'aspect de la maison, du côté de la rue,
 - o le projet de reconstruction reprend un tracé d'emprise comparable à l'existant, assure la transition entre les deux plans de façade du front bâti et maintient un jardinet et le met en valeur ;
 - o une haie basse à feuilles persistantes est prévue dans le but de créer une harmonisation avec les plantations des jardins à front de l'alignement qui existent dans cette rue ;
- o en ce qui concerne le parking :
 - o la maison dispose d'un double garage existant, accessible par une servitude commune en intérieur d'ilôt.
 - o Ce garage dispose d'un accès direct vers la parcelle via le fond du jardin ;

Considérant qu'au regard du motif de mesures particulières de publicité, le projet initial a suscité les observations suivantes :

En ce qui concerne la dérogation au Règlement régional d'urbanisme, Titre 1, en matière d'implantation et gabarit, chapitre 2 – section 1 – article 4 profondeur :

- o Le dépassement de profondeur de bâti de plus de 3 mètres par rapport à la maison voisine de gauche ne peut se justifier :
 - o vu l'implantation particulière des façades arrières de cette rangée de maisons, qui est fonction de l'articulation du front de bâtisse des façades avant, et vu la profondeur plus importante de la maison voisine de droite ;
 - o vu l'impact que ce dépassement aura tant sur l'habitabilité de la maison voisine de gauche (orientée au Sud du projet) que sur celle de la maison voisine de droite, beaucoup plus profonde ;
 - o vu la création de la cour anglaise (jardin minéral) du côté de la maison voisine la moins profonde (gauche) entraînant la suppression de la haie mitoyenne, au détriment des aménagements paysagers des jardins contigus et entraînant une perte d'intimité des espaces arrières de ces maisons, ce qui ne peut s'envisager ;

7 : Modification de la demande en 126/1

Considérant que la demande telle qu'introduite a été modifiée d'initiative par le demandeur en application de l'article 126/1 du CoBAT par le dépôt de documents modifiés en date du 17/09/2014 ;

Que la nouvelle demande présente des dérogations supplémentaires au RRU, en ce qui concerne la façade avant de l'immeuble principal ;

Que ces modifications sont telles que l'article 126/1 – alinéa 3 du CoBAT est d'application et que la procédure doit être reprise à la phase de l'avis de la Commission de concertation ;

Considérant que les mesures particulières de publicité et l'avis de la commission de concertation sont requis pour le motif suivant en ce qui concerne la demande modifiée en application de l'article 126/1 du CoBAT :

- Application de l'article 153§2 du CoBAT : demande de dérogation au Règlement régional d'urbanisme, Titre 1, en matière d'implantation et gabarit, chapitre 2 – section 1 – article 5 – hauteur de la façade avant – libellé comme suit « *La hauteur de la façade avant en mitoyenneté ne peut être supérieure à celle de la hauteur la plus élevée* » en ce que la nouvelle façade proposée dépasse la hauteur des façades des 2 maisons mitoyennes ;
- Application de l'article 153§2 du CoBAT : demande de dérogation au Règlement régional d'urbanisme, Titre 1, en matière d'implantation et gabarit, chapitre 2 – section 1 – article 6 - toiture – libellé comme suit « *La toiture ne peut dépasser la hauteur du profil mitoyen le plus haut* » alors que le nouveau projet prévoit des rehausses de mur mitoyen du fait que le nouveau volume est plus haut que les 2 maisons mitoyennes ;

Considérant que la demande modifiée (en application de l'article 126/1) introduite vise :

- La démolition de la maison existante ;
- La reconstruction d'une maison unifamiliale ;

Considérant que la demande modifiée suscite les considérations générales suivantes :

- Le nouveau projet répond, en partie, aux objections qui ont motivé l'avis favorable conditionnel de la commission de concertation ;
- En effet, la nouvelle façade avant marque la différence d'époque de la nouvelle construction avec le cadre bâti, en s'y intégrant par sa composition et en lui donnant un aspect davantage contemporain ;
- Le projet propose d'implanter la façade avant en avant – plan du front de bâtisse de la maison mitoyenne de droite, pour sa partie de droite, ce qui ne peut se justifier, vu les options du projet (nouvelle construction) ;
- Le projet ne propose pas de recul verdurisé de 1.90m pour la terrasse du 3^{ième} étage (à compter de la limite mitoyenne de gauche) mais fournit l'accord du voisin sur ce point ;

Considérant qu'au regard des dérogations sollicitées, le projet modifié suscite les observations suivantes :

- La demande de dérogation au **RRU, Titre 1**, article 5 – hauteur de la façade avant – peut être autorisée. En effet, la nouvelle façade proposée dépasse la hauteur des façades des 2 maisons mitoyennes mais des gabarits similaires sont présents dans la rue, la nouvelle façade proposée présente des qualités esthétiques et l'ensemble avec les maisons gauche et droite reste harmonieux ;
- La demande de dérogation au **RRU, Titre 1**, article 6 - toiture – peut également être autorisée. En effet, le nouveau projet prévoit des rehausses limitées des murs mitoyens du fait de la nouvelle hauteur proposée de la façade avant sans que cela ne soit préjudiciable pour les voisins ;

8 : Conditions de modification de la demande pour qu'elle réponde au bon aménagement des lieux

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

- Implanter la cour anglaise arrière le long de la mitoyenneté de droite, en vue de préserver les aménagements paysagers des jardins contigus le long de l'axe mitoyen de gauche. Une terrasse ajourée accessible depuis le séjour peut être maintenue telle que présentée ;
- Implanter la façade avant au front de bâtisse de la maison mitoyenne de droite (pour sa partie de droite) ;

Que ces modifications ne répondent pas aux conditions cumulatives:

- de ne pas modifier l'objet de la demande en ce que le programme de maison unifamiliale est maintenu dans sa typologie et gabarits proposés ;

- d'être accessoires en ce qu'elles concernent principalement l'alignement de la façade et l'aménagement du jardin arrière le long de la limite mitoyenne de droite ;
- de répondre à une objection que suscitait la demande telle qu'introduite ;

Avis FAVORABLE non-unanime en présence du représentant de Bruxelles-Développement urbain-Direction de l'Urbanisme aux conditions émises ci-dessus.

B.D.U.- Direction de l'Urbanisme et Direction des Monuments et Sites s'abstiennent.

Les dérogations au RRU devront être accordées par le Fonctionnaire Délégué.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 13

Dossier 16-41809-2014- Enquête n° 231/14

Demandeur : Madame Muriel Darnaud

Situation : Avenue Molière 264

Objet : la rénovation et la transformation d'un hôtel de maître, l'élargissement de baies, l'ajout et la modification de lucarnes en chien assis en façade arrière, l'ajout d'une extension sur 2 niveaux, la création d'un niveau en sous-oeuvre

AVIS

La Commission de Concertation décide de reporter son avis à la séance du 04/12/2014, en vue de pouvoir reconsidérer certains aspects du projet.

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 14

Dossier 16-41780-2014- Enquête n° 232/14

Demandeur : Philippe Hamer Combeli SA N.V.

Situation : Andrimontlaan 54

Objet : la construction de 5 habitations uni-familiales

AVIS

La Commission de concertation décide de reporter son avis, dans l'attente de compléments et notamment :

- La position, exacte et cotée par rapport aux limites de la parcelle, de l'alignement et au bâti projeté, du collecteur existant entre le terrain de la demande et le Parc Fond'Roy, ainsi que son tracé par rapport aux futures maisons;
- La modification réelle du terrain et le levé par géomètre de celui-ci, comprenant les courbes de niveaux existantes et projetées, complété de l'aménagement exact des jardins (mur de soutènement compris et éventuellement tracé du ruisseau) et de deux coupes minimum par maison, en indiquant le profil existant et projeté du terrain ;
- La justification du maintien des pièces au niveau du sous-sol par rapport à celui de la voirie ;

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 27/11/2014
objet n° 15

Dossier 16-41.803-2014- Enquête n° 224/14 + PE N°1B-9265

Demandeur : ALPHA LINE SPRL – M Charles Marc (ex.GIA PARTNERS SA)

Situation : Rue Gatti de Gamond, 145

Objet : la démolition d'un immeuble de bureaux, l'abattage de 30 arbres et construction d'un immeuble résidentiel comprenant 35 appartements et 51 emplacements de parking

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande mixte de permis d'urbanisme n°16-41803-2014 et de permis d'environnement n°9265 introduite le 23/05/2014 par la S.P.R.L. ALPHA LINE c/o Monsieur Marc Charles et visant la démolition d'un immeuble de bureaux, l'abattage de 30 arbres et construction d'un immeuble résidentiel comprenant 35 appartements et 51 emplacements de parking sur le bien sis rue Gatti de Gamond 145;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol (PRAS) situe la demande en zone d'habitation et pour partie couvert par une ZICHEE;

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

Considérant que les mesures particulières de publicité et l'avis de la Commission de concertation sont requis pour les motifs suivants :

- motifs inhérents au plan régional d'affectation du sol :
 - application de la prescription générale n°0.6 du **plan régional d'affectation du sol**, en matière d'implantation portant atteinte à l'intérieur de l'îlot ;
 - application de la prescription particulière n°2.5.2 du **plan régional d'affectation du sol**, en matière de caractéristiques de la zone d'habitation ;
- motifs inhérents au CoBAT :
 - demande non régie par un plan particulier d'affectation du sol et/ou un permis de lotir :
 - application de l'article 153 §2. du CoBAT) : demande de dérogation au Titre I du **Règlement régional d'urbanisme**, en matière d'implantation ou d'esthétique :
 - non-respect de l'article n°7 du RRU, en ce qui concerne l'implantation des constructions isolées ;
 - non-respect de l'article n°8 du RRU, en ce qui concerne la hauteur d'une construction isolée
 - Motifs inhérents au caractère mixte de la demande (permis d'urbanisme / permis d'environnement) ou à l'évaluation préalable des incidences qu'elle engendre
 - demande de **permis mixte** 1B (art. 124 du CoBAT) en raison de du garage couvert de 51 emplacements,
 - demande soumise à **rapport d'incidences** (article 143 du CoBAT – Annexe B – rubrique n°26),

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

- application de la prescription particulière n°21 du **PRAS**, portant sur la ZICHEE, qui couvre pour partie le bien

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13/10/2014 au 27/10/2014 inclus, et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé ;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants:

- *Les voisins ne contestent pas le principe de la construction d'un immeuble de logements. L'abattage massif de 30 arbres, la hauteur et la densité du projet leur paraissent inacceptables.*
- *Les arbres qui vont être abattus, constituent un écran végétal important pour le quartier et permettant de diminuer l'impact déjà actuellement important de la construction existante. Cet abattage n'est pas du tout justifié par l'implantation du nouveau bâtiment, ni par l'état sanitaire des arbres existants mais juste pour le confort des futurs habitants.*

- Ils souhaitent que le permis impose le maintien de l'écran végétal existant. L'article 8 du titre I du Règlement Régional d'Urbanisme impose que la hauteur ne dépasse pas la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré, même si cet ensemble est traversé par une ou des voiries.
- Le projet prévoit une hauteur de 4 niveaux, il ajoute d'autres éléments techniques pour arriver à une hauteur maximale de la construction de 14,48 m, ce qui est trop important, va engendrer une perte certaine de luminosité et d'horizon.
- Le demandeur justifie que la hauteur ne dépassera pas celle du bâtiment existant que de 30 cm seulement. Le bâtiment existant est très en retrait par rapport au dernier étage ne peut pas servir de justification à la hauteur que le demandeur veut imposer à tout le voisinage pour l'ensemble du bâtiment projeté.
- Les réclamants souhaitent que le demandeur réduise d'un niveau le gabarit projeté, afin de mieux respecter les gabarits dans l'ensemble assez bas qui entourent l'immeuble projeté.
- Un voisin informe que la visibilité de l'avis d'enquête publique est insuffisante au moyen de panneaux, de petits formats trouvés renversés au sol. L'objectif d'informer tous les riverains n'a pas été atteint. Il demande à ce que le délai de clôture de l'enquête soit prolongé. Le délai a été insuffisant pour permettre la consultation complète de tous les riverains concernés par la proximité du projet.
- 51 parkings sont prévus pour 35 appartements; Les voisins soulignent qu'ils souffrent actuellement d'énormes nuisances (difficultés pour utiliser l'emplacement privé, trafic important dû à la dépose-reprise des enfants à l'école du Val Fleur, au stationnement des élèves de l'école de promotion sociale et lors des événements à Forest National). Le projet n'améliore en rien pour leur bien-être.
- Les réclamants trouvent que c'est inconvenable le fait de vouloir raser un bâtiment dit de prestige au moment de la construction et vouloir y bâtir un autre bâtiment. Ajouter un chantier immobilier durant plusieurs mois serait une nouvelle preuve du peu de considération des autorités publiques et des promoteurs pour le respect du bien-être des habitants. Car il y a eu déjà pas mal de nuisances dues à la reconstruction récente mais de longue durée de l'école du Val Fleuri et de l'immeuble y faisant face, du parking sauvage lors des soirées-événements à Forest National. Accepter la construction de 35 appartements pour seulement 51 parkings revient à jeter dans la rue une vingtaine de voitures supplémentaires, alors que le quartier souffre déjà d'un problème insoluble de manque d'emplacements pour voitures.

3 : Déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

23/05/2014 : dépôt de la demande auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain

25/08/2014 : accusé de réception d'un dossier complet par le fonctionnaire délégué, sous réserve du caractère complet du dossier par l'IBGE

23/09/2014 : courrier du fonctionnaire délégué attestant du caractère complet du rapport d'incidences environnementales et envoi d'un courrier au Collège des Bourgmestres et Echevins sollicitant son avis en application de l'article 177 du CoBAT ainsi que la mise à l'enquête publique ;

24/09/2014 : réception de ce courrier par le Collège des Bourgmestres et Echevins ;

13/10/2014 au 27/10/2014: enquête publique sur la demande telle qu'introduite

06/11/2014:séance publique de la Commission de concertation et report d'avis de la Commission de concertation en vue d'effectuer une visite des lieux ;

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

- l'avis du Service Vert émis le 27/10/2014 et libellé comme suit :

Conditions nécessitant une modification des plans et insérées directement dans la motivation en application de l'article 191 du CoBAT:

- *Replantations:*

Précision pour la replantation de robiniers boule en intérieur d'îlot: il s'agit de la variété Robinia pseudoacacia « Umbraculifera ».

Pour les plantations à front de voirie, il est exigé de planter des essences persistantes et fastigiées afin de réduire l'impact du bâtiment et de créer un écran de verdure le long de celui-ci (exemple: le chêne vert – Quercus ilex - Circonférence minimum du tronc exigée à la plantation: 18/20 cm).

- l'avis du Service Technique de la Voirie émis le 26/11/2014 et libellé comme suit :

1. Conditions nécessitant une modification des plans et insérées directement dans la motivation en application de l'article 191:

1.1. Cotations d'implantation

- Principes généraux :
 - o Le plan d'implantation doit comporter suffisamment de cotes pour permettre d'implanter le projet sans risque de confusion quant aux points sur lesquels s'appuient ces cotes.
 - o Les cotes d'implantation s'appuieront sur des points clairement identifiables sans équivoque, tels que des bornes, angles et points d'inflexions de limites. Ces points d'appui seront idéalement repérés par des lettres.
 - o A défaut, les cotes pourront indiquer la distance séparant les angles du bâtiment à construire dans le strict prolongement d'une des façades.
- Quant aux plans : le plan d'implantation, ne comportant aucune cote, doit être complété de cotes en suffisance.

1.2. Niveau d'implantation

- Principes généraux :
 - o Afin de pouvoir situer altimétriquement sans équivoque la nouvelle construction par rapport au domaine public et aux constructions voisines, le plan d'implantation doit être complété de minimum 2 repères altimétriques au sol (niveaux de corniches non acceptés) fixes et clairement identifiables sans équivoque à l'extérieur du chantier (idéalement : seuil de porte d'une construction voisine), par rapport auxquels la nouvelle construction sera repérée.
 - o Le niveau existant du trottoir doit être indiqué devant chaque accès piéton ou carrossable à créer, ainsi que l'altitude du seuil à poser.
- Quant aux plans : ni le plan d'implantation, ni les coupes ne situent le projet en altimétrie par rapport à des points fixes dans l'environnement immédiat. Les plans doivent être complétés de minimum deux repères altimétriques susceptibles de demeurer intact durant toute la durée du chantier et aisément repérables.

1.3. Eaux pluviales : infiltration dans le sol

- Principes généraux :

Le dispositif d'évacuation des eaux pluviales sera géré de manière à minimiser l'impact de celles-ci sur le réseau public d'égouttage. Par ordre de priorité, les solutions à privilégier sont :

 1. L'infiltration dans le sol :
 - A condition que le terrain offre l'espace suffisant, que la nappe phréatique soit située à plus de 2m de profondeur et que le test de percolation soit positif ;
 - Le dispositif d'infiltration doit être renseigné sur les plans (noue drainante, fossé drainant, bassin d'orage infiltrant, drains dispersants, puits d'infiltration...).
 - Les dispositifs de type noue, fossé ou bassin sec peuvent être accompagnés de plantations permettant l'évapo-transpiration, une meilleure infiltration et une certaine dépollution ;
 - Un outil de gestion de l'eau de pluie et des info-fiches relatives à l'infiltration sont disponibles en téléchargement sur le site web de Bruxelles-Environnement:
<http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/informer.aspx?id=32554>
 2. A défaut de pouvoir appliquer la solution précédente, le rejet des eaux pluviales dans le réseau d'égouttage public peut être adopté aux conditions suivantes :
 - Evacuation retardée par l'usage d'un bassin d'orage dimensionné pour contenir 50 litres d'eau par m² de surfaces de toitures en projection horizontale ;
 - Le bassin d'orage sera placé en complément de l'éventuelle citerne à récupération et en aval de celle-ci ;
 - L'orifice d'ajutage du bassin d'orage sera dimensionné pour permettre un débit de fuite égal à maximum 10% du débit entrant en tenant compte d'une pluie décennale de 20 minutes ;
 - Vu l'impossibilité de garantie de leur bonne exécution et de leur maintien, les toitures vertes seront comptées comme toitures ordinaires dans le calcul ;
- Quant au projet :
 - o Le projet retient la solution du rejet des eaux pluviales à l'égout public après transit et rétention dans un bassin d'orage de 51.000 litres ; cette capacité ne semble

prendre en compte que la surface bâtie hors sol alors que la cour ouverte constitue également une zone imperméable en ce qu'elle est établie directement sur le sous-sol. Il en résulte que seuls 60% de la surface imperméabilisée sont pris en compte dans le calcul de la capacité du bassin d'orage.

- *Le demandeur est vivement invité à étudier l'infiltration des eaux pluviales dans le sol de la parcelle, la zone de recul occupée par les jardins pouvant s'y prêter.*
- *L'abandon de l'infiltration des eaux pluviales sera motivé. Dans ce cas de figure, la capacité du bassin d'orage sera revue pour tenir compte de toutes les zones imperméabilisées raccordées à l'égout (soit un volume de minimum 80 m³).*
- *Les plans devront comporter les indications suivantes :*
 - *destination des eaux pluviales de chaque surface imperméabilisée (infiltration ou égout) ;*
 - *Type de système d'infiltration retenu et emplacement du rejet de trop-plein ;*
 - *En cas d'abandon motivé de l'infiltration, les eaux pluviales pourront être déversées dans l'égout après avoir transité par dans un bassin d'orage, pour lequel seront renseignés : superficie (en m²) imperméabilisée à drainer vers l'égout public, capacité tampon en m³ du bassin d'orage ainsi que les diamètres des tuyaux d'entrée, de fuite et de trop-plein, son implantation, le tracé des conduites d'eau pluviale et la localisation du point raccordement.*
- *Dans le cas d'un raccordement du réseau d'eaux pluviales à l'égout public, les caractéristiques du bassin d'orage doivent être soumises à l'approbation de Vivaqua avant la mise en œuvre du permis.*
- *Contact : VIVAQUA Assainissement, rue de Lusambo 21/23 – 1190 Forest ; 02/334.37.76, christophe.vanhove@vivaqua.be.*

1.4. Services publics

- *Conformément à l'arrêté ministériel du 20 avril 2007, portant réglementation des boîtes aux lettres particulières, les boîtes aux lettres seront rassemblées à front de la voirie publique.*
- *Déchets ménagers :*
 - *Un local à déchets ménagers est implanté en intérieur de parcelle ; ce local sera manifestement prévu pour héberger des containers mobiles.*
 - *Il s'indique d'éviter l'encombrement du trottoir par la dizaine de containers les jours de collecte ; il est donc vivement conseillé de réserver un espace en domaine privé, à front d'alignement, aisément accessible par le personnel de Bruxelles-Propreté depuis le trottoir et destiné au stockage des containers en attente de ramassage.*

1.5. Stationnement

- *Modalités :*
 - *Stationnement privé : le demandeur a l'obligation de respecter les prescriptions du Titre 8 du Règlement Régional d'Urbanisme.*
 - *Stationnement public : le projet sera étudié de manière à supprimer le minimum d'emplacements publics en voirie : la largeur de l'accès carrossable sera réduite au minimum requis pour le passage d'un véhicule au droit du garage.*
 - *Les plans indiqueront clairement les implications envisageables du projet sur l'offre de stationnement en domaine public, notamment au cas où le projet autoriserait des activités potentiellement consommatrices de parking (commerce, profession libérale, accueil de personnes, lieu de rencontre...).*
 - *L'auteur de projet veillera à ce que l'offre en stationnement à destination des visiteurs soit suffisante ; si le stationnement en espace public s'avère déjà saturé, il est invité à aménager des emplacements de stationnement pour les visiteurs en espace privé.*
 - *Le plan de situation figurera les emplacements de parking publics réglementaires situés à proximité du projet. Les emplacements à créer et à supprimer seront clairement renseignés comme tels.*
 - *Toute modification de l'espace public nécessaire pour créer ou conserver un ou des emplacement(s) de stationnement le sera aux frais du demandeur.*
- *Quant au projet :*
 - *L'attention du demandeur est attirée sur la saturation actuelle de l'offre en stationnement public dans la rue Gatti de Gamond, en grande partie due aux deux écoles et heureusement légèrement allégée en dehors des heures ouvrables.*

- Les 51 emplacements de stationnement en sous-sol, outre qu'ils ne représentent qu'un ratio de 1,45 emplacement par logement, ne seront pas accessibles aux visiteurs. On peut clairement s'attendre à une augmentation de la pression sur le stationnement public, d'autant plus si le titulaire d'une profession libérale exerce son activité dans l'immeuble.
- Le demandeur est donc invité à étudier la possibilité d'implanter quelques emplacements de parking à destination des visiteurs en domaine privé.

2. Conditions du Service à joindre sous forme d'annexe au permis :

2.1. Eaux usées : raccordement à l'égout public

- Le réseau d'égouttage des eaux usées sera raccordé au réseau public d'égouttage conformément aux prescriptions du règlement communal en matière de raccordement à l'égout du 1^{er} octobre 2010. L'implantation planimétrique comme altimétrique du raccordement sera imposée par Hydrobru.
- Le raccordement de la construction au réseau public d'égouttage sera réalisé exclusivement par Hydrobru, aux frais du demandeur. Les frais d'une éventuelle extension du réseau qui serait nécessitée par la présente demande seront exclusivement à charge du demandeur. Il appartient au demandeur d'introduire les demandes de raccordement et d'extension du réseau auprès de Hydrobru.
- Il est conseillé de placer un clapet anti-retour sur le raccordement à l'égout, afin d'éviter le refoulement de ce dernier vers le réseau privé en cas d'orage.
- Contact : VIVAQUA Assainissement, rue de Lusambo 21/23 – 1190 Forest ; 02/334.37.76, christophe.vanhove@vivaqua.be

2.2. Aménagement ou réfection de l'espace public

- Modalités :
 - **Le demandeur a l'obligation de construire ou reconstruire, à ses frais, après achèvement de la construction, un trottoir conforme au règlement communal du 03/11/2008 sur la construction, reconstruction et la réparation des trottoirs.**
 - **L'accès carrossable sera réalisé en pavés de béton gris de format 22x11x15 conformes à la NBN-B21-311 et disposés parallèlement à la bordure.**
 - Les éléments de bordure au droit de l'accès carrossable seront abaissés par le demandeur après en avoir averti le service voirie et sous sa supervision. Il est interdit de chanfreiner les bordures.
 - Il est interdit de modifier le profil en long du trottoir, notamment pour les besoins du raccordement des accès privés au trottoir. Le rattrapage de niveau éventuel entre le trottoir et les seuils sera mis en œuvre exclusivement sur le domaine privé.
 - La pente transversale ne pourra excéder en aucun cas les 2%, conformément au RRU.
 - Toute modification à l'espace public, à son équipement ou aux objets s'y trouvant (arbres, poteaux, bornes de concessionnaires, etc...) nécessaire en fonction de la présente demande, le sera aux frais du demandeur.
 - Le demandeur veillera à ce que son entrepreneur prenne toutes les dispositions nécessaires au maintien de la voirie et du trottoir dans un état de propreté acceptable durant le chantier. Une attention particulière sera portée aux avaloirs et filets d'eau, qui seront contrôlés quotidiennement.
 - Il est interdit d'insérer des grilles de ventilation (sopiraux) dans le trottoir ; seules sont autorisées les ouvertures pour l'établissement de carreaux-lumière et sopiraux, qui ne pourront faire saillie de plus de 50 cm par rapport à l'alignement. Les orifices de ventilation de sous-sols doivent être insérés dans le soubassement de la façade.
- contact : Service Technique de la Voirie, rue Auguste Danse n°25 (2^e étage), tél 02/348.66.68, fax 02/348.65.14, voirie@uccl.be.

3. Conditions d'exécution du permis d'urbanisme :

3.1. Procès-Verbal d'état des lieux de l'espace public & récolement

- Modalités :
 - Comme le prévoit le RRU (Titre III, Chapitre 2, article 5) , un procès-verbal d'état des lieux avant travaux de la voirie, au droit du chantier et sur minimum 30 mètres au-delà sur la largeur totale du domaine public, sera dressé au plus tard le dernier jour avant l'ouverture du chantier, contradictoirement avec le géomètre communal du Service Technique de la Voirie.

- Le récolement de l'état des lieux avant travaux aura lieu contradictoirement avec le géomètre communal du Service Technique de la Voirie au plus tard 20 jours après la fin du chantier
- contact : Service Technique de la Voirie, rue Auguste Danse n°25 (2^e étage), tél 02/348.66.68, fax 02/348.65.14, vincent.albert@uccl.be.

3.2. Occupation de l'espace public

- Modalités : toute occupation temporaire de la voie publique à l'occasion des travaux est soumise à l'obtention d'une autorisation et au paiement d'une taxe proportionnelle à la superficie occupée. La demande en sera introduite au minimum 1 semaine à l'avance auprès du Service Technique de la Voirie.
- Contact : Service Technique de la Voirie, rue Auguste Danse n°25 (2^e étage), tél 02/348.65.52 – Fax 02/348.65.14, voirie20@uccl.be.

3.3. Contrôle d'implantation

- Modalités :
 - Le maître de l'ouvrage ou son représentant a l'obligation de faire contrôler l'implantation (en planimétrie et en altimétrie) de son bâtiment par le géomètre du Service Technique de la Voirie Ce contrôle concerne le positionnement des "chaises" et du repère d'altitude.
 - Si l'implantation a été réalisée par un géomètre-expert : celui-ci envoie un rapport d'implantation sous format PDF & DWG à l'adresse vincent.albert@uccl.be. Ce rapport consiste en un mesurage des seuls points implantés et des points d'appui, avec cotation réelle au centimètre près ; l'implantation et la cotation théoriques seront reprises dans un calque différent et sous une autre couleur.
 - Si l'implantation n'est pas réalisée par un géomètre-expert, le demandeur sollicite le passage du géomètre du Service de la Voirie. Un délai de 2 semaines est exigé pour la prise de rendez-vous.
 - L'attestation de conformité de l'implantation ne sera délivrée que si le demandeur peut prouver la fiabilité des limites sur laquelle s'appuie son implantation au moyen d'un plan de bornage contradictoire établi par un géomètre inscrit au tableau du Conseil Fédéral des géomètres-experts.
 - Les bornes et repères de niveau seront dégagés et rendu visibles.
- Contact : rue Auguste Danse n°25 (2^e étage), tél 02/348.66.68 – fax 02/348.65.14, vincent.albert@uccl.be.

3.4. Travaux à réaliser en espace public

- Travaux de construction / reconstruction du trottoir : le demandeur a l'obligation d'avertir le Service Technique de la Voirie du début du chantier et de lui en communiquer le planning détaillé.
- Contact : rue Auguste Danse n°25 (2^e étage), tél 02/348.66.68 – fax 02/348.65.14, voirie@uccl.be.

3.5. Perturbations de la circulation

- Toute fermeture de voirie, même sur une seule bande de circulation, ou mise en place d'une déviation ou d'une chicane doit faire l'objet d'une demande préalable auprès du service Autorisations Signalisation Chantiers de la Police (Tél. 02/563.97.30, fax. 02/563.97.39, dpucmv@police5342.irisnet.be).
- Trois exemplaires d'un plan de déviation et d'un plan de signalisation doivent être déposés au minimum 2 semaines à l'avance au Service Circulation et Mobilité de la Police, au Service communal de la Mobilité et au Service Technique de la Voirie.

- Vu l'avis de Vivaqua émis le 15/10/2014
- Vu les explications données en séance publique de la Commission de concertation, relatives notamment aux possibilités de maintien du couvert végétal ;

Considérant que l'avis du SIAMU a été émis le du 23/06/2014 et comporte de nombreux points d'isolations au feu à améliorer, notamment en ce qui concerne les sous-sols ;

4 : Description Situation Existante

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

- Le quartier dans lequel se situe la demande se caractérise par un habitat en ordre ouvert et semi-ouvert, formé principalement de maisons unifamiliales, de petits immeubles de logements et de bâtiments plus importants d'équipements ;
- Dans ce quartier, la rue Gatti de Gamond :
 - présente une pente forte ascendante depuis la rue de Stalle jusqu'à la rue du Docteur Decroly ;

- comprend, en plus des immeubles décrits ci-avant, un immeuble isolé et de prestige, qui est l'objet de la présente demande de démolition et de reconstruction ;
- La parcelle sur laquelle porte la demande :
 - se situe en limite de la ZICHEE (limite imprécise à l'échelle du plan), qui couvre la partie sud de cet îlot, dont les abords de la maison « Furnémont », construite par l'architecte Victor Horta vers 1901;
 - présente une double pente ascendante, l'une parallèle à la voirie et l'autre vers l'intérieur de l'îlot, qui engendre des talus existants en limite latérale gauche et en fond de parcelle, tous deux couverts d'un important couvert végétal formé d'arbres à hautes tiges ;
 - dispose d'une orientation est à rue et ouest du côté du fond de la parcelle ;
- L'immeuble de prestige existant et précité, sur lequel porte la demande :
 - est implanté :
 - avec un important recul (plus de 20 mètres) par rapport à l'alignement,
 - avec une zone de recul latéral de 10,50 mètres du côté gauche (orientation sud)
 - avec une zone de recul latéral de l'ordre de 5 mètres du côté droit (orientation nord)
 - en conservant un recul arrière, sous forme de talus, d'une profondeur de 8 mètres ;
 - présente un gabarit différent selon les façades et le modelé du relief de leurs abords respectifs :
 - de R+1 à R+1 surélevé en façade principale, avec perception d'un volume en recul d'emprise limitée situé au centre du bâtiment et derrière la verrière qui marque l'entrée,
 - de R+2+ toit plat en façade latérale gauche (orientation sud), le volume en recul étant peu perceptible de ce côté
 - de R+1+ toit plat à en façade latérale droite (orientation nord), le volume en recul n'étant perceptible de ce côté qu'à grande distance
 - de R+2 à R+1 en façade arrière
 - comprend un sous-sol sous l'ensemble du bâti comprenant 22 emplacements de parcage, ainsi qu'un parking paysager en zone de recul de 18 emplacements ;
 - a fait l'objet du permis n°16-30046-1987 (délivré le 01/09/1987) et est représentatif de l'architecture de bureaux des années 1980, par son parti architectural atypique et son matériau de construction de façades revêtues de grands panneaux métalliques peints en blanc ;
 - a ensuite été réaffecté en équipement d'intérêt collectif ou de service public par le permis d'urbanisme n° 16-37368-2006 ;
 - présente les indices de densité suivants :
 - 2.085 m² bâtis et un indice P/S de 0.74,
 - 1.041 m² d'emprise au sol (37%)
 - une imperméabilisation de la parcelle à raison de 56% de sa superficie
 - en plan, il se développe sur une largeur de l'ordre de 28 mètres et une profondeur de l'ordre de 36,5 mètres
- A gauche du projet, un ensemble de deux maisons, dit « maison Furnémont », construit et transformé par Victor Horta vers 1901:
 - comprend 3 logements (n°147, 149 et 151),
 - se complète de deux garages (R+toiture plate) dont un entre la maison n°147 et la limite parcellaire, et l'autre en mitoyenneté de la parcelle sur laquelle porte la demande
 - est implanté en oblique par rapport à l'alignement, au Sud et en contrebas par rapport à l'immeuble sur lequel porte la demande principalement, en raison du relief général des lieux, dont la pente, parallèle à la voirie,
 - est implanté, pour son angle le plus proche du projet, à plus de 17 mètres de la limite parcellaire, (hormis pour le 1^{er} garage précité) et à environ 28 mètres de la façade sud du projet,
 - se situe dans un cadre paysager et verdurisé, protégé par la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement du Val fleuri;
 - présente un gabarit de R+1+toiture ;
 - comprend un grand jardin et d'importantes frondaisons en bordure de parcelle commune avec le projet ainsi que des talus non renseignés aux plans;
 - dans ce cadre paysager, un grand pin noir (30 mètres de hauteur), situé au Sud de cet ensemble bâti et jadis inscrit sur la liste de sauvegarde par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22/12/2005, a été abattu ;
- A droite du projet, la parcelle contiguë :

- se développe à l'alignement jusqu'au carrefour, et se prolonge derrière la parcelle sur laquelle porte la demande, jusque de l'autre côté de l'îlot
- est bâtie de différents bâtiments d'équipement scolaires, de gabarit R + toiture plate, R+1+toiture plate et R+2+ toiture plate, dont les deux plus proches à l'orientation nord sont situés respectivement à 36 mètres et 44 mètres de la limite de la parcelle,
- constitue un parc paysager comprenant de nombreux arbres à haute tige ;
- comporte cependant de nombreuses voies d'accès et aires de stationnement, notamment le long de la limite latérale nord de la parcelle sur laquelle porte la demande,

5 : Description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite :

- sollicite la démolition de l'immeuble existant ainsi que le changement de l'affectation existante du site, d'équipement en logement;
- propose la construction d'un grand immeuble sur plan « en U » au programme suivant :
 - 35 logements, répartis comme suit :
 - 15 appartements à 1 chambre ;
 - 12 appartements à 2 chambres ;
 - 8 appartements à 3 chambres ;
 - une voirie piétonne intérieure au site desservant, outre le bâtiment de logement, les bâtiments annexes abritant les locaux communs destinés au stockage des vélos et des poubelles, implantés en zone de recul latérale nord, soit à droite de la parcelle ;
 - 51 emplacements de parking implantés dans un 1^{er} niveau de sous-sol de très grande emprise, soit sous celle du bâtiment projeté, de la voirie intérieure, des locaux techniques avec prolongation jusqu'en limite nord de la parcelle ;
 - des caves situées dans un 2^{ème} niveau de sous-sol,
- répartit ce programme dans un complexe de gabarit général R+2+ recul dont « l'intérieur » du U (voir ci – après) est orienté au Nord de la parcelle et est aménagé en espace piétonnier et en accès pour le SIAMU;
- propose une implantation caractérisée comme suit :
 - la forme générale de l'immeuble projeté, dont le plan « en U » est ouvert vers le Nord, est complété, de ce côté, d'un aménagement planté sur dalle comportant un abri pour vélos,
 - l'abri pour les poubelles et poussettes, ainsi que, directement au-delà de la zone de recul, la rampe d'accès au sous-sol, se situent dans la zone de l'emprise générale du projet,
 - l'emprise au sol se voit augmentée principalement vers l'avant où la zone de recul se voit réduite à moins de 10 mètres,
 - la façade sud du projet s'implante à 10,50 mètres de la limite latérale sud, dans le même recul que celui du bâtiment existant,
 - la façade arrière du projet s'implante à moins de 5 mètres de la limite du fond de la parcelle et réduit de plus de 3 mètres l'espace existant de ce côté,
 - exception faite d'une partie du sous-sol (en mitoyenneté) et de l'abri pour vélos (R+toit plat situé à +/- 2 mètres de la clôture), la façade latérale droite (les 2 abouts des branches du plan en « U ») s'implante à 5 mètres de la limite latérale nord, soit à la même distance que la façade existante,
 - cette forme crée un espace ouvert de patio, traversé de part en part par l'accès piéton (avec perspective ouverte vers l'intérieur de l'îlot) et autour duquel se développent les façades des logements projetés et se distribuent les accès vers les 3 accès et circulations verticales du projet,
 - par rapport à l'immeuble existant, on observe plus précisément que :
 - le recul de la façade à compter de l'alignement se voit réduit de plus de 20 mètres à 9,24 mètres, et l'aménagement de parking et de zones de manœuvres existant est supprimé, au profit, sur le solde non bâti de la zone de recul actuelle, de jardins en zone de recul,
 - moyennant un aménagement de 8,40 mètres de largeur sont implantés l'accès au garage souterrain et le large accès pour piétons
 - le recul de la façade latérale gauche (orientation sud) :
 - est maintenu à 10,50 mètres par rapport à la limite parcellaire pour les travées de façade sud les plus proches de la limite de ce côté
 - est réduit à 7,90 mètres pour les terrasses des appartements de la travée axiale,
 - l'aménagement de l'accès au garage souterrain existant (qui se développe sur une profondeur de +/- 33 mètres à compter de l'alignement et se rapproche à +/- 2,50 mètres de la limite parcellaire) est également supprimé, au profit de jardins,
 - le recul des volumes vis-à-vis de la limite latérale gauche s'établit comme suit :

- l'abri pour vélos, volume (R+T) le plus proche de la limite latérale droite, s'implante à +/- 1,70 mètre de la limite,
- les abris pour poussettes et poubelles, ainsi que les deux travées (2 x 7,90 mètres de développement) de façades des volumes du projet, se situent à 5 mètres de la limite, à l'instar de la situation existante,
- le recul arrière se voit réduit de 8 à 5 mètres,
 - en sous-sol, le projet s'implante entre les axes de composition A à J d'une part et 1 à 13 d'autre part, et se développe de ce fait, pour rappel, jusqu'à la limite latérale nord de la parcelle
 - le projet implante une citerne d'eau de pluie de 10.000 litres et un bassin d'orages de 51.000 litres et zone latérale droite
- en guise d'abords directement accessibles aux logements, le projet aménage :
 - à l'intérieur du plan en U, l'accès piéton dallé, avec plantations, qui mène aux 3 distributions verticales du projet et donne accès à l'abri pour vélos,
 - dans la zone latérale sud, qui comporte un talus existant près de la limite parcellaire, et dans la zone de recul le long de la rue, les jardins et les terrasses (2,60 mètres de profondeur) des appartements, ce qui maintient des jardins de pleine terre sur une profondeur de +/- 7,50 mètres pour l'appartement situé dans l'axe du projet et 10 mètres pour les autres, mais où le projet prévoit la suppression du couvert végétal existant (arbres à haute tige) ;
 - dans la zone de fond de parcelle, le projet propose un retour dallé au niveau de l'accès piéton ce qui situe les logements de ce côté en contrebas des abords de l'école voisine, privant les logements situés le long de cette façade de lumière naturelle et d'une bonne partie de l'ensoleillement ouest ;
- propose, pour toutes les façades, un parti architectural qui crée, au dernier niveau, un recul périphérique des parties fermées des logements (2,80 mètres à compter du plan des façades), à l'exception des façades donnant sur le patio (intérieur du « U »), de gabarit R+3+toit plat
- opte pour un parti architectural :
 - aux grands pans de façades vitrés et aux structures horizontales marquées des côtés est, sud et ouest de la parcelle,
 - aux façades plus fermées du côté nord ;
- sollicite l'abattage de 35 arbres à haute tige sur la parcelle et ne conserve qu'un seul érable, alors que nombre d'arbres dont il a été question en séance publique de la Commission de concertation constituent la lisière du site et pourraient être maintenus dans le cadre des jardins;
- Propose la replantation d'un érable et 10 robiniers à planter en zone de recul et autour du bassin d'orage, implanté au Nord de la parcelle
- présente les indices de densité suivants :
 - 3.716 m² bâtis et un indice P/S de 1.318 (augmentation de 78%),
 - 1279 m² d'emprise au sol, soit 45% de la parcelle (augmentation de 21,6%)
 - une imperméabilisation de la parcelle maintenue à raison de 56% de sa superficie

6: Motivation sur la demande

Considérant que le projet pose la triple question :

- de l'opportunité de la démolition d'un tel immeuble de bureau,
- de la pertinence, dans l'hypothèse de son maintien, de l'aménagement de logements dans le volume existant, dans le respect de son architecture
- du respect, dans l'hypothèse de la démolition, du bon aménagement des lieux et de la détermination de la densité adéquate, tant en termes de superficie bâtie qu'en termes de nombre de logements

Considérant, par rapport à ces questions et hypothèses :

- que la démolition de cet immeuble, témoin d'un parti architectural de qualité de l'époque des années 1980 ne peut être justifié par la seule volonté de changement d'affectation du site ;
- que le plan du bâtiment, dans sa configuration actuelle, se prête peu à sa reconversion en logement, par :
 - son noyau central de circulation de grande emprise,
 - son développement en plan (28 mètres pour la plus petite dimension), peu propice à l'aménagement d'appartements traversants,
 - ses façades, qui nécessiteraient de fortes transformations afin de doter les logements de fenêtres, terrasses et ou balcons,
 - la superficie importante des logements qui résulterait du respect de cette architecture,

- que l'affectation principale de la zone est le logement, et que s'il n'est à priori pas inintéressant de conserver une activité d'équipement sur cette parcelle, charnière entre une zone d'habitation et une zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics au plan régional d'affectation du sol, le quartier est pourvu d'équipements de grande échelle, sur des parcelles qui en permettent l'évolution
- que la construction de cet immeuble à vocation initiale de bureau est antérieure au plan régional d'affectation du sol
- que la superficie bâtie de l'immeuble (2.085 m² affectés à un équipement de santé et actuellement inexploité) dépasse les seuils de superficie autorisés par le plan régional d'affectation du sol pour une réaffectation de bureau (250m², ou 500 m² moyennant mesures particulières de publicité) en zone d'habitation ;
- que les recherches effectuées quant à la reconnaissance de la valeur architecturale du bâtiment (prix, publications...) n'ont pas donné lieu à des résultats probants ;
- qu'en conséquence de ce qui précède, le bâtiment peut être démoli,

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

- La parcelle (principalement en lisière sud) comprend un couvert végétal qui participe à celui de l'intérieur de cet îlot proche du centre de la commune et limitrophe à la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement qui couvre le Val fleuri et qui s'étend jusqu'aux maisons voisines au Sud, à valeur patrimoniale,
- Il s'indique de conserver et d'enrichir cet environnement qualitatif du projet, et les échanges en séance publique de la Commission de concertation ont prouvé que le maintien d'arbres voués à l'abattage dans la demande telle qu'introduite est possible et n'hypothèque pas le projet,
- Les abattages d'arbres dans des zones destinées à demeurer en pleine terre après démolition et reconstruction ne sont pas justifiés, et les demandes d'abattage au lieu d'élagage ne sont pas étayées,
- Les plans, coupes et façades sont muets quant à la figuration du profil de l'immeuble à démolir et peu explicites quant aux mouvements de relief sollicités,
- Le plan d'implantation s'avère inexact quant au gabarit de certains immeubles avoisinants ainsi qu'en ce qui concerne l'aménagement des parcelles,
- Il en découle que l'appréciation de l'intégration du projet dans son environnement et de son adéquation au bon aménagement des lieux dans l'îlot dans lequel il s'inscrit s'avèrent difficiles sur base des documents présentés,
- L'analyse des plans, non cotés, fait apparaître que plusieurs appartements (0.2, 0.3, 0.5, 0.6, 1.4, 1.7, 2.4, 2.7) ne respectent pas le Règlement Régional d'Urbanisme en matière de normes minimales d'habitabilité (séjour de superficie inférieure à 28 m²) et offrent peu de possibilité d'emménagement,
- Cette situation récurrente n'est pas acceptable pour un projet de logements neufs,

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

- en matière de programme, de typologie et d'intégration du projet dans le quartier :
 - comme indiqué ci-avant, l'hypothèse d'une démolition et reconstruction doit répondre au bon aménagement des lieux, eu égard à la situation existante, au paysage de l'îlot et à la juxtaposition de bâtis de typologies et d'affectations différentes
 - la typologie du volume envisagé (immeuble de 51 mètres de développement de façade perpendiculaire à la voirie) est atypique pour l'îlot et laisse peu d'espace en pleine terre en fond de parcelle ;
 - on retrouve cependant, à proximité et dans les îlots proches qui constituent le cadre urbain environnant, des immeubles isolés ou mitoyens de tels développements ou de pareille implantation par rapport à la voirie, et dans de moindres gabarits ;
 - l'implantation proposée pour la façade sud, bien qu'à 10,50 mètres de la limite parcellaire de ce côté, s'accompagne, dans la demande, de l'abattage de nombreux arbres évoqués en séance publique de la Commission de concertation ;
 - ces arbres, dont le maintien est d'une part souhaité par les riverains et d'autre part reconnu possible par l'architecte et le demandeur en séance publique de la Commission de concertation, constitueraient une source d'ombre portée pour les futurs logements, de sorte qu'il y aurait lieu d'augmenter la valeur de la zone latérale du côté sud ;
 - la densité envisagée s'élève à un indice P/S de 1,318 dans un programme de 35 logements ;

- le projet se situe à une articulation de typologies de bâtis différents et est entouré, au Sud de cet îlot au relief marqué, par des maisons isolées, et au Nord et à l'Ouest, par des implantations scolaire de typologie « campus » ;
- la répartition des types d'appartement doit être revue de sorte à favoriser **davantage** l'implantation de familles dans ce quartier aux nombreux équipements et commerces à proximité directe du projet. En effet seuls 23% des logements proposés correspondent aux besoins d'une famille de 2 enfants ;
- les appartements implantés au rez-de-chaussée sont pour la plupart des appartements à 1 chambre alors qu'ils disposent des jardins privatifs et qu'il serait judicieux que des logements à plusieurs chambres disposent d'un jardin ;
- il y a lieu d'offrir, dans le cadre d'un projet de logements neufs, des appartements à la fois respectueux du Règlement Régional d'Urbanisme en matière de normes d'habitabilité et laissant une souplesse dans les possibilités d'emménagement,
- le programme de 51 emplacements de parkings, inhérent au programme de logements proposé :
 - nécessite la construction d'un sous-sol de très grande ampleur,
 - supprime toute zone de recul latérale de pleine terre au Nord du projet,
 - hypothèque la possibilité d'y créer un écran d'arbres à haute tige, tel qu'en situation existante, ce qui est en contradiction avec le prescrit du RRU, titre I article 12, sans que la dérogation ne soit demandée;
- ⊖ le parti architectural du projet qui implante le bâtiment dans le sens de la longueur de la parcelle est atypique et s'avance vers l'intérieur de l'îlot, mais propose, pour les 6 logements du rez-de-chaussée, un jardin directement accessible ;
- l'implantation proposée permet d'aménager un accès (piétons, déménagement, SIAMU) au Nord pour la majeure partie des appartements qui bénéficient d'un plan traversant ;
- ce parti et cette implantation permettent de réserver la bonne orientation pour l'aménagement de jardins, du côté de la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement et de la zone d'habitation qui couvre la partie sud de cet îlot ;
- cette entrée principale entre en concurrence avec celle de la trémie contiguë, qui mène au garage souterrain, et présente la même typologie, et il y aurait lieu de la magnifier alors que celle du garage aurait avantage à être rendue plus discrète ;
- le projet tel qu'introduit nécessite des modifications d'implantation et de gabarit qui nécessitent une adaptation du programme dans son ensemble ;
- en matière d'implantation et de gabarit :
 - l'implantation de l'aile du bâtiment en U la plus importante se fait dans le sens de la profondeur de la parcelle et porte atteinte à l'intérieur de l'îlot en ce qu'elle réduit la zone de pleine terre de ce côté tout en proposant un bâtiment plus haut, même si le dernier niveau est en recul,
 - l'implantation, derrière la clôture, de petits locaux de stockage et de conteneurs à poubelles de l'école voisine n'en font pas un environnement qualitatif pour de nouveaux logements, et l'augmentation de la profondeur de cette zone arrière s'impose pour permettre d'étoffer le couvert végétal de cette partie de la parcelle, actuellement composé de quelques arbres;
 - cette implantation :
 - situe l'accès SIAMU du côté nord, ce qui préserve le Sud de la parcelle pour les jardins du projet, contigus à celui de la maison voisine, implantée en contrebas ;
 - génère une situation où le recul latéral conservé au Sud comporte un talus plantés et est peu ensoleillé, en raison de l'écran de verdure constitué de grands arbres, situés sur la parcelle sur laquelle porte la demande et sur la parcelle voisine, située en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement au plan régional d'affectation du sol ;
 - s'accompagne de ce fait de la demande d'abattage, vu l'orientation de la parcelle et la trop grande proximité de la façade de la plupart des logements, bien orientée au Sud ;
 - nécessite en conséquence que l'on tienne compte du relief et du couvert végétal dans l'aménagement des jardins, par exemple en envisageant un entretien et un élagage des arbres plutôt que leur abattage ;
 - le parti architectural d'un bâtiment au plan « en U » et la voie piétonne intérieure créent, de ce côté du projet, une cour refermée par l'abri pour les vélos, agrémentée de plantations sur dalle, et :
 - l'emprise du sous-sol, que le projet développe jusqu'à la mitoyenneté nord, empêche la création de tout aménagement de pleine terre de ce côté du projet

- Les jardins des logements doivent avoir une profondeur adaptée aux particularités des lieux pour conserver l'ensoleillement et le couvert végétal existant où à replanter ;
- Il s'indiquerait en conséquence :
 - de maintenir une zone de pleine terre de minimum 2,50 mètres le long de la limite nord de la parcelle,
 - de déplacer l'immeuble de 2 mètres vers le Nord pour garantir le bon éclairage des logements en fonction de la présence des arbres de belle hauteur
 - de réduire en conséquence les 2 branches du plan « en U » du projet ;
 - de porter à plus de 10 mètres la distance entre la façade arrière et la limite de fond de parcelle, et de limiter la profondeur de l'immeuble, par exemple en réduisant la largeur entre les axes des travées 6/7 et 7/8, en supprimant les petits appartements mono-orientés et en redistribuant le solde d'espace dans les appartements déficients quant aux normes du Règlement Régional d'Urbanisme
 - vu l'ampleur du projet, les locaux communs vélos/poussettes et poubelles doivent être intégrés au bâti, dans les lieux peu propices au logement, pour libérer les zones de jardin de la parcelle et offrir des perspectives paysagères vers les abords du projet ;
 - le gabarit projeté de R+2+étage en recul (sur toutes les façades extérieures du projet) correspond à la hauteur du bâtiment existant du côté sud et peut s'envisager moyennant les modifications envisagées
 - les installations techniques doivent être intégrés à l'architecture du projet, de sorte à ne pas être visibles depuis les logements existants face au projet et il s'indique de respecter le prescrit du RRU en matière de toiture verte ;
- en matière d'aménagement des abords et de couvert végétal :
 - le projet n'améliore pas la perméabilité de la parcelle (imperméabilisée à raison de 56% de sa surface), ce qui devrait être le cas avec les conditions émises,
 - l'absence de zone de recul de pleine terre côté nord du projet ne permet pas une intégration optimale du projet et est de nature à confronter les futurs habitants directement aux abords peu qualitatifs (entrée carrossable et parkings à proximité directe de la limite parcellaire) de l'école voisine ;
- en matière de mobilité, d'accessibilité et de stationnement :
 - le nombre de parking doit être revu en conséquence de la diminution de l'emprise et du programme et programme du projet, de sorte à conserver le ratio proposé dans la demande introduite ;
 - les emplacements pour vélos doivent être intégrés au bâtiment pour laisser place à un jardin commun ;
- en matière de gestion des eaux de pluies et égouttage :
 - Le projet prévoit un important bassin d'orage qu'il s'indique cependant d'implanter sous l'emprise imperméable du projet, par exemple sous la rampe de garage
- quant aux autres aspects propres à la demande :
 - Le projet doit être étudié de sorte à limiter les interventions dans le relief du terrain, surtout sous la couronne des arbres à maintenir ;
 - Le projet de démolition est motivé notamment pour des problèmes d'isolation et d'objectifs de développement durable, alors que le projet n'intègre à cet effet aucun des aspects spécifiques suivants :
 - Récupération des eaux de pluie ;
 - Toiture verte ;
 - Production d'eau chaude solaire,...
 - Les documents doivent comprendre l'emprise et le gabarit existant en plans, coupes et façades, pour permettre une analyse claire des dérogations demandées ;

Considérant qu'au regard des différents motifs de mesures particulières de publicité, le projet a suscité les observations suivantes :

- En ce qui concerne l'application de la prescription générale 0.6. du PRAS (actes et travaux portant atteinte aux intérieurs d'îlots), l'atteinte à l'intérieur de l'îlot occasionnée par le projet est trop importante au vu :
 - de la situation existante, dont les parcelles en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement et les caractéristiques de l'îlot qui nécessitent une meilleure intégration du projet, notamment par des zones non bâties plus généreuses
 - de l'importance du couvert végétal existant que le projet supprime ;
 - de la profondeur du projet, et l'impact volumétrique et visuel sur toutes les parcelles environnantes qu'il induit ;

- En ce qui concerne l'application de la prescription particulière 2.5.2° du PRAS (modifications des caractéristiques urbanistiques des constructions), le projet peut s'inscrire dans les caractéristiques urbanistiques du cadre urbain environnant de cette zone d'habitation, moyennant les conditions émises ;
- En ce qui concerne le motif l'application de l'art. 124 du COBAT (MPP à la demande de l'IBGE dans le cadre d'un permis mixte), la démolition, l'ampleur du projet et les nombreuses dérogations sollicitées ou non demandées ne peuvent être justifiées par le rapport d'incidences tel que présenté ;
- En ce qui concerne la dérogation à l'art.7 du titre I du RRU (implantation - constructions isolées), la dérogation telle que demandée n'est acceptable, au vu des particularités des lieux que moyennant :
 - le respect du caractère paysager de cet intérieur d'îlot ;
 - le respect du relief, des talus existants et de leur couvert végétal ;
 - une bonne adéquation d'équilibre entre les espaces de jardins et l'emprise du projet, tant hors sol qu'en sous-sol ;
 - un soin d'aménagement du côté de la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement et de l'immeuble remarquable implanté sur la parcelle voisine au projet ;
- En ce qui concerne la dérogation à l'art.8 du titre I du RRU (hauteur - constructions isolées),
 - la dérogation par rapport aux immeubles voisins n'est pas acceptable dans la demande telle que présentée en raison principalement du gabarit proposé sur la profondeur du projet
 - cependant, en tenant compte de la déclivité naturelle du terrain vis-à-vis des maisons à gauche et moyennant les conditions émises ainsi que l'atténuation de l'impact visuel et volumétrique important du projet qui résulterait du maintien des grands arbres en lisière sud de la parcelle, elle deviendrait acceptable ;
- En ce qui concerne l'application de l'art. 147 du COBAT: demande soumise à rapport d'incidence (garages, emplacements couverts où sont garés des véhicules à moteur (parcs de stationnements couverts, salles d'exposition ...) comptant de 25 à 200 véhicules automobiles ou remorques) et l'article 40 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement classe 1B, la demande a été visée par la cellule incidence et devra être amendée en fonction de l'ensemble des remarques émises en cours de procédure ;

Considérant qu'au regard de l'avis de la Commission de concertation requis par la procédure, le projet suscite les observations suivantes :

- En ce qui concerne la ZICHEE qui jouxte et couvre partiellement le bien à sa limite sud, la demande doit être fortement modifiée, telle que motivée ci-avant pour répondre au bon aménagement des lieux et tenter de s'intégrer à proximité de la parcelle voisine comprenant les maisons dues à Victor Horta, notamment par le maintien de la majeure partie de l'écran d'arbres existant et la création d'une zone de jardin ensoleillée au Sud du projet

7 : Conditions de modification de la demande pour qu'elle réponde au bon aménagement des lieux

Considérant en conséquence que la démolition est acceptable et que le projet doit respecter les conditions suivantes pour répondre au bon aménagement des lieux :

1. porter la zone latérale gauche à la profondeur de 12 mètres et en faire figurer l'aménagement de façon précise au plan du rez-de-chaussée,
2. porter le recul entre la façade arrière et le fond de parcelle à minimum 10 mètres, (en ce compris les éventuelles terrasses) et en faire figurer l'aménagement de façon précise au plan du rez-de-chaussée,
3. laisser, le long de la limite nord de la parcelle, une zone de jardin de pleine terre sur une largeur de minimum 3 mètres, et en faire figurer l'aménagement de façon précise au plan du rez-de-chaussée,
4. aménager le programme et les espaces du projet en conséquence, en évitant autant que possible les logements mono orientés et en offrant des surfaces à la fois au moins conformes aux exigences du Règlement Régional d'Urbanisme et permettant une souplesse d'emménagement. Les jardins privatifs doivent être accessibles en priorité aux logements comportant le plus grand nombre de chambres à coucher,
5. mieux tenir compte du niveau naturel du terrain pour l'implantation des différents logements au rez-de-jardin, et éviter les soutènements importants et cours anglaises,
6. supprimer la construction projetée au dernier étage entre les axes 1 à 4 et C à E,
7. situer l'abri pour vélos (ratio d'un vélo par logement) au sein du volume bâti et au rez-de-chaussée, à l'instar de ce que propose le projet pour le local « poussettes » et le local

« poubelles », au profit d'un aménagement de jardin commun pour les logements qui ne disposent pas de jardin,

8. implanter la citerne d'eau de pluies et le bassin d'orages dans la zone d'emprise du projet,
9. mieux différencier l'entrée piétonne du projet de celle du garage souterrain qui doit être plus discrète, tout en veillant à ce que le passage cocher permette le passage des véhicules de déménagement,
10. présenter tous les plans, coupes et façades du projet avec, en surimpression, la trace du bâtiment existant dont la démolition est sollicitée,
11. présenter l'aménagement de tous les abords, sur le plan du rez-de-chaussée ainsi que les coupes mettant en évidence les interventions projetées sur le relief et le couvert végétal,
12. diversifier les plantations, en mentionner les espèces et préserver au maximum les arbres existant du côté sud de la parcelle, et en particulier le chêne remarquable ainsi que le relief sur lequel il est planté,
13. intégrer toutes les installations techniques au sein du volume bâti,
14. respecter les avis du Service Technique de Voirie et du Service Vert de la Commune d'Uccle,
15. transmettre les plans modificatifs dans les 30 jours qui suivent l'avis. de la Commission de concertation

Considérant que ces modifications sont d'une importance telle que les articles 126/1 – alinéa 3 ou 191, alinéa 4 du CoBAT sont d'application;

Avis FAVORABLE aux conditions ci-avant

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
Séance du 27/11/2014
objet n° 16

Dossier 16-41645-2014- Enquête n° 208/14

Demandeur : Bruxelles Mobilité - A.E.D.-D.G.E.V. Mr. Eric GHILAIN

Objet : l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) 7, 8, B et C, la sécurisation de carrefours, le réaménagement de certains carrefours, le placement de signalisation directionnelle propre aux ICR, le placement de mobilier urbain et la plantation d'arbres,

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41645-2014 introduite le 17/03/2014 par Bruxelles Mobilité - A.E.D. - D.G.E.V.c/o Monsieur Eric GHILAIN et visant l'aménagement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) 7, 8, B et C, la sécurisation de carrefours, le réaménagement de certains carrefours, le placement de signalisation directionnelle propre aux ICR, le placement de mobilier urbain et la plantation d'arbres;

Considérant que le plan régional d'affectation du sol situe la demande dans plusieurs de ses zones, dont le réseau des voiries, la zone de parc, la zone de sports et de loisirs de plein air et la zone d'intérêt culturel, historique, esthétique et d'embellissement ;

Que le projet se situe pour partie sur des territoires couverts par plan particulier d'affectation du sol ;

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

Considérant que les mesures particulières de publicité sont requises pour les motifs suivants :

- Application de la prescription particulière n° 25.2 du PRAS,

Considérant que l'avis de la Commission de concertation est requis pour les motifs suivants :

Patrimoine

- Le projet passe à proximité de biens et sites classés, en tout ou partie, et dont certains bénéficient d'une zone de protection dont question à l'article 237 du CoBAT (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci) :
- On compte, parmi ces monuments et sites classés :
 - le Vieux Cornet, monument classé par arrêté royal du 04.06.1973
 - la ferme Rose, monument classé par arrêté royal du 13.07.1971
 - le parc de Wolvendael, site classé par arrêté royal du 08.11.1972
 - l'église orthodoxe russe, monument classé par arrêté royal du 27.04.1984
 - l'ancienne propriété Delvaux, site classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 04.03.1993
 - le parc Raspail, site classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 02.02.1995, qui bénéficie d'une zone de protection
 - la maison Sèthe, monument classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22.09.1994, qui bénéficie d'une zone de protection
 - l'ancien cimetière du Dieweg, site classé par arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16.01.1997, qui bénéficie d'une zone de protection

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 29.09.2014 au 28.10.2014 inclus, et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- *VIVAQUA - ir. M. Olivier BROERS - Directeur Etudes-Logistique-Laboratoire, Boulevard de l'Impératrice, 17-19 à 1000 Bxl. Après une première analyse, il apparaît que plusieurs tronçons d'égouts devront être réhabilités au droit de certains travaux. Il sera donc nécessaire de coordonner les travaux bien à l'avance afin de leur permettre de réaliser les études et de programmer les budgets nécessaires pour HYDROBRU.*

Il s'agit des travaux dans :

- *l'avenue De Fré (square De Fré-des Héros) côté impair,*
- *la chaussée d'Alseberg (Poussins-Ancien Dieweg)*

Pour ce qui est des aménagements en général, il faut tenir compte de l'implantation actuelle des chambres de visites et taques d'égout dans le projet d'aménagement afin d'éviter de devoir en condamner ou en déplacer.

Il demande de tenir compte dans les travaux, de la présence, à proximité immédiate, des réseaux d'égouttage et de distribution d'eau (et ce, y compris les raccordements particuliers), et de soumettre pour approbation les moyens mis en œuvre pour protéger leurs installations, notamment contre les racines des nouvelles plantations.

- Monsieur Christian Verstraete et Xavier Retailleau, représentants de la ASBL OXY 15 Mon quartier Ma vie, rue du Château d'Eau 97, 1180 Uccle. Ils signalent qu'ils sont très sensibles à la mise en place des ICR dans leur quartier. Ils sont actuellement en train d'analyser les aménagements envisagés par la Région et Bruxelles Mobilités pour permettre une sécurité maximale aux cyclistes qui traverseront le quartier. Ci-dessous les remarques de OXY 15 relatives aux aménagements des ICR dans le quartier. OXY 15 remercie en premier lieu les élus et fonctionnaires de la Région et de la commune d'Uccle d'avoir mis le dossier à l'enquête publique. Il nous présente leurs objectifs en mentionnant que les habitants du quartier se sont prononcés pour une priorité à la mobilité douce et au développement des transports en commun. Il souhaite que les aménagements envisagés tiennent compte des vélos qui sont un bon moyen de déplacement.

Il espère une sécurité maximale pour les utilisateurs des vélos et pour les personnes à mobilité réduite (PH et PMR) et les piétons.

OXY 15 demande les aménagements complémentaires suivants par rapport à ceux qui ont été présentés dans le projet :

1. Sur l'axe Fauvette/ Château d'Eau/Coq et retour.

- **Sécurisation de chaque carrefour par l'aménagement de quatre plateaux surélevés**, avec passages piétons marqués.
- **Fermeture définitive de l'axe Château d'Eau/Fauvette aux voitures**, limitant les risques pour les vélos. Le non-fermeture de cet axe crée une situation dangereuse pour les usagers de l'ICR, car le virage de la rue du Château d'Eau reste un point noir dû au manque de visibilité.
- **Mise en « rue cyclable » de l'ICR et de toutes les rues du quartier, tout au moins les rues du Château d'Eau et des Moutons**, ces rues sont très utiles pour les cyclistes et mènent rapidement à l'école et aux activités sociales de toutes natures.

2. Changement de l'ICR : doit passer par la rue du Château d'Eau et non par l'avenue Vanderaey.

OXY 15 se demande s'il faut engager de gros frais pour permettre aux cyclistes d'emprunter l'avenue Vanderaey, pavée, glissante en temps de pluie, tortueuse et ne permettant pas à des cyclistes de se croiser facilement.

Nous préconisons que l'ICR passe par la rue du Château d'Eau, ce qui permettra de créer une zone de repos, devant l'école du Wolvenberg par l'aménagement d'un plateau surélevé augmentant la sécurité devant cette école.

3. Carrefour Coq/chaussée d'Alseberg

Cet itinéraire, court et sans dénivellation, menant directement à la gare de Calevoet, doit être privilégié sur toute autre hypothèse, et sécurisé en conséquence car il limite la présence des cyclistes sur un grand axe.

Une vraie piste cyclable doit être aménagée de chaque côté de la chaussée d'Alseberg, en lieu et place des parkings existants, à partir de la rue du Coq, jusqu'à la gare de Calevoet.

Cette piste cyclable doit être à la même hauteur que les trottoirs. OXY 15 propose des feux de signalisation pour les cyclistes à ce croisement de la rue du Coq et de la chaussée d'Alseberg.

4. Augmentation de la circulation automobile :

Dans les aménagements complémentaires demandés, les habitants du quartier n'oublient pas non plus l'augmentation à venir de la circulation automobile à Uccle.

Il joint quelques photos de leur quartier en annexe de cette lettre.

- Monsieur Dimitri de Heering qui est président de l'association de la Paroisse Orthodoxe Russe de Saint-Job, rue des Ménapiens 30, 1040 Bruxelles est concerné par les effets du projet sur l'église et ses abords classés en 1984.
- Monsieur Jean M. Pierrard administrateur du Cercle d'histoire, d'archéologie et de folklore d'Uccle et environs asbl, rue Robert Scott 9, 1180 Bruxelles. Il se réjouit des améliorations de la circulation cyclable à Uccle. Il est contre le projet d'abattage de 13 marronniers qui

embellissent l'avenue de Fré entre le Vieux Cornet et la Ferme Rose. Ces arbres voisinent 3 monuments classés par la C.R.M.S à savoir le Vieux Cornet, l'église Orthodoxe Russe qui est actuellement en voie de restauration et la Ferme Rose. La présence de ces arbres ajoute à l'intérêt esthétique de ces constructions.

- Madame Inès de Biolley demande à être invitée à la Commission de Concertation. Elle voudrait que des éléments de réponse aux questions suivantes soient portés à sa connaissance :
 - Quelle est la justification du réaménagement du square des Héros en termes de nombre de véhicules circulant aux heures de pointes par rapport à d'autres points comparables ?
 - A-t-il été tenu compte du déplacement piéton avenue De Fré ? Des trottoirs sont moins sécurisants pour les piétons et pour les familles qui se déplacent vers le parc.
 - A-t-il été tenu compte du nombre de places de parking nécessaires et utiles.
Un aménagement de l'avenue de Fré en 3 voies est-elle prévue à court ou moyen terme ?
 - L'ensemble du réaménagement tient-il compte des personnes à mobilité réduite ?
 - Une concertation avec la Commune d'Uccle et les écoles a-t-il eu lieu lors de l'élaboration de ces aménagements en vue de favoriser les déplacements à vélo des enfants se rendant à l'école ?
- Docteur Emile Williame, Avenue Paul Stroobant 68, 1180 Uccle est un habitant du quartier. Il présente ses réflexions personnelles sur les plans du secteur Dieweg- Avenue Circulaire. Il trouve que l'idée d'aménager des itinéraires cyclistes est une bonne idée, que la pratique du vélo pourrait apporter une solution en rapport avec les problèmes de circulation et d'accès aux écoles. Il serait possible de réaliser une piste cyclable avenue Circulaire sur toute sa circonférence, ce qui permettra une amélioration de la situation actuelle. L'installation d'un rond-point prioritaire permettra de sécuriser le trafic des vélos et des autos.
- Monsieur Struyven et Monsieur Dor, qui sont les représentants du comité de quartier « Parc Brugmann », Membres effectifs de l'association de Comités de Quartier Ucclois (ACQU) asbl, avenue château de Walzin 6, 1180 Bruxelles.
Ils font référence aux points ci-dessous qui sont à la page 34 du dossier relatif à l'aménagement d'une piste cyclable avenue Bourgmestre Herinckx.
Ils signalent qu'au début du texte, il est mentionné qu'il s'agit d'une piste unidirectionnelle d'un côté et d'un autre côté d'une piste bidirectionnelle. Les carrefours des avenues de la Ferme Rose, Château de Walzin et Burgers sont sécurisés, mais il n'est pas mentionné comment ils le sont. Ils trouvent que ceci devrait être précisé.
Deux carrefours - Elleboudt et Boetendael - sont surélevés afin de limiter la vitesse excessive à ce jour et sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes, ce qui est bien. Les bermes actuelles dans l'axe de la chaussée sont supprimées sur toute la longueur de l'avenue. Cette disposition va à l'encontre du légitime souci de limiter la vitesse excessive puisque les véhicules pourront alors se dépasser.
Les 2 traversées piétonnes sur plateau de l'avenue Bourgmestre Herinckx ne sont pas mentionnées alors qu'ils sont indispensables pour limiter la vitesse et sécuriser les piétons. Ils souhaitent que ces derniers points soient maintenus.
- Monsieur EINZIGER, avenue de l'Echevinage 131, 1180 Bruxelles aimerait apporter les points suivants. Le sous-sol de l'avenue De Fré comporte un flux important d'eaux souterraines qui s'écoulent avec force sous une voûte. Il trouve que l'accroissement du trafic pourrait provoquer un danger supplémentaire d'affaissement.
Entre le Square des Héros et l'avenue de l'Echevinage, il y a plusieurs grands immeubles à appartements avec des sorties de garages pour des dizaines de voitures. Le projet de trois bandes de circulation rendra les mouvements d'entrées et de sorties plus difficiles.
- Monsieur Alexandre GOFFIN, rue du Merlo 64, 1180 Uccle apporte les remarques suivantes :
 - Au niveau des infrastructures : le plan du projet ne reprend pas l'aménagement existant qui a pour but d'obliger la circulation automobile à se déporter de la droite vers la gauche. Ainsi la rue du Merlo devient à sens unique dans la descente alors qu'elle est à double sens dans sa partie haute. Le projet d'aménager ce carrefour déplace, dans la pratique, l'arrivée de la rue Baron van Hamme plus bas dans la rue et donc dans la zone critique où les voitures descendant la rue du Merlo se voient obligés de porter sur la gauche pour continuer la route. Cette manœuvre est difficilement prévisible pour les automobilistes venant de la rue Baron van Hamme, ce qui fait qu'il y a beaucoup de risque de collision.

- Au niveau des aménagements et de la signalisation : le rétrécissement de la rue Baron van Hamme a pour conséquence d'élargir le trottoir en face de la crèche et de l'église Saint Paul. L'élargissement du trottoir donnera un air de petite place publique au parvis de l'église et à l'accès de la crèche. Il demande à ce que la visibilité des panneaux soit revue car peu visibles, ou cachés par les feuillages.
- Madame Florine Cuignet directrice de GRACQ-les Cyclistes Quotidiens asbl, Maison des Cyclistes de Bruxelles, rue de Londres 15, 1050 Bruxelles émet des remarques et propositions concernant l'ensemble du projet.

Remarques générales sur le projet

Le GRACQ se réjouit de l'aménagement de ces itinéraires cyclistes, mais souhaitent que ces aménagements respectent le principe « STOP ». Il recommande que ces aménagements ne se fassent pas au détriment des piétons et des PMR (personne à mobilité réduite) ainsi que des personnes handicapées. Il demande à ce que les passages piétons soient prévus à tous les carrefours concernés par le projet, quel que soit le type de voirie.

Il recommande la mise en zone 30 des voiries constituant le tracé d'un ICR ainsi que l'installation de dispositifs ralentisseurs dans ces rues. La mise en zone 30 devrait permettre d'envisager l'instauration de « rues cyclables »

Ce projet doit tenir compte des réseaux cyclables ICC (itinéraires cyclables communaux) et RER vélo, voire de l'Euro Vélo 5.

Le GRACQ s'interroge sur la limite du projet, puisqu'il ne s'étend pas jusqu'aux limites communales à l'est.

Il estime qu'il y a eu un manque de cohérence entre tous les types d'aménagement cyclables et de gestionnaires.

L'éclairage public semble absent, alors que la question de l'éclairage aux carrefours semble primordiale pour des raisons de sécurité.

La question du parking vélo n'est pas suffisamment pris en compte alors que celui des voitures est bien prévu.

Remarques relatives à ICR 7

Il souligne la nécessité de cohérence avec les projets suivants :

Avenue Marianne

- Plateau au carrefour Merjay-Vanderkindere-Marianne (carrefour avec RER-v 11, tangente sud)
- Ajout de coussins berlinois

Rond-point Churchill

- Adapter le projet ICR au projet régional Vanderkindere- Churchill. Liaison de deux ICR (et B), et de l'ICC B. Ce dernier relie l'avenue Churchill à la chaussée de Saint-Job et mène notamment à la piscine : il est nécessaire de sécuriser et d'assurer la visibilité de l'itinéraire.

Avenue Messidor

- Rendre l'utilisation de la piste cyclable existante (d'accès difficile) facultative et apposer des chevrons sur la voirie, afin de laisser l'alternative aux cyclistes.
- Raccorder convenablement la piste aux aménagements projetés par la région sur le rond-point Churchill.

Avenue Bourgmestre Herinckx (entre Messidor et Elleboudt)

- Rendre l'utilisation de la piste cyclable facultative et opposer des chevrons sur la voirie, afin de laisser l'alternative aux cyclistes.
- Installer des carrefours en plateaux
- Suppression du stationnement voiture de Walzin et l'avenue Château de Walzin pour favoriser le raccord de la piste à l'avenue Château de Walzin et l'avenue Jean Burgers.
- Ajout des passages piétons de deux côtés du carrefour.

Rue Elleboudt

- Ajout d'une ligne Sauwens le long de la piste + apposition de chevrons cyclistes à contre-sens.
- Le carrefour Elleboudt/Herinckx/ICC A est à traiter de façon plus sûre et plus lisible.
- Carrefour Elleboudt/ De Fré en plateau.

Avenue de Boetendael

- Conserver les coussins berlinois

Avenue Bourgmestre Herinckx (entre Elleboudt et Boetendael)

- Pas de prise en compte de l'ICC A reliant l'avenue Brugmann à la chaussée de Waterloo.

Avenue de Fré

Dans le tronçon sis entre la limite est de l'intervention proposée et le square des Héros, trois solutions paraissent devoir être comparées : à part le projet proposé, il envisage deux autres solutions faisant intervenir un site propre virtuel pour bus.

Il souhaite que les trois solutions tiennent compte de la traversée de l'ICC Churchill/ Saint Job entre le Square de Fré et l'avenue des statutaires (cf.PCM)

Solution 1 : projet proposé par la Région

- Solution avantageuse pour tous les cyclistes dans le sens ouest-est.
- Solution avantageuse pour les cyclistes « lièvres » uniquement dans le sens est-ouest.
- Renforcement de l'effet de « barrière urbaine » de l'avenue De Fré, pour les piétons comme pour les cyclistes (par ex. pour tourner de la piste cyclable vers la rue Elleboudt).
- Renforcement du sentiment d'insécurité des piétons qui circulent sur le trottoir côté nord (frôlement des rétroviseurs de bus).
- Solution coûteuse qui nécessite une réfection entière de la voirie.

Cette solution pourrait être envisageable moyennant les modifications suivantes :

- Débuter la bande bus + vélo après le croisement avec l'avenue Elleboudt, afin de pouvoir sécuriser le croisement par un îlot central (pour permettre une traversée de l'axe en deux temps pour les piétons et les cyclistes).
- Prévoir des passages piétons des deux côtés de tous les carrefours, et les sécuriser au moyen de feux ou d'îlots centraux, et par des carrefours-plateaux.

Avenue de Fré (tronçon Crabbegat - rue Rouge-Avenue Brugmann) :

Deux plans différents sont proposés.

Le premier projet propose :

- Un trottoir/piste cyclable (de type D10) côté sud : ce trottoir est fréquenté par un flux important de piétons, surtout aux sorties d'écoles en relation avec le quai de l'arrêt de bus (3 lignes, dont deux terminus) qui s'y trouve.

Pour les piétons, cette solution n'est pas acceptable. Les conditions de circulation pour les cyclistes y seraient en outre compliquées et dangereuses.

- Dans l'autre sens, le passage des cyclistes de l'avenue de Fré (site bus) vers la rue Rouge serait peu commode et dangereux.
- Les traversées piétonnes seraient également difficiles et dangereuses (au vu du nombre de voies de circulation à traverser).

Nous proposons d'adapter cette option comme suit :

- Trottoir sud large et réservé aux seuls piétons et PMR.
- Piste cyclable marquée de 1,5 m des deux côtés entre Brugmann et Crabbegat.
- Passage piéton à déplacer à l'ouest de la rue Rouge et à ponctuer d'un îlot central de minimum 2 m, précédé d'une bande de présélection « tourne-à-gauche » pour les cyclistes. Cet îlot serait directement suivi par une bande de « tourne-à-gauche » pour le carrefour Brugmann.
- (tourne-à-gauche, le long de l'ICR, de l'avenue De Fré vers la rue Rouge). Cet îlot serait directement suivi par une bande destinée aux vireurs à gauche au carrefour Brugmann.

Cela nécessiterait de réduire l'îlot directionnel isolant le site bus le long du square des Héros de l'avenue de Fré.

Le second projet comporte, entre autres, une piste cyclable bidirectionnelle côté sud. Cela réduira les conditions de circulation des piétons de ce côté de l'avenue.

Solution 2 : alternative A

- Maintenir la chaussée en l'état et supprimer le marquage routier axial.
- Mettre en place une gestion intelligente des feux afin d'offrir un site propre virtuel pour les bus.
- Tracer une piste cyclable marquée (PCM) dans les sens est-ouest (qui ferait ainsi aussi office de zone-tampon entre le trafic routier et le trottoir est assurerait aux piétons un plus grand sentiment de sécurité)
- Prévoir un revêtement sous forme de bande cyclable suggérée (BCS) avec logos +chevrons

Rue Rouge :

- Ajout de coussins berlinois et d'un plateau (long) à hauteur du centre culturel/ entrée du parc, avec un passage plus large pour les piétons.
- Prévoir un aménagement en dur pour éviter le stationnement illicite côté bâti, là où l'oreille de trottoir va disparaître.

Rue de la Fauvette :

- Carrefours en plateaux à tous les croisements (la zone 30 est peu respectée) :
 1. Rue Colonel Chaltin
 2. Rue Robert Scott
 3. Rues Ch.Bernaerts/Klipveld
 4. Rue Van Zuylen
- Mettre les rues transversales en SUL
- Ne pas diminuer la largeur du trottoir entre l'avenue Vanderaey et la rue du château d'eau.
- Après le croisement avec l'avenue Vanderaey et avant le croisement avec la rue du Château d'Eau, couper la circulation de transit au moyen de potelets pour empêcher que le trafic en provenance de la rue de la fauvette ou de l'avenue Vanderaey ne rentre dans la rue du château d'eau (comme ce fut le cas pendant une courte période).

Rue du Château d'Eau :

- Mise en rue cyclable

Rue du Coq :

- Mise en rue cyclable
- Maintien des coussins berlinois

Chaussée d'Alseberg, entre la rue du coq et la rue du Wagon :

- Le projet d'un espace cyclo-piéton de 3 m tout contre les façades serait beaucoup trop dangereux et inconfortable pour les cyclistes comme pour les piétons.
- Comme de nombreuses places de stationnement automobiles existent à proximité, près de l'ancienne gare, il propose de supprimer le parking des deux côtés de la voirie pour :
 - Elargir les trottoirs à plus ou moins 2 m.
 - Placer des deux côtés une place cyclable de plus ou moins 1 m à niveau de la chaussée, sous forme d'un élargissement de la chaussée à droite de chaque voie de tram.
 - Prévoir une rampe douce pour monter sur le trottoir à la hauteur de l'arrêt de tram.
 - Prévoir un feu rouge à la fin de la rue du Coq afin d'assurer le passage des piétons et des cyclistes.

L'espace public devant la gare devrait être réétudié au même titre que l'ICR car il s'agit d'un nœud intermodal important (trains, bus, trams, cyclistes, piétons). Le passage sous la gare pourrait être aménagé à l'aide de rampes d'accès, en lieu et place des rigoles latérales. Ce type de rampe permettra aux vélos, poussettes, aux chaises roulantes et aux caddies de monter et descendre aisément.

Remarques relatives à l'ICR 8**Avenue de l'Aulne (entre les rues Alphonse Asselbergs et Victor Allard) :**

- Ajout de coussins berlinois
- Mise en plateau du carrefour de l'avenue de l'Aulne et de la rue Docteur Decroly.
- Ajout de passages piétons au carrefour de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat.

Rue Allard (entre l'avenue de l'Aulne et la rue du Merlo) :

- Ajout d'un ou deux double(s) coussins berlinois.
- Mise en plateau du carrefour de la rue Victor Allard et de l'avenue Princesse Paola.

Rond-point de la rue du Merlo :

- Ajout de passages piétons autour de l'anneau (conformément au RRU qui prévoit que les passages pour piétons soient dans le prolongement des cheminements piétons naturels)
- Tenir compte du croisement avec le RER Vélo 5 (indiqué dans le plan communal de mobilité)

Rue du Merlo :

- Ajout de coussins berlinois pour ralentir le trafic, important à cet endroit.
- Dans la partie la plus large de la rue (6,91 m), instaurer une PCM d' 1,5 m dans le sens de la montée.
- Ajout d'un passage piéton au droit de l'îlot central au rond-point Merlo/ Magnanerie
- Mise en plateau du carrefour Merlo/ van Hamme + ajout de passage piétons.

Rue Baron G. van Hamme :

- Déplacement du stationnement de l'autre côté de la rue par rapport à ce qui est proposé. Ce gain d'espace permet de n'empiéter que de 50 cm sur le trottoir et d'avoir une piste cyclable séparée d'1,5 m.

Rue Zwartebeek :

- Commencer le plateau plus tôt avant le croisement Zwartebeek/stalle, pour que la montée sur l'espace cyclo-piéton se fasse selon une trajectoire moins incurvée.
- Signaler visuellement au sol la présence de cyclistes afin de limiter les conflits avec les piétons.
- Signaler clairement aux cyclistes qu'ils ne sont pas prioritaires lorsqu'ils traversent la voie. Pour marquer la dangerosité de la traversée cycliste à cet endroit, il propose de colorer la chaussée en rouge sur toute sa largeur, avec le marquage en blanc du mot « TRAM » entre les rails.
- Equiper l'ensemble des deux carrefours de feux avec détection magnétiques des cyclistes.

Remarques relatives à l'ICR B

Rue Vanderkindere :

- Cette rue est une voie royale pour le RER vélo, le projet semble pourtant l'oublier.
- L'ensemble de la rue (en plateau et très longue) devrait passer en rue cyclable.
- Mettre l'entièreté des croisements en plateau, et rappeler que les cyclistes circulent en double-sens sur cet axe.
- Ajout de coussins berlinois.
- Ajout de passages piétons aux croisements avec les rues Joseph Hazard, de la Primevère et Cuylits.
- Prévoir de l'éclairage aux carrefours pour assurer une meilleure sécurité des cyclistes et des piétons.
- La zone de livraison prévue devant le passage piéton au croisement des rues Vanderkindere et Stanley limite la visibilité.

Branche sud

Rond - Point Churchill :

Pour ce sujet, il faut se référer aux remarques formulées par le GRACQ lors de l'enquête publique relative au réaménagement de ce rond-point (commission de concertation du 02/10/2014)

Avenue Montjoie :

- Entre le rond-point Churchill et la rue Ernest Gossart : prévoir une piste cyclable marquée dans le sens de la montée.
- Aménagement d'« oreilles » et de passages piétons de façon généralisée aux carrefours.
- Placement de coussin berlinois.
- Ajout de passages piétons au croisement des avenues Montjoie et Brunard, et suppression du stationnement sur le trottoir.
- Croisement de l'avenue Montjoie et de la chaussée de Waterloo : installer l'arrêt de bus vers la ville, en aval du carrefour.

Remarques relatives à l'ICR C

Croisement de l'avenue de l'Aulne et de la rue Victor Allard :

- Ajout d'un troisième passage piéton

Rue Victor Allard (entre Rue Gatti de Gamond et avenue de la princesse Paola) :

- Ajout de coussins berlinois.

Carrefour de l'avenue Princesse Paola et de l'avenue Joseph Jongen :

- Aménager le carrefour en plateau

Carrefour de l'avenue Princesse Paola et de la rue de Stalle :

- Installer un feu rouge à la demande pour piétons et cyclistes.

Rue Rittweger (entre la rue de Stalle et la chaussée d'Alseberg) :

- La bande confort de 50 cm est insuffisante.
- Instaurer une rue cyclable.

Avenue Vanderaey (entre la chaussée d'Alseberg et la rue du château d'eau) :

- Ajout de coussins berlinois.
- Mise en plateau du carrefour de l'avenue Vanderaey et de la rue de la Fauvette.

Avenue Vanderaey (entre la rue de la Fauvette et le Dieweg) :

- Pour des raisons de sécurité, il propose que l'ICR n'emprunte pas cette section de l'avenue Vanderaey et passe par la rue du Château d'Eau.

Rue du château d'eau (entre la rue de la Fauvette et le Dieweg) :

- Cette rue pourrait facilement et à peu de frais être intégrée à l'ICR C (rue du Château d'Eau- rue des Moutons – rue du Coq). Ces trois rues forment un triangle adapté à la mobilité active et sont déjà aménagées dans ce sens. Ces trois rues disposent déjà de dispositifs ralentisseurs et sont en SUL. Elles rejoignent l'ICR 7 et se prêtent à une mise en rue cyclable. La rue du Château d'Eau étant droite, le cycliste qui l'emprunte à contre-sens est parfaitement visible.

Dieweg (entre l'avenue Vanderaey et l'avenue Jean et Pierre Carsoel) :

- Suite à la proposition précédente, il est nécessaire de rallonger le trajet ICR sur le Dieweg. Au sommet du triangle constitué par les rues du Coq, des Moutons et du Château d'Eau, il y a une école et un dispositif ralentisseur permettant aux cyclistes de s'insérer plus facilement dans le trafic.

Carrefour du Dieweg et de l'avenue Jean et Pierre Carsoel :

- Pas de by-pass routier
- Elargissement local pour permettre une bande de circulation + une PCM à l'approche des feux.

Carrefour du Dieweg et de l'avenue Paul Stroobant :

- Réduire la taille du plateau
- Ajout de passages piétons

Carrefour entre le Dieweg et les avenues Kamerdelle et François Folie:

- Circulation et visibilité de la traversée de l'ICC B reliant l'avenue Churchill à la chaussée de Saint-Job.

Avenue Circulaire (entre le Dieweg et l'avenue du Mercure)

- Circulation centrale avec petits îlots d'entrée et passages piétons juste autour de l'anneau.

Avenue du Mercure :

- Ajout de coussins berlinois.
- Stationnement autorisé sur un seul côté et sur la voirie carrossable (pas sur le trottoir entre les arbres).
- Apposer des logos vélos au milieu avec flèche directionnelle à gauche (sur +/-30m) Avenue Carsoel (Carrefour avec la rue de la Pêcherie et l'avenue Latérale) : Deux connections importantes pour la circulation cycliste au regard du paysage sont ignorées par le projet, malgré l'inscription dans le plan communal de mobilité de 2006. Il s'agit de :

- La connexion avec l'ICC C reliant les gares de Saint-Job et de Calevoet
- La connexion avec le RER vélo 12.

Il est important de sécuriser ces connexions et de les rendre bien visibles.

Avenue Lancaster (entre avenue Jean et Pierre Carsoel et rue Copernic) :

- Ajout de coussins berlinois.

Avenue Latérale :

- Placement d'un trottoir traversant de forme triangulaire au début de l'avenue.
- Prolongation de la piste cyclable jusqu'à la chaussée de Waterloo.
- Permettre le stationnement uniquement sur la voirie carrossable.

Carrefour de l'avenue Prince de Ligne et de la chaussée de Waterloo :

- Il préfère une PCM devant l'arrêt du bus jusqu'au dépassement du carrefour à feux, à la place d'une bande de tourne-à-droite vers le sud. Pas de piste sur le trottoir, très fréquenté à cet endroit, afin d'éviter les conflits avec les piétons.
- Les îlots centraux devraient avoir au maximum deux mètres.
- Une PCM dans le sens montant vers Waterloo est préférable à la place d'une bande de tourne-à-gauche vers l'avenue Latérale, et pas de piste sur le trottoir du côté est.

- Monsieur Thierry Wynsdau représentant de l'association cycliste GRACQ- les cyclistes quotidiens et Fietzersbond. Il souligne que leur avis est favorable d'un côté et d'un autre côté défavorable sur certains points. Ci-dessous les explications détaillées en rapport avec le sujet :

Principes de base de leur réflexion

- La première remarque à faire porte sur la sécurité des cyclistes pour des trajets sûrs et agréables.

- Les aménagements en faveur des cyclistes ne peuvent se faire au détriment des piétons et des PMR (personnes à mobilités réduites) qui doivent être considérés avec la plus haute priorité. Il propose que les passages pour piétons soient prévus des deux côtés de tous les carrefours concernés par le projet, quel que soit le type de voirie.
- Il demande à ce que toutes les rues le long de l'ICR soient instaurées en zone 30, que les rues cyclables soient équipées de dispositifs pour ralentir la vitesse moyenne. Ceci est particulièrement approprié pour les nombreux sens uniques qui se trouvent dans des quartiers résidentiels.

Remarques générales :

- Il se demande pourquoi ces ICR s'arrêtent-ils aussi tôt, sans aller jusqu'aux limites communales est et sud.
- Le projet doit être cohérent avec d'autres : rond-point Churchill, promenade verte, tunnels à la gare de Calevoet.
- Les projets ICC doivent suivre de près les ICR, il faut aussi également tenir compte du projet de RER vélo.
- L'éclairage semble absent de la réflexion, or, aux carrefours il doit être adapté en fonction de la présence des cyclistes dans l'espace public.
- Des parkings voitures sont prévus tandis que ceux des vélos y manquent.

ICR 7

Avenue Marianne :

- Carrefour plateau au croisement Merjay-VDK-Marianne.
- Ajouter d'un ou deux coussins berlinois

Rond-point Churchill

- Adapter le projet ICR au projet régional Vanderkindere-Churchill.

Avenue Messidor:

- Rendre la piste facultative par un panneau F et mettre des chevrons sur l'avenue.
- Raccorder convenablement la piste aux aménagements projetés par la région au rond-point Churchill.

Avenue Bourgmestre Jean Herinckx :

- Rendre la piste facultative par un panneau F et mettre des chevrons sur l'avenue.
- Conserver les casses vitesse et/ou installer des carrefours plateaux.
- Pas de trottoirs réduits à 1.3 m.
- Supprimer les parkings voitures en face de la rue château de Walzin, et favoriser ainsi les raccords de la piste cyclable à la rue Château de Walzin.
- Rajouter un passage pour piétons des deux côtés.

Rue Henri Elleboudt:

- Marquer la piste en rajoutant une ligne Sauwens et des chevrons cyclistes à contre sens.
- Aménager le croisement Elleboudt/De Fré par un plateau.

Avenue de Boetendael:

- Conserver les coussins berlinois

Avenue De Fré, entre avenue des Statutaires et square des Héros :

- Les cyclistes sont contre le rétrécissement des trottoirs (et l'abattage des arbres) et contre le partage d'espace avec les bus :
 1. Un nœud STIB au square des Héros
 2. Nombreux étudiants qui fréquentent les lieux (collèges, HEB). Les trottoirs doivent être réservés aux piétons, PMR, usagers en attente des bus. Les usagers STIB sont avant tout des piétons.
- Il propose de maintenir la chaussée et d'aménager ce tronçon en miroir de ce qui se fait dans le haut de l'avenue de Fré :
 1. La piste cyclable marquée (PCM) serait du côté de la « Ferme Rose », donc du côté où il n'y a pas de stationnement et ainsi dans le sens de la descente.
 2. La bande cyclable suggérée (BCS) serait du côté Eglise Orthodoxe, et donc dans le sens de la montée.
- Marquer l'arrivée au carrefour des avenues De Fré et des Statutaires par une ligne Sauwens.
- Aménager en plateau le carrefour au croisement des avenues Kamerdelle, De Fré et de l'Echevinage.

Avenue De Fré entre le chemin du Crabbegat et l'avenue Brugmann

- Il y a trop de piétons à cet endroit pour aménager un trottoir partagé, cela va générer des conflits entre piétons et cyclistes à tous les coups.
- La trajectoire des cyclistes descendant l'avenue De Fré vers la rue Rouge serait un véritable parcours du combattant, inacceptable.
- Le long de l'avenue De Fré, il propose de tracer au sol une PCM dans chaque sens, longeant tout au long la voirie carrossable, réduite à 6.5 m.

Carrefour de l'avenue De Fré et de la rue Rouge :

- Passages piétons des deux côtés du carrefour.
- Aménager un îlot central à l'ouest du carrefour, au milieu du passage piétons : cet îlot devrait faciliter et sécuriser la traversée des piétons. Sécuriser aussi les manœuvres de tourne-à-gauche des cyclistes suivant l'ICR, de l'avenue De Fré vers la rue Rouge.
- Pour les cyclistes qui descendent la rue Rouge et prennent l'avenue De Fré, prévoir un aménagement qui permet de tourner à droite en toute sécurité et ne pas créer de stationnement voitures.

Rue Rouge :

- Aménager des coussins berlinois et un plateau à hauteur du centre culturel / entrée du parc avec un passage plus large pour les piétons.
- Le trottoir ne peut pas être réduit à 1 m.

Rue de la Fauvette :

- Prévoir des carrefours plateaux à tous les croisements (zone 30 peu respectée) :
 - Rue Colonel Chatlin
 - Rue Robert Scott
 - Rue chaussée Bernaerts / klipveld
 - Rue van Zuylen
- Et mettre des SUL dans toutes les rues transversales.
- Ne pas diminuer la largeur du trottoir entre la rue Vanderaey et la rue du château d'eau, une zone 30 doublée d'un ICR doit également laisser de la place pour les piétons et les PMR.

Rue du Château d'Eau :

- Mise en rue cyclable.

Rue du Coq :

- Mise en rue cyclable
- Maintien des coussins berlinois.

Chaussée d'Alsemberg, entre la rue du Coq et la rue du Wagon :

- Le projet d'une piste cyclable de 3 mètres partagée avec les piétons tout contre les façades serait beaucoup trop dangereux et inconfortable pour les deux catégories d'usagers.
- Une suppression du parking des deux côtés de la rue pour :
 - Elargir les trottoirs à deux mètres environs.
 - Instaurer des deux côtés une piste cyclable, à hauteur de la chaussée.
 - Du côté de l'arrêt de tram, prévoir une rampe pour monter sur le trottoir.
- L'aménagement s'avère indispensable pour assurer l'intermodalité avec la gare.
- Il serait judicieux de mettre un feu rouge en bout de la rue du Coq, destiné au passage des cyclistes pour que ces derniers puissent l'actionner s'ils veulent emprunter la piste de l'autre côté de la chaussée d'Alsmberg.

ICR 8

Rue de l'Aulne (entre les rues Alphonse Asselbergs et Victor Allard) :

- Ajouter des coussins berlinois.

Carrefour de l'avenue de l'Aulne et de la rue Docteur Decroly :

- Un carrefour en plateau
- Mettre des passages piétons partout au carrefour des avenues du Vossegat et de l'Aulne.

Croisement de l'avenue de l'Aulne et de la rue Victor Allard.

- Ajouter un ou deux doubles coussins berlinois

Rue Victor Allard (croisement avec l'avenue Princesse Paola)

- Mettre en plateau

Rond-point rue du Merlo

- Mettre des passages piétons partout autour de l'anneau conformément au RRU qui prévoit que les passages des piétons doivent être dans le prolongement des cheminements piétons naturels.
- Tenir compte du croisement avec le futur RER vélo

Rue du Merlo :

- Mettre des coussins berlinois pour ralentir le trafic, important à cet endroit.
- Dans la partie la plus large de la rue (6,91 m), instaurer une PCM d'un 1,50 m dans le sens de la montée.

Rond-point Magnanerie :

- Mettre un passage piéton à l'îlot central

Croisement des rues du Merlo et Baron Van Hamme :

- Carrefour en plateau + passage piétons partout.

Rue Baron van Hamme :

- Déplacer le stationnement de l'autre côté de la rue par rapport à ce qui est proposé. Ceci permet de gagner l'espace tampon entre voitures garées et vélos tel que défini sur le plan.

Rue Zwartebeek :

- Commencer le plateau plus tôt avant le croisement Zwartebeek / stalle, pour que le trajet sur le plateau bénéficie d'une trajectoire plus droite et moins cassé.
- Prévoir un cheminement coloré sur le trottoir à cet endroit pour signaler la présence des vélos et éviter les conflits avec les piétons.
- Signaler aux cyclistes qu'ils n'ont pas priorité lorsqu'ils traversent la voie. Pour marquer l'aspect délicat de la traversée cycliste, le représentant propose d'instaurer une bande rouge sur toute la chaussée, bande rouge marquée du mot « TRAM » entre les rails du tram, en blanc sur le rouge.
- Equiper l'ensemble des deux carrefours de feux avec détection magnétiques des cyclistes.

Prolongation Rue Zwartebeek :

- Au-delà du Zwartebeek, le plan est particulièrement incompréhensible.

ICR B

La transition Legrand-Vanderkindere par la chaussée de Waterloo nécessite au moins des feux. Mais le nouveau projet ne parle pas de cette traversée.

Rue Vandekindere :

- La rue est une voie royale pour le RER vélo, or le projet d'ICR l'oublie.
- Toute la rue devrait passer en rue cyclable, car il s'agit d'une rue en plateau très longue.
- Tous les croisements doivent être en plateau
- Tous les croisements doivent rappeler que les cyclistes circulent dans les deux sens.
- Des coussins berlinois devraient être rajoutés.
- Des passages piétons doivent être rajoutés :
 - ° Des deux côtés de la rue J. Hasard
 - ° Des deux côtés de la rue Primevere
 - ° Des deux côtés de la rue J. Cuylist.
- Il faudra rajouter aux carrefours des luminaires puissants au lieu des arbres. Mettre de la lumière plutôt que de l'ombre, surtout si c'est question d'assurer la sécurité des cyclistes.
- Croisement des rues Vanderkindere et Stanley : instaurer une zone de livraison avant le passage pour piétons, limite la visibilité.

Rond-Point Churchill

- Pour le rond-point Churchill, demande à ce que la commission se réfère aux remarques formulées lors de l'enquête publique relative à cet aménagement.

Avenue Montjoie

- Aménagement des « oreilles » et des passages-piétons de façon généralisée aux carrefours non-giratoires.
- Aménager de coussins berlinois. Celui qui est sur le plan est inadéquat.

Rond-point Montjoie

- Il faut des passages piétons à chaque entrée.

Croisement Montjoie / avenue Brunard

- Passages pour piétons partout.
- Pas de stationnement sur le trottoir

Avenue Montjoie entre le rond-point Churchill et la rue E.Gossart

- Il y a 8m25 entre les deux côtés, il faudrait une PCM à 80 cm des voitures en stationnement dans le sens montant.

Croisement Montjoie / Floride

- Il faut un carrefour plateau eu égard à la présence de l'école.
- De même, pour les enfants qui s'y rendent à vélo, il faudrait prévoir des parkings vélo.

Avenue Montjoie à hauteur du no 23

- Empêcher le stationnement y compris à cinq mètres avant la traversée piétonne pour permettre une plus grande visibilité des piétons.
- Faire des deux côtés de la chaussée des avancées piétonnes pour sécuriser la traversée.

Croisement avenue Montjoie / Chaussée de Waterloo

- Installer l'arrêt de bus juste en aval du carrefour.

ICR C

Croisement avenue de l'Aulne / rue Victor Allard :

- Ajouter un troisième passage pour piétons afin de bien sécuriser le passage de ceux-ci sur toute la chaussée.

Rue Victor (entre rue Gatti de Gamond et avenue Princesse Paola)

- Ajouter des coussins berlinois

Croisement avenue de la Princesse Paola / Jongen

- Aménager en plateau

Carrefour avenue de la Princesse Paola /rue de Stalle

- Installer un feu rouge à la demande pour piétons et cyclistes.

Rue Rittweger (entre rue de Stalle et chaussée d'Alseberg)

- Prévoir une bande confort de 50 cm, eu égard aux gabarits des vélos cargos et des vélos avec remorques.
- Passer la rue en rue cyclable.

Avenue Vanderaey (entre la chaussée d'Alseberg et la rue du Château d'Eau)

- Ajouter des coussins berlinois.
- Le carrefour Vanderaey - Fauvette doit être en plateau.

Avenue Vanderaey (entre la rue de la Fauvette et le Dieweg).

- Pour des raisons de sécurité, nous proposons que l'ICR n'emprunte pas cette section de l'avenue Vanderaey et passe plutôt par la rue du Château d'Eau.

Rue du Château d'Eau : entre la rue de la Fauvette et le Dieweg

- Dans le quartier, pour peu de frais, faire passer l'ICR par la rue du Château d'Eau et par la rue des Moutons, plus la rue du Coq. Ces trois rues forment un triangle parfaitement adapté à la mobilité douce et sont déjà aménagées en ce sens :
 - ° Il y a une école et un casse-vitesse rue du Château d'Eau.
 - ° Il y a deux casse-vitesse rue des Moutons.
 - ° Il y a deux coussins berlinois rue du Coq.
- Trois rues en sens uniques qui sont en SUL, qui rejoignent l'ICR 7 et qui se prêtent parfaitement à passer en rue cyclable.
- La rue du Château d'Eau est droite, tout cycliste descendant à contre sens est immédiatement vu.

Dieweg : entre rue du Château d'Eau et l'avenue Jean et Pierre Carsoel

- Au sommet de l'îlot en triangle Coq- Moutons- Château d'Eau, il y a une école et déjà un casse-vitesse, ce qui permet aux cyclistes de s'insérer dans le trafic.
- Il propose que tout le Dieweg passe en zone 30 et qu'outre les mécanismes de casse-vitesse déjà installé, des coussins berlinois soit rajoutés le long de la rue.

Carrefour Dieweg / avenue Jean et Pierre Carsoel

- Pas de by-pass routier
- Élargissement local Dieweg pour une bande + PCM d'approche des feux.

Carrefour Dieweg / avenue Paul Stroobant

- La taille du plateau est trop grande, il conviendrait de le réduire.
- A nouveau, des passages piétons généralisés.

Carrefour Dieweg / avenue circulaire

Avenue circulaire (entre Dieweg et avenue du Mercure)

- Circulation centrale avec petits îlots d'entrée et passages piétons juste autour de l'anneau.

Avenue du Mercure :

- Prévoir des coussins berlinois

- Instaurer le stationnement d'un seul côté et sur la voirie carrossable (pas sur le trottoir entre les arbres)
- Peindre des logos vélo au milieu avec flèche directionnelle à gauche sur +/- 30 m.

Avenue Lancaster (entre l'avenue Jean et Pierre Carsoel et la rue Copernic)

- Prévoir des coussins berlinois

Début de l'avenue Latérale

- Prévoir un trottoir traversant de forme triangulaire.

Avenue Latérale :

- Prévoir une surlageur pour la piste cyclable à tous les carrefours afin de sécuriser la tourne à gauche des cyclistes.
- Prolonger la piste cyclable jusqu'à la chaussée de Waterloo.
- Ne pas prévoir de stationnement à cheval sur le trottoir mais uniquement sur la voirie carrossable.

Carrefour avenue Prince de Ligne / chaussée de Waterloo

- Il préfère une PCM devant l'arrêt de bus et jusqu'au dépassement du carrefour à feux plutôt qu'une bande de tourne à droite vers le sud. Pas de PC sur le trottoir très fréquenté à cet endroit, pour éviter des conflits.
- Les îlots centraux devraient avoir au minimum deux mètres.
- Il préfère une PCM dans le sens montant vers Waterloo, et non pas une bande tourne à gauche vers l'avenue Latérale ni de 'PC' sur le trottoir du côté Est.

- Monsieur Marc Hou, riverain de l'avenue Vanderaey 37, 1180 Bruxelles émet les remarques suivantes :

Il soulève la confusion qui a eu avec les autres enquêtes publiques annoncées simultanément de façon que les riverains ne s'en sont pas rendu compte que les deux enquêtes fussent différentes.

Il trouve que l'avenue Vanderaey a un caractère particulier qu'il convient de préserver dans le cadre des aménagements prévus. Une partie du pavement serait remplacée par des pavés sciés alors que le pavement actuellement est encore en bon état. Cette modification rompt l'unité esthétique actuelle.

- Monsieur Johan Meire, administrateur délégué Best Western, Square des Héros 2-4, 1180 Bruxelles, s'oppose à :

- l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
- l'abattage des marronniers. Ces arbres contribuent à l'environnement esthétique.
- la suppression de toutes les places de parking
- la diminution de la largeur des trottoirs
- la suppression des « oreilles » et avancées des trottoirs au niveau des passages pour piétons.

Du fait que Uccle n'offre pas de parking public, la suppression de près de 30 places de parking serait dur pour la survie économique de l'hôtel qui a déjà perdu une grande partie des places de stationnement au Square des Héros.

- Dr Alain Krygier et sa femme, square des Héros 1, 1080 Bruxelles viennent de se rendre compte du projet consistant à :

- l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
- l'abattage des marronniers
- la suppression de toutes les places de parking entre le Square des Héros et la Ferme Rose.
- la diminution de la largeur des trottoirs
- la suppression des « oreilles » et avancées des trottoirs au niveau des passages pour piétons.

En tant que pédiatre indépendant exerçant au Square des Héros n° 1, il craint de perdre tous ses patients, ce qui a été déjà fait lorsque le Square est devenu une centrale de bus STIB. Les patients ont des difficultés à trouver un parking quand ils viennent à la consultation. Ce qui fait qu'ils vont voir ailleurs.

Il rappelle qu'il lui avait été refusé de créer des places de parking dans son jardin. Les places de parking que le projet envisage de faire disparaître l'obligerait à fermer son cabinet pédiatrique.

Il propose un grand parking souterrain pour résoudre la moitié du problème.

Il souhaite que ses remarques soient reprises dans l'avis de la Commission de Concertation.

- Madame Nina Hansch, présidente de la Fabrique de l'Eglise orthodoxe, avenue de la Chevalerie 15, 1040 Bruxelles tient à soumettre les remarques suivantes :
 - La suppression des 18 places de stationnement causera un encombrement dans les rues adjacentes et engendrera des nuisances pour les riverains, et les paroissiens motorisés qui veulent se garer dans les rues.
 - Le rétrécissement des trottoirs et la suppression de l'oreille sont préjudiciables à la sécurité des nombreux enfants fréquentant l'église car ils vont se retrouver en bordure de la chaussée et de la circulation des véhicules.
 - L'oreille constitue l'emplacement obligé pour le stationnement des véhicules funéraires et une aire d'accès indispensables aux personnes à mobilité réduite.
 - Elle permet également d'accueillir en toute sécurité, les très nombreux paroissiens lors des grandes célébrations religieuses.
 - La création d'une quasi-autoroute urbaine va accentuer les effets de vibration du sol préjudiciables à la structure de l'église, monument classé.
- Madame Stéphanie Devriese, Rue Engeland 170, 1180 Bruxelles, Conseil Consultatif de la personne porteuse de Handicap. Elle aimerait donner son point de vue en tant que résidente de l'Avenue de Fré. Les remarques formulées par Madame Devriese sont les suivantes :
 - **Troisième voie**
Elle trouve que l'élargissement de l'avenue de Fré à trois bandes de circulation avec une bande de bus présente un danger pour la traversée des piétons et des personnes les plus fragilisées. Elle mentionne que la traversée actuelle de l'avenue ne se fait pas aisément car les passages pour piétons ne sont pas protégés par des feux de signalisation. Traverser une artère à 4 bandes prendra plus de temps avant d'arriver sur le trottoir opposé.
 - **L'abattage des arbres**
Le rétrécissement des trottoirs entraînerait une insécurité des piétons.
- Monsieur W. Dorigo, avenue du Jonc 68, 1190 Bruxelles veut marquer son opposition relative aux aménagements des carrefours projetés le long de l'avenue de l'Aulne et de la rue V. Allard avec les carrefours de l'avenue Dr. Decroly, l'avenue de Vossegat, l'avenue de la princesse Paola, rue de Merlo, et rue du Bamboo. Ceci concerne la ligne 48 de la STIB, la ligne dont l'itinéraire va de la Bourse à la gare d'Uccle Stalle.
Les aménagements prévus à ces carrefours rendront impossible un retour en arrière sur la modification de l'itinéraire de la ligne 48. Ce retour en arrière serait possible dès que la STIB aura réalisé les adaptations de la voirie qui permettront aux bus articulés de terminer leurs services à l'arrêt Decroly, rue Gatti de Gamond, et pour les voyageurs en direction de la gare de Stalle.
La STIB a indiqué que le changement d'itinéraire était nécessaire pour pouvoir mettre en services ces bus articulés afin d'augmenter leur capacité de transport. Depuis le 1er septembre tous les bus passent via l'avenue du Jonc et l'avenue Haverskercke pour arriver à ce terminus à la gare d'Uccle Stalle. Tous les bus roulent en situation de « presque accident » parce que l'avenue du Jonc et l'avenue de Haveskercke sont trop étroites pour faire passer sans problème la circulation des bus et des voitures dans les deux directions. Les bus dévalent ces artères à toute allure, malgré la limitation de vitesse à 30 km/h et doivent ensuite faire des arrêts forcés quand une voiture ou autre véhicule en contre sens l'impose. Les bus et les voitures roulent sur les trottoirs. **Voir photos de l'avenue du Jonc dans le dossier.**
Les risques des accidents sont augmentés en hiver car l'avenue du Jonc est de temps en temps fermée à la circulation quand il y a la neige. L'avenue du Jonc n'est pas conçue pour supporter le charroi de la STIB, les maisons tremblent à chaque passage des bus toutes les 5 minutes, jour et nuit. Comme il y a des tremblements de terre à chaque passage avec le risque quasi certain de créer des dommages irréversibles aux maisons.
Une solution pour tous ces problèmes n'est pas difficile. Les bus ne servent à rien une fois que les étudiants sont descendus à l'arrêt de bus. Les carrefours le long de l'avenue de l'Aulne et rue V. Allard ne devraient pas être aménagés comme proposé dans le projet régional.
- De fietsersbond Brussel-Zuid, Oude Graanmarkt 63, 1000 Brussel, zouden willen uitgenodigd worden op de overlegcommissie. Hieronder paar opmerkingen geformuleerd door de Fietsersbond.

1. Algemene opmerkingen.

Het doel van GFR's 7, 8, B en C op Ukkel grondgebied is dat fietsers zich comfortabeler kunnen verplaatsen doorheen de gemeente en dat de veiligheid van fietsers en voetgangers stijgt. Het is dus ook raadzaam om de betrokken straten om te vormen tot 'zone 30'. Het gevolg is dat aan diverse kruispunten fietsers aan relatief hoge snelheid zullen passeren en vertragende maatregelen van het autoverkeer kunnen de veiligheid verhogen. Hiernaast ontbreekt er een duidelijke inventarisatie van de behoefte aan fietsparkings

2. Opmerking bij GFR 7

De Frélaan:

- Doorgaande fietsers in stijgende richting profiteren van de voorgestelde plannen, door het aan te leggen gescheiden fietspad.
- De versmalde rijstroken plus de vrije busbaan bemoeilijken het oversteken voor voetgangers en het fietsverkeer van/naar het gescheiden fietspad naar / van Elleboudtstraat en Boetendaelstraat /Schepenijlaan.
- De voorziene werken eindigen bij het De Frésquare. Het fietspad in stijgende richting stopt aan de lichten bij de Beeldhouwerslaan. Een onveilige situatie ontstaat doordat fietser de Beeldhouwerslaan oversteken door beruik te maken van het trottoir en een gemarkeerde fietsoversteekplaats naast het zebrapad. Het Fietsverkeer moet zich nadien weer vanaf het trottoir op het huidige fietspad voegen, dat echter niet gescheiden is van de rijbaan. Een doortrekking van het gescheiden fietspad, duidelijke aansluitend op het gemarkeerde fietspad zou hier uitkomst kunnen bieden, in combinatie met een Sauwenslijn voor en na de kruising.

Kruising Burgemeester Herinckxlaan / Elleboudtstraat

- Het fietspad langs de Elleboudtstraat stopt abrupt bovenaan de straat. Een aansluiting met het fietspad aan de Herinckxlaan lijkt gewenst.

Churchill

- Bij de realisatie van het voorstel dient rekening gehouden te worden met de voorziene herinrichting van de omgeving Churchill-Vanderkindere.

3. Opmerkingen bij GFR B

Vanderkinderstraat

- Het is een zeer belangrijke straat voor het fietsverkeer. Ze is zeer lang en loopt op vrijwel constant niveau. Als zodanig zou ze moeten worden ingericht als fietsstraat.

Churchill

- Het dient rekening gehouden te worden met de voorziene herinrichting van de omgeving Churchill –Vandekindere

4. Opmerkingen bij GFR C

Rotonde Ringlaan / Mercuriuslaan

- De snelheid van het verkeer is hier hoog. Vertraging via Berlijnse kussens is gewenst. Het verkeer dat de Ringlaan volgt in wijzerzin zou moeten worden vertraagd bij nadering van deze rotonde. Vaak wordt geen voorrang verleend aan het verkeer dat zich op de rotonde bevindt.

- Monsieur Jacques Dekoster, habitant à Uccle depuis 50 ans souligne qu'il utilise les voiries pour ses déplacements et fait quelques remarques concernant le projet afin de rendre les itinéraires plus sûrs pour tous les types d'utilisateurs.

◦ Les aménagements ne devraient être conçus aux dépens des piétons, des PMR (personnes à mobilité réduite), et des personnes handicapées (PH).

Par contre, il demande qu'un grand soin, basé sur les normes régionales en la matière soit appliqués aux dessins de plans d'exécution et aux contrôles de leur mise en œuvre et de leur réception (**cf. la série de Vade-mecum, publiée avec la caution de l'IBSR et du centre de Recherche routière**)

◦ **La libre circulation sur les trottoirs** est souvent entravée. Il mentionne qu'il ne voit pas dans les documents présentés ni de poteaux de circulation ou d'éclairage, ni de mobilier urbain au milieu du trottoir.

◦ **Les matériaux** doivent être choisis pour leur qualité sécuritaire et durable. Les mesures présentées indiquent les pierres bleues, pavés platines, pavés mosaïques, pavés de pierre naturelle sciés.

◦ **Leur glissance**, dans les rues en pente d'Uccle ne doit pas être traitée à la légère.

◦ **Des passages piétons** sont à prévoir à tous les carrefours concernés par le projet, quel que soit le type de voirie. **Les voiries-barrières** sont à exclure en agglomération.

Les voies de plus de deux bandes doivent comporter un **îlot central** permettant une traversée sans risques. La qualité de pose des dalles **podotactiles** et l'orientation strictement des lignes guides dans l'axe des marquages (cf. photos).

- « **L'abaissement des bordures** aux passages piétons faciliteront le cheminement des personnes à mobilité réduite » (p. 65 du texte de présentation), l'abaissement en question ne figure nulle part. Il y a des bordures qui empêchent les chaises roulantes de monter ou même de descendre de trottoir sans basculer ou se coincer.
- Le second PRD préconisait la mise en **zone 30** de trois quarts des voiries bruxelloises. Il conviendrait d'instituer le 30 km/h sur les tracés proposés, sauf sur les rares voies principales et d'y installer des dispositifs de modération du trafic : « plateaux, ralentisseurs, coussins, rues aux sens opposés »
La réduction de vitesse est importante sur les nombreux sens uniques en zones habitées. Une mise en zone 30 devrait permettre d'envisager l'instauration de « rues cyclables » encore inconnues à Uccle.
- Il se demande pourquoi ce projet d'aménagement des ICR ne tient pas compte des réseaux cyclables ICC (Itinéraires cyclables communaux) et RER vélo (interrégionaux, prioritaires n° 2, 5, 11 et 12). Une vingtaine de ces interconnexions seraient à aménager sur les tracés du projet. Les plans n'en laissent entrevoir aucune trace.
- **L'éclairage public** est peu parlé dans le projet tandis que l'éclairage aux carrefours est capital pour la sécurité des piétons et des cyclistes car le soir et la nuit les véhicules motorisés ont tendance à rouler plus vite.
- Les **traversées** des voies **principales et inter- quartiers** doivent être mieux sécurisés et signalisés aux usagers de tous types mais surtout aux motorisés.
- **Le mélange- obligé- des cyclistes et des piétons** projetés suivant les plans à plus d'un endroit est détestable. La piste bidirectionnelle n'est pas l'idéal pour les cyclistes. Aux nombreux croisements en ville, ce dispositif bidirectionnel accroît les accidents des cyclistes avec les automobilistes qui ne les aperçoivent pas en venant d'une direction inattendue.
- **L'ICR 7** démarre bien d'Ixelles, mais est stoppé avant la gare de Calevoet sur une bidirectionnelle sans protection au nord de l'ancienne gare
- **L'ICR 8** démarre à Forest mais se termine de façon confuse au chemin Zwartebeek sans atteindre ni traverser la chaussée de Ruisbroek vers Forest et le canal.
- **L'ICR B** démarre à Ixelles mais la branche nord est stoppée à la chaussée de Waterloo sans protection. Le passage à la Bascule est particulièrement périlleux sans rien et l'avenue Legrand n'est pas prise en compte vers Ixelles et Bruxelles.
- **L'ICR C** démarre à Forest. Il finit par un tracé commun avec le RER-vélo prioritaire n° 12(L.26) qui ne peut s'engager dans le tunnel.
- **Impact des travaux** : Il insiste sur la prise en compte systématique des besoins des PMR et plus encore des PH. Par exemple : lisse de protection pour canne ou parking de secours pour les voitures. (Monsieur Dekoster joint à cette lettre des photos prises à Ixelles et à Uccle).

- Monsieur Denys RYELANDT, vice-président de l'ACQU, Avenue du Maréchal 20 A, 1180 Bruxelles se réjouit du projet de la réalisation de l'ICR à Uccle.

Il souligne que la plupart des déplacements se font actuellement par vélo. L'ACQU constate que la réalisation des ICR est conforme à l'agenda 21, qui donne priorité aux déplacements réduisant l'impact des véhicules polluants et qui favorise la mobilité douce. Des itinéraires cyclistes communaux devraient être aménagés en priorité aux abords des itinéraires cyclables régionaux, afin de sécuriser et d'apaiser la circulation des cyclistes sur ces voiries et de former un maillage cyclable dense et efficace. L'ACQU demande d'envisager la création de rues cyclables, là où cette solution est nécessaire pour assurer la sécurité des cyclistes. Les différents plans présentés à l'enquête ne proposent pas de vision de la situation existante correspondante et de ce fait ne permettent pas de comparaison et de vision globale de l'impact des aménagements prévus sur les quartiers concernés. Ceci est contraire à ce que l'ACQU recommande, à savoir que les habitants aient une occasion réelle de participer à l'aménagement de leur quartier. L'ACQU après avoir examiné les différents aménagements proposés, a voulu aussi suggère quelques modifications d'aménagements en vue de les rendre plus pertinents et adaptés à la circulation des cyclistes :

Chaussée d'Alseberg

L'aménagement proposé permet de rejoindre la gare de Calevoet, ce qui est un avantage. L'ACQU regrette que cet aménagement ne soit pas étudié au-delà de la gare, et qu'une possibilité correcte de traverser la gare d'un côté à l'autre de la chaussée d'Alseberg ne soit pas envisagée.

Croisement avec la rue du Coq ; proposition de traversée de la chaussée d'Alseberg sous la protection d'un feu avec priorité cyclable, et aménagement entre ce carrefour et la gare de Calevoet d'une piste cyclable des deux côtés de la chaussée avec élargissement des trottoirs.

Avenue de Fré

L'ACQU demande un cheminement cycliste sécurisé sous forme de piste cyclable dans le sens de la descente et une BCS dans le sens de la montée. Elle souhaite un cheminement piétons et PMR suffisamment large et confortable dans chaque sens.

Avenue Vanderaey

Dans le sens de la montée, l'ACQU propose que l'avenue soit aménagée avec une bande confort ou un trottoir partagé. Dans le sens de la descente, la proposition est d'utiliser la rue Colonel Chaltin et la rue Hankar, ce qui constitue un itinéraire direct et ne demande pas un aménagement particulier. L'ACQU rappelle la demande de la fermeture de l'axe Château d'Eau / Fauvette, en application du PCMU de 2006, fermeture demandée pour supprimer dans cet axe le trafic automobile de transit et encourager la mobilité douce.

- Monsieur Dirk GAUWBERG et Monsieur Mark Johnston, avenue de Fré 40 a, 1180 Uccle, demandent à être invités à la Commission de Concertation. Ils font des observations et s'opposent aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement.
Ils constatent que le projet prévoit d'augmenter la partie pour les piétons et vélos et diminuer la voirie réservée aux véhicules.
- Monsieur Emmanuel SNOY, avenue De Fré 263 bte 28, 1180 Uccle s'oppose totalement à ce projet en faisant des remarques suivantes :
 - l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement.
Il remarque que la région de Bruxelles Capitale organise sa politique de trafic suivant des idées et plans socialistes. Les rétrécissements de routes, l'élargissement de trottoirs dans toute la ville de Bruxelles ont un but sans voitures mais veut laisser le trafic des motocyclistes et vélos sans contrôle, sans règlements et ceux-ci, créent un danger de trafic additionnel.
- Madame A. LONGCHEVAL, avenue de l'Echevinage 26, 1180 Uccle, marque sa solidarité pour lutter contre l'abattage des arbres de l'avenue De Fré en vue de l'élargissement de cette voie.
- Monsieur Colas Hou, Rue Auguste Danse 60, 1180 Uccle tient à faire les remarques suivantes :
 - L'avenue Vanderaey est une avenue pavée en excellent état, l'une des dernières d'Uccle qui a judicieusement été rénovée à l'identique, contrairement à sa sœur jumelle, la rue du Château d'Eau, actuellement goudronnée.
 - L'avenue Vanderaey placée en zone 30 a été équipée pendant plusieurs années d'un imposant dos d'âne à mi-hauteur. Celui-ci fût remplacé par 3 chicanes renforcées de 3 à 4 emplacements de parkings alternés.

Cette configuration permet une certaine limitation de la vitesse automobile, dans un quartier où de nombreux enfants jouent sur les trottoirs.

Cette limitation de vitesse à 30 km/h s'impose dans une avenue à forte pente dans un quartier résidentiel. L'avenue est bordée d'arbres sur l'entièreté de sa longueur, les feuilles d'arbres sur les pavés mouillés imposent une vitesse automobile limitée.

Contre-indications au tracé ICR

- 1. Atteinte au caractère historique de la dernière voirie pavée du quartier.*
- 2. Suppression des chicanes et emplacements de parking limitant la vitesse automobile en zone 30.*
- 3. Suppression des entraves à la vitesse automobile sur une voirie pavée, en forte pente et à double sens qui serait bordée sur chacun de ses côtés d'une piste cyclable, serait dangereuse pour les automobiles, les cyclistes et les piétons.*
- 4. Incompatibilité de la nature du pavage avec la centaine d'arbres en bordure de voirie rendant les pistes cyclables très dangereuses dans une forte pente.*
- 5. Largeur de la voirie insuffisante pour la cohabitation de 2 bandes de roulement automobiles et cyclables.*
- 6. Ce tracé ne tiens pas compte des aménagements et investissements réalisés sur les voiries de proximité et présentant d'autres alternatives.*

Alternative à explorer :

- De nombreux aménagements ont eu lieu à la rue du Château d'eau, ce qui a permis d'accueillir l'ICR : mise en sens unique, largeur suffisante, revêtement de sol adéquat, absence d'arbres et de feuilles rendant la voirie dangereuse pour les cyclistes.*
- Madame Anne Verhulst, rue de la Fauvette 45, 1180 Uccle. En tant que parents de jeunes enfants, la famille s'inquiète de la sécurité et estime que l'aménagement actuel de la voirie posera de réels problèmes :*
 - La rue de la Fauvette comporte seulement 2 passages pour piétons à ses extrémités.*
 - De l'avenue de Wolvendaël à la rue Klipveld, la seule rue latérale à disposer d'un passage pour piétons est la rue Paul Hankar.*
 - Le carrefour avec la rue Robert Scott pose réellement des problèmes : de nombreux automobilistes roulent bien au-delà de la vitesse autorisée (30 km/h), surtout les véhicules en provenance de la rue du Château d'Eau qui foncent au niveau du carrefour de la rue Robert Scott, vu l'absence de priorité de droite. La visibilité est très réduite pour les piétons, et traverser dans ce carrefour est dangereux.*

Ils sont favorables aux réaménagements proposés pour leur quartier. Ils aimeraient avoir dans le projet un passage piéton devant les numéros 47-49 de la rue de la Fauvette. Ils se demandent si les déménagements, les livraisons de matériel lourd, la pose de containers (lors de travaux de rénovations) seront encore possibles dans certaines portions de la rue de la Fauvette compte tenu des resserrements de la voirie. Le déménagement dans la portion 45-57 nécessite actuellement une interdiction de stationnement sur le trottoir d'en face pour permettre le passage des véhicules.

- Madame Foroutan Sholeh, avenue De Fré 263 bte 28, 1180 Uccle, désire être invitée à la commission de concertation et y prendre la parole par la voix des représentants du « Comité de Fré »*

Elle s'oppose à :

- l'élargissement de l'avenue De Fré à trois bandes de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- l'abattage de l'alignement des marronniers ;*
- la suppression de toutes les places de parking*
- la diminution de la largeur des trottoirs*
- la suppression des « oreilles » et avancées de trottoir au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons, ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants.*
- Madame Anne Wettendorff, avenue De Fré 29, 1180 Uccle : En tant que cycliste quotidienne s'oppose et soutient l'analyse faite par le comité De Fré.*
- Messieurs So-Hee Bouché, Renaut Martens, Arthur Bun, avenue de l'Echevinage 32/1, 1180 Uccle : Ils font des observations et s'opposent aux points suivants :*
 - l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
 - l'abattage de l'alignement des marronniers*

- la diminution de la largeur des trottoirs
- la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.
- Monsieur et madame Serge Goffinet, avenue De Fré 21, 1180 Uccle : Ils font des observations et s'opposent aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.
- Madame Viviane Messens-Dupont, avenue de l'Echevinage 30 A, 1180 Uccle : Elle fait des remarques suivantes : elle fait des observations et s'oppose aux points suivants :
 - l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.
 - l'abattage de l'alignement des marronniers
 - la diminution de la largeur des trottoirs
 - la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.
- Monsieur Eric de BECO, avenue de l'Observation 39, 1180 Bruxelles. En tant que cycliste quotidien, il trouve que le projet va dans la bonne direction. Il est du même avis que les zones 30 doivent être généralisées ou tout au moins largement étendues, là où il n'y a pas de pistes cyclables.
Il trouve que circuler à vélo au milieu de voitures qui roulent à 50-60 km/h est très dangereux, surtout pour les enfants. L'avenue De Fré est un bon exemple de circulation dangereuse pour les enfants qui voudraient se rendre à l'école avec des vélos. L'installation d'une bande de bus/vélo et d'une piste cyclable représente une avancée majeure vers une solution au problème de sécurité à vélo et de circulation plus fluide des autobus.
- Monsieur Jérôme Matagne est chargé de la mission chez Inter-Environnement Bruxelles (IEB). Ci-dessous les remarques faites par IEB :

1. Généralités

Il se réjouit de l'annonce de la réalisation de nombreux kilomètres d'ICR dans la commune d'Uccle.

IEB soutient fermement le principe. Mais la traduction de ces principes dans les aménagements concrets l'inquiète. La grande majorité des aménagements envisagés se limitent à des bandes cyclables suggérées. Le type de marquage est destiné aux voiries locales dans lesquelles la vitesse du trafic est réellement de 30 km/h.

Un aménagement de marquage au sol, sans gestion de la vitesse et de l'emprise des véhicules automobiles, ne permettra pas de renforcer les conditions de confort et de sécurité dont les cyclistes ont besoin. Les mesures soumises à enquête vont à l'encontre des recommandations précises du Vademecum Vélo (n°2) de la Région bruxelloise que la Commune d'Uccle est censée mettre en œuvre. Les Associations citoyennes regroupées par IEB soutiennent la création à grande échelle de « rue cyclables » dans toutes les rues qui devraient être réservées au trafic local et être limitées à 30 km/h. Il serait souhaitable de faire des pistes cyclables dans toutes les rues où la vitesse à 30 km/h n'est pas limitée. IEB demande à ce que les aménagements cyclistes soient réalisés de manière plus ambitieuse et volontaire.

2. Morcellement des itinéraires

IEB s'interroge sur les sections d'itinéraires soumis à enquête publique.

Il s'étonne que malgré le grand nombre de kilomètres prévus, ils commencent (ou se terminent) sans logique et sans souci de continuité apparente avec les autres itinéraires existants ou à venir.

Il demande à ce que les connexions avec les itinéraires communaux soient réalisées.

3. Avenue De Fré

L'avenue de Fré est un cas particulier de l'enquête qui mérite d'être remis sur le métier. Les aménagements urbanistiques proposés ne sont pas dignes de cette avenue patrimoniale, ni de la présence de bâtiments exemplaires, ni la ZICHEE ne sont pas mentionnés dans le dossier. Pour respecter l'Esprit de la procédure de publicité-concertation. Si le projet est adopté, il constituera une régression pour les cheminements piétons. Il contredit les besoins et les objectifs communaux et régionaux. Les cyclistes ne sont pas non plus satisfaits de la formule proposée.

- *Monsieur et madame Vandoorne, Rue Geleytsbeek 48, 1180 Uccle: Ils s'opposent totalement aux points suivants :*

- 1. l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- 2. l'abattage de l'alignement des marronniers.*
- 3. la diminution de la largeur des trottoirs*
- 4. la suppression des ' oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien- être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.*

Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien- être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.

- *Madame Paesmans, avenue De Fré 23,1183 Uccle. Sa lettre est identique à celle écrite par Eric et Anne Vandoorne.*
- *Monsieur Jacques Benoît, avenue De Fré 13, 1180 Uccle. Il s'oppose à ce projet et soutient la proposition faite par Eric Vandoorne.*
- *Monique Dedeurwaerder, Rue Geleytsbeek 48, 1180 Uccle. Lettre identique à celle de Monsieur Eric Vandoorne.*
- *Monsieur Messens Victor, avenue de l'Echevinage 30 A, 1180 Uccle Lettre identique à celle de Monsieur Eric Vandoorne.*
- *Monsieur et madame Bolland, avenue De Fré 19, 1180 Uccle. Ils s'opposent totalement aux points suivants :*

- *l'élargissement de l'avenue De Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- *l'abattage de l'alignement des marronniers.*
- *la diminution de la largeur des trottoirs*
- *la suppression des ' oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien-être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.*

Les arbres contribuent de manière essentielle à leur environnement esthétique. Les modifications prévues nuisent à la sécurité des nombreux piétons ainsi qu'à l'environnement et au bien- être des habitants, des résidents et des usagers de cette avenue.

- *Monsieur Michel Devriese, représentant du comité de quartier De Fré, avenue De Fré 29, 1180 Uccle. La lettre du comité De Fré est accompagnée d'une pétition portant 1053 signatures, ainsi que d'un CD-rom avec des vidéos en « time laps ».*

Il demande à être autorisé de projeter ses vidéos devant la commission de concertation.

Le comité s'oppose à :

- *l'élargissement de l'avenue de Fré à trois voies de circulation, avec une bande réservée aux bus.*
- *l'abattage de l'alignement des marronniers.*
- *la diminution de la largeur des trottoirs*

- la suppression des 'oreilles' et avancées de trottoirs au niveau des passages pour piétons Il proteste contre la manière dont l'enquête publique a été menée. Ces projets d'élargissement, de mise à 3 voies, d'abattage des 14 marronniers, de rétrécissement des trottoirs n'étaient pas explicitement annoncés dans l'objet de l'enquête publique. Le comité de Fré fait des observations et réclamations suivantes :

Il souligne que certains tronçons posent de problèmes, dont celui de l'avenue de Fré. Il est inacceptable que la place pour les piétons soit réduite à l'avenue de Fré. Le projet prévoit à de très nombreux endroits le partage de l'espace entre piétons et vélos.

Extraits du code de la route :

Art.9.1.2.5°

Art.12.4.

Quand il n'y a pas de piste cyclable, le cycliste roule sur la chaussée. Dans certaines circonstances, le cycliste doit partager une partie de la voie publique avec les piétons, c'est le cas en présence du signal D10. Dans ce cas le cycliste ne peut pas mettre en danger les piétons qui circulent sur cette partie de la voie publique.

Analyse globale de la section avenue de Fré

1. L'abattage de tous les arbres d'alignement (14 marronniers) fait perdre son « âme » à l'avenue De Fré. Le bas de l'avenue De Fré comporte 3 bâtiments remarquables / classés : la ferme Rose, l'église Orthodoxe Russe, le Vieux Cornet (datant de 1750).

Il fait remarquer que le dossier à l'enquête publique ne fait pas mention ni du Vieux Cornet ni de l'Eglise Orthodoxe Russe, ni des ZICHEE (voir plan dans la lettre de réclamation). L'abattage de ces arbres constituerait une perte esthétique et biologique de l'avenue De Fré. Elle dévalorisera aussi l'environnement des bâtiments remarquables et classés, ainsi que celui des habitations des riverains.

Le comité fait remarquer que :

- La plantation des 7 « prunus » ne se fait pas dans l'avenue de Fré, mais aux entrées des rues perpendiculaires, et ne participent dès lors plus à la perspective arborée de l'avenue.
- Etablir un bilan de « moins 7 arbres » quand on abat 14 marronniers, arbres de haute tige « compensés » par la plantation de prunus n'est pas appréciable. L'inventaire des arbres à abattre ne figure pas de manière explicite dans le dossier soumis à enquête. Les plantations d'alignement auraient un effet contre la réverbération des bruits de la circulation automobile par les façades.

2. La Suppression de toutes les places de parking :

Les riverains perdent 30 places de parking.

Le report du stationnement se fera sur les rues adjacentes, déjà sous pression.

Les possibilités d'arrêts pour chargement / déchargement sont anéanties.

Ce qui veut dire que la piste cyclable envisagée et les trottoirs vont devenir des zones d'arrêt et de parking pour les voitures et camions de livraison.

Ceci va anéantir le projet de la piste cyclable envisagée, c'est ce qui est reconnu aussi dans le dossier du projet à la page 62 :

« En deux endroits la suppression de stationnement est conséquente : Avenue De Fré entre l'avenue des Statuaires et le Crabbegat : 30 places supprimés, dont 18 en-dehors des entrées de garages ».

Les aménagements provoqueront aussi des pertes dans les rues Kamerdelle, Manoir et Crabbegat.

3. La diminution de la largeur du trottoir/ la suppression des « oreilles » et avancées de parking de trottoirs au niveau des passages pour piétons. Le trottoir « sud » est très diminué de largeur : de 2m50, il passe à 2 m alors que le trottoir «Nord » n'est pas très large, et déjà très réduit en largeur par l'ampleur de haies non taillées.

Ce trottoir mérite davantage un élargissement car il est fréquenté par pas mal de personnes notamment les étudiants. Le trottoir n'est pas aussi sécurisé du fait qu'elle est large. Les piétons se font frôler par les bus, camions, voitures, ambulances et voitures de police et ce parfois à grande vitesse. Pour le trottoir « Sud », il faut maintenir sa largeur car il est beaucoup utilisé par les nombreuses classes qui se rendent en rang à la piscine communale d'Uccle.

Traversée piétonne de l'avenue De Fré

L'élargissement de l'avenue De Fré rendrait encore plus dangereux les 2 seuls passages pour piétons qui ne sont pas protégés par des feux.

Au lieu de 2 bandes de circulation, ce serait pour les piétons 4 voies à traverser : la piste cyclable, les 2 voies de trafic automobile et la troisième voie réservée aux bus et taxis. La traversée des piétons passerait de 8 mètres à 10,40 mètres au carrefour Kamerdelle. Or ce carrefour a été déjà témoin d'accidents pour les piétons.

Le marquage au sol prévu réintroduit une délimitation des bandes de circulation par bande blanche discontinue. Alors que ce marquage central a été supprimé lors de la réfection de l'avenue De Fré datant de 2006. La suppression de ce marquage diminuait la vitesse des véhicules. Cela s'avère probablement correct. Pourtant, le projet prévoit de réintroduire ce marquage central sous forme d'une ligne discontinue, ce qui encouragera les dépassements interdits à hauteur des nombreux carrefours.

Conclusion concernant les trottoirs.

Le projet rétrécit les trottoirs et diminue la sécurité des piétons. Ceci est contraire au plan IRIS 2 encourageant la mobilité douce et les modes actifs. Ce projet est également en totale contradiction avec le « plan piéton stratégique » celui-ci précise que : « les traversées sont courtes et répondent aux souhaits du piéton. Si la traversée dépasse 7 mètres, un point de repos sécurisé (ex : oreilles de trottoir, berme centrale) est prévu au milieu. La traversée doit toujours pouvoir se faire en une seule fois. Selon la règle au niveau d'un passage pour piétons, il ne peut y avoir qu'une seule bande de circulation dans chaque direction lorsque la circulation n'est pas réglée par des feux ». Edité par Bruxelles Mobilité-Direction Stratégie !

4. Troisième voie

La question fondamentale à se poser est de savoir si la bande de bus est pertinente et/ou nécessaire. Les observations menées par le comité De Fré n'ont pas mis en évidence d'embouteillage. Des enregistrements vidéo en « time-lapse » (accéléré) ont été réalisés ainsi que des enregistrements des cartes Tom Tom trafic donnant les embouteillages en temps réels. La création d'une « bande de bus se justifie par l'importance de permettre aux trois lignes de la STIB de ne pas être prises dans les files chroniques en direction du square des Héros ». Le comité de Fré estime qu'il faudrait surtout analyser les moyens de rendre plus fluide l'axe Stalle/Globe/ Brugmann/ Marlow.

5. Incidences environnementales

Il s'étonne de l'absence du rapport d'incidences environnementales dans la demande. L'avenue De Fré se superpose avec le trajet de l'Ukkelbeek, canalisé sous le trottoir sud dans cette section de l'avenue De Fré.

L'Ukkelbeek rentre en canalisation au croisement De Fré / Statuaires. Les plaques de visite de la canalisation du ruisseau se trouvent au niveau de ce trottoir. L'accessibilité doit être assurée pour les travaux de curage.

La vallée de l'Ukkelbeek dans cette section, fait de l'avenue De Fré une zone à aléa moyen d'inondation et l'aval immédiat est classé en aléa élevé.

Le projet augmente la surface d'imperméabilisation totale, sans mesure compensatoire. Les pluies rendent donc non praticable le trottoir nord ainsi que le fait de circuler à vélo.

Le comité De Fré aimerait prendre connaissance des enregistrements effectués du point de vue sonore et vibratoire. Car le passage des bus et camions provoquent des vibrations importantes, particulièrement selon leur vitesse élevée et le passage sur les plaques d'égouts.

6. De la saine gestion des derniers publics

L'avenue De Fré a fait l'objet d'une réfection complète vers 2006, avec renouvellement des trottoirs, des carrés d'arbres, des bordures, du revêtement de la voirie, des oreilles et avancées pour le passage pour piétons, des arceaux de protection des arbres, du renouvellement de certains de ceux-ci.

Des trottoirs traversant ont été aménagés aux carrefours des avenues du Manoir et Kamerdelle. Il est regrettable que ces excellents aménagements soient remis en question ou devait faire l'objet de modification sévère, **alors que le tracé définitif des ICR était déterminé bien avant la réalisation de ces travaux.**

Propositions alternatives du comité de Fré

Le comité de Fré demande :

1. de renoncer à l'élargissement de la voirie
2. de renoncer à l'abattage des 14 marronniers d'alignement.
3. de renoncer aux passages pour piétons. Voirie même étudier l'élargissement du trottoir Nord.

4. d'envisager des alternatives pour les cyclistes :

Alternative pour la piste cyclable : Les marquages d'une piste cyclable en sens de montée et d'une BCS en sens de descente sont déjà réalisés depuis quelques années sur toute la longueur de l'avenue De Fré, excepté dans la zone concernée par la présente enquête publique. Ce marquage constitue déjà une avancée pour les usagers cyclistes. Il ne serait que logique de procéder au même marquage dans la section Héros/Statuaires, afin de préserver l'unicité de l'avenue de Fré.

Il propose de réaliser le marquage de manière inversée :

- La BCS en sens de montée
- La piste cyclable dans le sens de la descente.

Le marquage de la bande cyclable sous forme de bande sonore rappellerait aux véhicules automobiles que la piste cyclable ne fait pas partie de la voirie.

L'autre alternative pour la piste cyclable est : de tracer des BCS dans cette section. C'est la formule retenue pour d'autres sections des ICR concernés dans cette enquête.

5. Envisager de nouveaux passages piétons : Il demande de doubler le passage piéton à ce carrefour. L'autre seule traversée piétonne en aval se trouve au square des Héros. Le passage pour piétons est régulièrement entravé par des bus STIB en stationnement. Les bus stationnent désormais à nouveau dans le sens de la montée, devant le mur du parc du Wolvendael. Ceci empêche les piétons de traverser du parc ver le square. Ce passage pour piétons n'est pas aussi protégé par des feux.

Si le projet prévoit d'assurer la sécurité des piétons, le comité de Fré demande :

- d'étudier l'installation de feux tricolores pour protéger les passages pour piétons au carrefour Kamerdelle et Crabeggat.
- d'étudier l'éclairage renforcé au niveau de ces passages pour piétons.
- d'étudier la pose de panneaux lumineux avertisseurs de vitesse
- d'étudier la circulation de cette voirie, en débit, en vitesses absolues, etc.
- d'étudier la pose de radars automatiques s'il apparait des vitesses excessives.

Analyse concernant le carrefour De Fré / Statuaires

Concernant les voitures qui descendent de l'avenue De Fré, elles devront au niveau du carrefour se déporter à gauche pour ne pas emprunter la bande de bus. Ce déport les mettra face à face à la circulation automobile montante. Le risque de collision frontale est évident. Un marquage au sol crée une bande de positionnement des voitures descendant la rue voulant tourner à gauche pour monter l'avenue des Statuaires.

Ce marquage crée un trouble pour les véhicules montant l'avenue et qui désirent tourner à gauche vers la piscine.

Au niveau des cyclistes montants l'avenue de Fré, l'aménagement se révèle dangereux pour les piétons et les cyclistes. En effet, les vélos doivent emprunter le trottoir, rouler sur les zones podotactiles et faire un dévers vers la droite le long du passage pour piéton, ce qui peut laisser croire aux automobilistes qu'ils vont emprunter l'avenue des Statuaires. La disparition du ZAC (Zone avancée cycliste) est une régression. Il vaudrait mieux au niveau de ce carrefour laisser les cyclistes cheminer strictement parallèlement aux voitures.

Square des Héros

Le projet soumis à l'enquête est particulièrement peu clair, confus et surtout contradictoire. Les contradictions importantes à noter sont les suivantes :

- Il faut examiner les 3 plans PU6346, PU 6347 et détail A du plan PU 6347, voir 3 pages de plans dans le dossier.

Le plan PU 6346 montre dans la zone d'intervention déterminée sur le plan :

1. L'aménagement d'une traversée de l'avenue de Fré pour piéton au droit du Crabeggat, destinée à traverser 3 voies de circulation (2 voies + bande de bus), et ce sans feu tricolore.
2. L'aménagement de la traversée pour cyclistes et des piétons vers la Rue Rouge sur l'îlot directionnel.
3. L'aménagement du trottoir avenue de Fré au droit de la rue Rouge.
4. La création d'une oreille en sortie de la voirie du square des Héros sur de Fré (cette oreille n'est pas décrite dans le rapport d'incidence).
5. L'aménagement du trottoir partagé piétons / cyclistes seulement sur une section du trottoir limitée à l'entrée du Parc (et non devant le monument dédié à René Gobert)

Le plan PU 6347 laisse apparaître un tout autre aménagement(en projet) du square des Héros :

- La traversée piéton ne comporte que la traversée de 2 voies de circulation, puisque le plan ne présente pas la bande de bus avenue de Fré.
- L'aménagement de la traversée pour cyclistes et des piétons vers la Rue Rouge sur l'îlot directionnel n'est pas représenté et pour cause : dans cet avant-projet l'îlot directionnel dont question disparaît.
- La création d'une oreille en sortie de la voirie du Square des Héros sur de Fré : elle n'existe plus dans cet avant-projet.

Conclusions :

La réflexion sur les aménagements au bas de De Fré sont indissociables d'une réflexion sur le réaménagement de tout le Square des Héros, et d'une analyse en profondeur de la fluidité du trafic dans l'axe Stale / Globe / Brugmann

Avenue du Bourgmestre Jean Herinckx

Globalement, le projet des aménagements est très bon. Toutefois, il faut toujours distinguer les besoins d'un cycliste amateur (débutant, enfant, peureux) avec les besoins d'un cycliste aguerri. Les buts poursuivis par le PRDD et IRIS 2 est de favoriser les modes de déplacements actifs et donc de développer le nombre de cyclistes quotidiens, donc aguerris. Il y a une forte déclivité dans l'avenue du Bourgmestre Jean Herinckx. Le différentiel de vitesse des vélos entre le sens de la montée et le sens de la descente est très important.

Le comité De Fré préconise de permettre aux cyclistes aguerris d'emprunter la voirie dans le sens de la descente (et ce sur tout la longueur de l'avenue du Bourgmestre Jean Herinckx). Un cycliste aguerri descend cette avenue à bonne allure, sans retarder les véhicules automobiles.

Ceci demanderait que la pose de panneaux F99 dans le sens de la descente, ne rendant pas ainsi obligatoire l'usage de la piste cyclable dans le sens de la descente. Quelques logos vélos sur la voirie dans le sens de la descente permettraient de signaler aux automobilistes qu'ils ne doivent pas s'étonner que les vélos empruntent la voirie dans le sens de la descente.

3 : déroulement de la procédure

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

- 17/03/2014 : dépôt de la demande auprès de la Direction de l'Urbanisme de Bruxelles - Développement urbain,
- 28/04/2014 : accusé de réception du dossier complet par le fonctionnaire délégué,
- 18.08.2014 : rapport d'incidences réputé complet par le fonctionnaire délégué et envoi du dossier au Collège des Bourgmestres et Echevins en sollicitant la mise à l'enquête publique,
- 25/08/2014 : réception, par le Collège des Bourgmestres et Echevins, de ce courrier,
- 29/09/2014 au 28/10/2014 : enquête publique,
- 13/11/2014 : séance publique de la Commission de concertation,

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

- o l'avis rendu conjointement par le Service Technique de la Voirie et de Service de la Mobilité le 13.11.2014, libellé comme suit :

Remarques générales

- Le descriptif des mesures proposées ne correspond pas toujours à la représentation sur plan.
- Les arceaux vélos doivent être suffisamment espacés (distance entre arceaux de min 1 mètre ; 1,10 est préférable) et de préférence positionnés en biais.
- Certains équipements de voirie pourtant contraignants ne sont pas repris sur les plans: taques d'égout, MUPI, gargouilles, poteaux d'éclairage, installations des concessionnaires, etc.
- Certains avaloirs existants ne sont pas repris sur les plans alors qu'ils nécessitent d'être déplacés ou supprimés.
- Les aménagements nécessiteront la pose de nouveaux avaloirs qui ne figurent pas sur les plans.
- La signalisation, les feux lumineux et le mobilier urbain ne sont pas toujours repris sur les plans alors qu'il convient d'en tenir compte dans les aménagements prévus.
- Les panneaux de signalisation ne sont pas systématiquement indiqués sur les plans.
- Lorsqu'il est fait usage de panneaux D9 ou D10, il convient de répéter la signalisation après chaque carrefour.

- Il faut veiller à ne pas masquer la signalisation par la présence des (nouveaux) arbres, en particulier dans les zones payantes, de façon à ne pas tromper l'utilisateur.
- Les dalles podotactiles sont aléatoirement présentes sur les plans, et quelquefois non-conformes aux Vade mecum existants.
- La situation existante n'est pas toujours correctement représentée, sans qu'il soit exprimé que tel ou tel aménagement est destiné à être supprimé (ex. passages pour piétons) ou parfois représentée de manières différentes d'un plan à l'autre, d'un carrefour à l'autre (ex. bordures représentées par un ou deux traits).
- De même, les coupes de la situation existante ne correspondent pas toujours à la réalité de terrain (ex. stationnement avec deux roues sur accotement indiqué sur la coupe alors qu'il est autorisé uniquement en chaussée).
- Le stationnement réservé (emplacements pour personnes handicapées, livraisons, véhicules de police, ...) n'est pas toujours repris ou l'est de façon erronée et est parfois symbolisé de manière différente.
- La légende des plans est incomplète, peu claire (symboles différents pour la représentation d'éléments identiques) et elle comprend des informations ne devant pas y figurer (ex. une note sur les sens uniques).
- Des erreurs de traduction ont été constatées dans la légende et dans le cahier descriptif (ex. page 34).
- Certains aménagements risquent de poser problème pour la giration des véhicules lourds, notamment à l'angle rue Vanderkindere /rue Gabrielle / rue Marie Depage et à l'angle avenue de l'Aulne / avenue du Vossegat. Le dossier explicatif ne fait pas apparaître des simulations de giration.
- Une largeur de 2 mètres pour les bandes de stationnement est à privilégier là où c'est possible, sans quoi le stationnement se pratique avec deux roues sur le trottoir et entrave, au moins partiellement, le cheminement des piétons.
- Les marquages vélos à contre-sens ne sont pas toujours prévus à l'entrée immédiate des SUL.
- Les marquages des logos et chevrons ne sont pas toujours conformes aux Vade mecum Vélo (ex. non-respect de l'interruption du marquage dans les carrefours à priorité de droite).
- La ligne de bus 48 a été récemment modifiée avec suppression du parcours dans les avenues de l'Aulne et Victor Allard sans que soient adaptés les plans en conséquence.
- Il faut déplorer l'absence de sas vélos à certains carrefours à feux (ex. rue Vanderkindere / rue Joseph Stalaert / rue Edith Cavell), en ce compris l'amorce de piste cyclable qui dirige le cycliste vers le sas.
- Pour les aménagements conséquents, il y a lieu de prévoir des pavés en béton format 20x20 et des pavés en béton de couleur gris pour les plateaux surélevés.
- Concernant les matériaux des bandes cyclables, les pavés sciés sont dangereux de par leur surface devenue glissante en cas de pluie (ex. rue Rittweger, avenue Vanderaey, etc.)
- Les passages pour piétons en trapèze sont à proscrire d'une part, pour la difficulté qu'il y a à les marquer et, d'autre part, pour éviter de proposer deux types d'aménagements différents sans explication utile.
De même, il convient de proscrire une largeur de bande supérieure à 3 mètres de long aux endroits où le flux piéton ne le justifie pas (ex. à hauteur du n°812 de la chaussée d'Alseberg).
- Des passages pour piétons sont prévus en nombre à certains carrefours (ex. rue de la Fauvette / avenues du Château d'eau et Vanderaey) et absents à d'autres carrefours proches (ex. rues des Poussins et du Coq / avenue des Moutons) sans explication substantielle. Par ailleurs, la multiplication de passages pour piétons ne s'indique pas de façon absolue dans les zones 30 ; cette remarque est étayée par l'IBSR et a été soulevée lors des réunions préparatoires.
Les traversées piétonnes existantes doivent être munies de dalles podotactiles et les trottoirs adaptés, en respectant les prescrits du RRU et conformément aux principes généraux repris au point 2. Du cahier descriptif).
- Au croisement de deux ICR, il est difficile d'évaluer le projet proposé car les plans d'aménagement et de marquages n'apparaissent que sur l'un des deux.
- Les zones d'intervention ne sont pas toujours représentatives des futurs travaux.
- Les traversées cyclistes des axes aux flux de circulation importants (avenue De Fré – rue de Stalle – chaussée de Waterloo) sont traités de façon disparate et sans beaucoup de cohérence et/ou de clarté pour le cycliste.

- Si l'objectif des ICR est de mettre en selle des cyclistes non avertis, la trame devrait être plus lisse, plus lisible et confortable.

Remarques particulières

Cahier descriptif...

La hiérarchisation des voiries reprise dans le texte ne correspond parfois pas à la carte du PRD.

La ligne de tram passant dans l'avenue Jean et Pierre Carsoel est le 92 et non le 52.

Certaines terminologies sont mal utilisées (ex. le texte parle de « voirie » lorsqu'il s'agit d'une bande de circulation).

Les descriptions d'aménagements ne sont souvent pas suffisamment précises et détaillées et contiennent parfois des erreurs (mauvaise dénomination des artères, description erronée,...)

Certaines erreurs de traduction apparaissent.

Des mises en SUL sont prévues dans des artères qui le sont déjà.

Les cartes intégrées pour expliquer l'impact de la mise à sens unique de la rue Marie Depage contiennent des erreurs (mauvaise position de certaines rues).

Les incidences sur le stationnement sont insuffisamment détaillées (méthode,...), incomplètes (rue Baron Guillaume Van Hamme absente alors qu'il y a une perte relativement conséquente) et pas toujours précises (ex. une quinzaine de places).

De nombreuses coupes détaillées ne sont pas fournies alors qu'elles sont nécessaires (Avenue Bourgmestre Jean Herinckx, avenue De Fré, avenue Vanderaey, rue Rittweger, chaussée d'Alseberg, carrefour rue Vanderkindere / rue Gabrielle / rue de l'Anémone / rue Marie Depage, coupe-type pour les plateaux surélevés).

ICR 7...

Rond-point Churchill

Une demande de permis d'urbanisme a été introduite par Bruxelles Mobilité et ne correspond pas au plan proposé ici.

Carrefour avenue de Messidor / rond-point Churchill

La traversée cyclable existante dans l'avenue de Messidor et la station Villo! ne sont pas renseignées.

Carrefour avenue de Messidor / avenue Bourgmestre Jean Herinckx

Au niveau de ce carrefour, la place du cycliste n'est pas clairement définie. Il risque d'y avoir des conflits avec les piétons.

Il faut modifier la traversée cyclable qui donne la priorité aux cyclistes alors que le carrefour est géré par une priorité de droite pour tous les véhicules.

Un des passages pour piétons n'est pas représenté.

Avenue Bourgmestre Jean Herinckx

L'emplacement des arbres gêne le cheminement des piétons: il y a lieu de prévoir l'installation de grilles d'arbres voire d'envisager l'abattage et la replantation des arbres dans la zone de stationnement.

L'habitat n'est pas représenté sur le plan ; en conséquence, les entrées carrossables non plus. Ce point est à corriger pour plus de clarté.

A chaque traversée de la piste cyclable, il faut prévoir le marquage d'un passage pour piétons afin de leur donner la priorité.

Il convient de supprimer la zone d'évitement devant la bulle à verre et de la remplacer par une signalisation d'interdiction de stationnement (E1).

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue de la Ferme Rose

Il faut prolonger la piste cyclable sur l'extension de trottoir et adapter les dalles podotactiles en fonction.

Il faut encadrer l'entrée carrossable par des potelets pour empêcher le stationnement sur le trottoir.

Les extensions de trottoir sont très minérales ; il convient de prévoir des parterres perméables.

Il faut modifier la traversée cyclable qui donne la priorité au cycliste alors que le carrefour est géré par une priorité de droite pour tous les véhicules.

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue du Château de Walzin

Il convient de supprimer les 5 mètres après le passage pour piétons dans l'avenue Bourgmestre Jean Herinckx afin d'y créer une place de stationnement.

Les arceaux vélos doivent être déplacés vers le trottoir d'en face.

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue Jean Burgers

Il faut adapter les extensions de trottoir afin d'allonger les zones de stationnement.

On déplore l'absence d'indication du rayon de courbure du trottoir.

On note la présence d'un arbre non intégré dans l'aménagement.

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / rue Henri Elleboudt

Le passage pour piétons est en conflit avec la piste cyclable.

Il faut supprimer les potelets intégrés à la piste cyclable.

La piste cyclable marquée venant de la rue Henri Elleboudt ne définit pas clairement comment se fera l'insertion du cycliste et la direction que ce dernier doit prendre lorsqu'il se trouve sur le trottoir.

Les extensions de trottoir sont très minérales ; il convient de prévoir des parterres perméables.

Il faut tenir compte de l'accès du Sukkelweg vers le square de Fré qui doit rester accessible aux véhicules des services communaux et aux cyclistes (ICC).

Carrefour avenue Henri Elleboudt / avenue de Boetendael

Sur le tronçon entre l'avenue Henri Elleboudt et l'avenue de Boetendael, dans le sens Boetendael vers Elleboudt, il faut supprimer les doubles chevrons sur la piste cyclable et les remplacer par de simples chevrons (ce n'est pas un ICR).

Carrefour avenue Bourgmestre Jean Herinckx / avenue de Boetendael

Une extension de trottoir sur 5 mètres avant le passage pour piétons est à prévoir dans l'avenue de Boetendael.

Les montée et descente des cyclistes ne sont pas clairement définies.

On déplore l'absence de cotations sur le plan.

Il faut vérifier la giration des véhicules lourds qui entrent dans l'avenue de la Ramée et dans l'avenue de Boetendael.

L'intégration du cycliste sur le tronçon côté impair n'est pas claire.

Avenue Henri Elleboudt

La coupe « JJ » ne correspond pas au plan.

Avenue de Boetendael

Le marquage des ICR est ici espacé de 100 m, sans explication utile.

Carrefour avenue de Boetendael / avenue de l'Echevinage

Deux passages pour piétons ne sont pas repris sur le plan ; les dalles podotactiles doivent être adaptées en fonction. Les dalles podotactiles sont aussi à allonger sur les extensions de trottoir le long de De Fré.

Il faut prêter attention à l'entrée carrossable du n°37.

Carrefour square De Fré / avenue De Fré / avenue des Statuaires

Le plan ne mentionne pas les traversées piétonnes existantes qui sont par ailleurs mal ou non adaptés.

Vu le déplacement du passage pour piétons de l'avenue des Statuaires, il faut adapter le marquage des sas.

Ce que nous supposons être un damier en amorce de la bande bus n'est pas repris dans la légende du plan. De même, ce supposé damier ne correspond pas à la définition qui en est faite par le code du gestionnaire (art. 19.7). Par ailleurs, il interdit le passage du cycliste ce qui semble s'éloigner de l'objectif poursuivi.

On craint un problème de giration pour les véhicules lourds qui souhaitent tourner à droite au sortir du square De Fré.

La traversée cyclable au carrefour avenue des Statuaires / avenue De Fré doit être adaptée, en prenant exemple sur l'ICR de la rue de la Loi, c'est-à-dire:

- revêtement continu ;
- feu pour cyclistes avec ligne d'arrêt devant ce feu ;
- rester en D9 et prolonger l'aménagement.
- si possible mettre tous les feux sur un seul et même poteau.

On déplore l'absence de cotations pertinentes.

On déplore l'absence de sas vélos à ce carrefour à feux.

Carrefour avenue Henri Elleboudt / avenue De Fré

L'avenue Henri Elleboudt est un SUL. En conséquence, il manque la signalisation de perte de priorité.

La traversée que le cycliste a à négocier pour arriver du côté impair de l'avenue De Fré n'est pas lisible.

La piste cyclable semble être surélevée au niveau de ce carrefour sur une longue distance ; cela n'apparaît pas pertinent car c'est l'endroit où le cycliste traverse l'avenue De Fré.

Il faut tenir compte de l'accès au garage du n°38c.

Avenue De Fré, l'emprise de l'aménagement est supérieure à celle de l'alignement.

Le supposé damier ne correspond pas à la définition qui en est faite par le code du gestionnaire (art. 19.7).

Carrefour avenue De Fré / avenue Kamerdelle / avenue de l'Echevinage

La bordure charretière proposée s'avère dangereuse pour les cyclistes.

On déplore l'absence ou la non-adaptation des traversées piétonnes existantes.

Le trottoir traversant est surdimensionné, sans explication utile.

Le SUL est signalé mais la perte de priorité ne l'est pas.

Il n'est pas tenu compte de l'entrée de garage du n°1 de l'avenue Kamerdelle.

Carrefour avenue De Fré / avenue du Manoir

La perte de priorité n'est pas signalée.

Il faut prévoir une interdiction de stationner de 5 mètres avant le trottoir traversant, lequel agit comme un passage pour piétons.

La bordure charretière s'avère dangereuse pour les cyclistes.

Avenue De Fré

On s'interroge sur la pertinence des aménagements proposés (bande bus et piste cyclable séparée du trafic) vu les conséquences (suppression de la bande de stationnement et des arbres existants) et vu que l'avenue a été réaménagée en 2007.

On déplore le manque d'étude d'impact des aménagements proposés, notamment le report des places de stationnement.

Il n'existe pas de dispositif pour empêcher le stationnement sur trottoir (potelets).

Le marquage de la bande bus n'est pas conforme (art. 14.5 du code du gestionnaire = 3,30m + marquage BUS après chaque carrefour, traits discontinus de 0,30 mètres de large).

L'utilisation du F17 (bande bus) nécessite de faire apparaître le logo du vélo sur le panneau.

Carrefour avenue De Fré / Crabbeqat

La perte de priorité n'est pas signalée.

Il y a lieu de prévoir une interdiction de stationner de 5 mètres avant le trottoir traversant, lequel agit comme un passage pour piétons.

La bordure charretière s'avère dangereuse pour les cyclistes.

La piste cyclable débute sans raison après le carrefour alors qu'elle pourrait commencer plus tôt.

Square des Héros

Deux projets différents sont proposés dans les plans, sans explication y afférente.

Le supposé damier ne correspond pas à la définition qui en est faite par le code du gestionnaire à l'article 19.7. Par ailleurs, il interdit le passage du cycliste.

Le tourne-à-gauche pour rentrer dans la rue Rouge et, plus loin vers l'avenue Brugmann, à partir de l'avenue De Fré est à conserver.

Sur l'avenue De Fré, il convient de conserver le passage pour piétons au plus près de l'arrêt de bus et de transférer le nouveau de l'autre côté du chemin du Crabbeqat.

Les passages pour piétons existants ne sont pas tous représentés.

Le cheminement des cyclistes au niveau de l'îlot central et sur le trottoir partagé n'est pas clair, il est à revoir (montée et descente sur les trottoirs, etc.)

La traversée piétonne n'est pas conforme au Vademécum PMR (bordure charretière à modifier, dalles souples, etc.)

Sur le trottoir traversant, le cheminement vélos vers et depuis la rue Rouge est à clarifier.

Rue Rouge

Le SUL est existant et non à implanter.

L'aménagement prévu en face de l'accès Police est plus court que dans la situation actuelle et ne prévoit pas de dispositifs anti-stationnement.

Au niveau du Centre Culturel, on s'interroge sur l'intérêt de placer le stationnement en accotement et non au même niveau que la voirie. Il convient en outre d'adapter la jonction entre le stationnement longitudinal et celui en épis inversés.

- Il faut placer un coussin berlinois juste avant les places de parking en épis inversé afin d'agir sur les vitesses de circulation à un endroit où l'insertion dans une place de parking demande de s'arrêter et de reculer.
- Une extension de trottoir sur 5 mètres en deçà du passage pour piétons est nécessaire, lequel peut être déplacé le cas échéant.
- Il faut étendre la zone d'intervention pour intégrer complètement le trottoir dans le réaménagement.
- Il faut transférer une des places PMR de l'autre côté de l'entrée du CCU et adapter les places de stationnement en conséquence (espace intermédiaire marqué par une zone d'évitement et amenant vers l'accotement par une rampe).

Carrefour rue Rouge / avenue de Wolvendael

Situation non-conforme à l'existant (sas vélo manquant, avancée de trottoir manquante, etc.)

Ce carrefour a été réaménagé en 2011-12 ; un nouvel aménagement pose question.

Au débouché de la rue Rouge, l'orientation du passage pour piétons n'est pas conforme: elle doit être perpendiculaire à l'axe de circulation.

L'extension de trottoir à hauteur du n° 19 avenue de Wolvendael / n°100 rue de la Fauvette risque d'entraver l'accès carrossable du bâtiment à cette adresse.

Rue de la Fauvette

La largeur de la zone de stationnement (1,70m) est trop faible. En conséquence, le risque de stationnement sur accotement est grand, mettant à mal le cheminement piéton. Il est possible d'élargir à min 1,80m en réduisant la largeur des trottoirs.

Carrefour rue de la Fauvette / avenue du Colonel Chaltin

Il faut prévoir des potelets sur le trottoir à hauteur du n°2a avenue du Colonel Chaltin pour canaliser l'entrée carrossable et empêcher le stationnement sur le trottoir.

Le marquage du SUL sur l'avenue du Colonel Chaltin est non conforme à la note explicative associée.

Carrefour rue de la Fauvette / avenue Paul Hankar

Il convient d'adapter le passage pour piéton avec des dalles de guidage.

Carrefour rue de la Fauvette / rue Robert Scott

La situation n'est pas conforme à la réalité de terrain, notamment en ce qui concerne la position des arbres et de certaines entrées carrossables.

Il convient de conserver 5,50 mètres du côté opposé aux n°35-37 rue de la Fauvette.

Carrefour rue de la Fauvette / rue Klipveld / avenue Charles Bernaerts

Avenue Charles Bernaerts du côté pair il faut prolonger l'oreille de trottoir prévue à hauteur du n°50 pour respecter les 5 mètres et, du côté impair en créer une en tenant compte des accès aux garages.

Rue Klipveld, il faut encadrer le stationnement du côté impair par une extension de trottoir à hauteur du n°3, sous réserve de mener une simulation de giration préalable.

Les SUL ne sont pas marqués.

Carrefour avenue Henri Van Zuylen / rue de la Fauvette

La situation représentée est non conforme à l'existant.

Le passage pour piétons existant à hauteur du n°24 rue Henri Van Zuylen est à représenter et à adapter (orientation du marquage).

Carrefour rue de la Fauvette / rue Vanderaye / avenue Henri Van Zuylen

L'arbre renseigné comme « à planter » existe déjà à hauteur du n°9 de la rue du Château d'eau et l'arbre supposé existant et maintenu n'est, lui, pas au bon endroit.

La bordure de trottoir se prolonge de façon erronée dans la zone de stationnement (vers le n°11).

Carrefour rue du Château d'Eau / rue du Coq

A hauteur du n°3, il y a lieu de prévoir les 5 mètres en aval du passage pour piétons et de revoir l'alignement de l'arbre par rapport à celui planté en face.

Le stationnement rue du Château d'eau à hauteur des n°26-26A peut être gênant pour la giration au sortir de la rue du Coq ; il convient de proposer un aménagement de trottoir qui l'empêche.

Rue du Coq entre la rue du Château d'Eau et la rue des Poussins

Les réunions préparatoires avaient fait état de la plantation d'arbres d'alignement dans le tronçon de la rue du Coq entre la rue des Poussins et la rue du Château d'eau dans l'idée d'un rétrécissement visuel ; cette idée ne figure plus dans le descriptif et sur le plan.

La rue du Coq est en SUL depuis 2007 alors que le descriptif parle de sa « mise en SUL ».

Carrefour rue des Moutons / rue du Coq / rue des Poussins

La situation n'est pas conforme à la réalité de terrain côté pair et l'on s'étonne qu'aucun aménagement ne soit proposé à l'angle rue des Moutons / rue du Coq.

La perte de priorité au débouché d'une zone résidentielle est nécessaire ; elle ne figure pas sur le plan.

Les bordures des trottoirs traversants sont diversement matérialisées aux accès de la zone résidentielle ; ces trottoirs traversants ne sont assortis d'aucune ligne de guidage PMR.

A hauteur du n°105 rue du Coq, il faut prévoir le déplacement de l'arbre en fonction du nouvel aménagement (oreille de trottoir là où existe un redent actuellement).

Le marquage de l'ICR est discontinu et n'emmène pas clairement le cycliste vers la zone résidentielle de la rue du Coq (petit tronçon entre la rue des Poussins et la chaussée d'Alseberg).

Rue du Coq entre la rue des poussins et la chaussée d'Alseberg

La largeur renseignée dans le descriptif ne correspond pas à la largeur minimale constatée sur le terrain.

Carrefour rue du Coq / chaussée d'Alseberg

La perte de priorité nécessaire au débouché d'une zone résidentielle ne figure pas sur le plan.

La traversée piétonne de la chaussée d'Alseberg n'est pas conforme aux prescrits en vigueur (il ne s'agit nullement d'un site propre de tram – lequel induirait un marquage rouge plein – mais d'une chaussée empruntée par des trams, d'où l'utilité de tracer un passage pour piétons ceinturés de bandes rouges larges et assorties du A49 marqué au sol.

L'accès à la pompe à essence Avia demande à être clarifié.

La présence de plusieurs accès à des concessionnaires et car-wash risque de mettre en péril la durabilité des aménagements prévus sur plan.

On déplore un risque de conflit piétons/cyclistes dans l'aménagement proposé qui ne définit pas clairement la place de chacun de ces modes. Pour les cyclistes qui viendraient de la rue Guillaume Herinckx via la chaussée d'Alseberg, la transition vers le trottoir partagé piétons/cyclistes n'est pas claire.

Chaussée d'Alseberg entre la rue du Coq et la gare de Calevoet

Les marquages vélos existants entre rails ne sont pas repris sur le plan et devront être supprimés vu l'obligation d'emprunter le trottoir partagé piétons/cyclistes à signaler par un D10, non repris sur le plan.

Aucune étude d'impact n'est présentée quant à la perte estimée de 15 places de stationnement, non compensés. Un rapide calcul de terrain démontre plus exactement la perte de 17 places hors accès carrossables + 4 places devant les accès carrossables, soit un total de 21 places perdues.

Le tracé du passage pour piétons existant chaussée d'Alseberg à hauteur du n° 1006 n'est pas signalé sur le plan et la traversée dite sécurisée pour rejoindre la gare n'est pas reprise sur le plan.

Le projet ne tient pas compte d'une zone de livraisons existante à hauteur du n°976.

ICR 8...

Carrefour avenue des Sept Bonniers / rue Joseph Bens

& carrefour rue Joseph Bens / rue Alphonse Asselbergs / avenue de l'Aulne

Le marquage ICR depuis l'avenue des Sept Bonniers vers la rue Joseph Bens manque, de même que les traversées piétonnes, qui sont par ailleurs à adapter.

Carrefour avenue de l'Aulne / avenue Dr Decroly

Il faut prévoir des potelets aux extrémités des élargissements de trottoir, afin de se prémunir de tout stationnement sauvage.

Carrefour avenue de l'Aulne / avenue du Vossegat

Considérant la présence de 2 parkings contigus hors voirie à l'angle avenue de l'Aulne / avenue du Vossegat (à hauteur du n°37), on s'interroge sur l'accès à ces parkings qui n'est pas clairement défini dans le nouvel aménagement proposé. De plus, ce dernier risque d'entraîner du stationnement sauvage sur le trottoir.

Il convient de déplacer le passage pour piétons prévu devant le n°100 de l'avenue de l'Aulne (côté nord) vers le carrefour précédent (avenue du Vossegat en direction de la rue Auguste Danse) et d'adapter en conséquence la zone de stationnement.

Il convient d'augmenter les zones perméables (zones de plantation, opportunité d'un revêtement perméable pour le stationnement perpendiculaire).

Le premier emplacement perpendiculaire côté passage pour piéton doit être supprimé car il pose un problème de visibilité.

Il faut étudier la possibilité alternative de modifier l'aménagement proposé avec l'instauration d'un stationnement longitudinal dans la rue du Vossegat côté pair afin de créer un effet de chicane, ce qui permettrait de ramener l'axe de circulation vers les parkings hors voirie et d'ainsi clarifier leurs accès.

Carrefour avenue de l'Aulne / rue Victor Allard

Le marquage vélo est à adapter (le long de la bordure).

Le passage pour piétons prévu devant le n°118 rue Victor Allard doit être ramené vers le carrefour avec l'avenue de l'Aulne en adaptant l'extension de trottoir ; l'avancée de trottoir existante devant le n°116, Victor Allard doit être supprimée afin d'allonger la zone de stationnement (soit un gain de 1 à 2 places) ; la zone de stationnement devant le n°120 n'est pas représentée.

Il faut uniformiser les largeurs de bandes de stationnement à 2m dans la rue Victor Allard.

Carrefour rue Victor Allard / avenue de la Princesse Paola

L'extension de trottoir existante ne figure pas sur les plans ; le réaménagement/l'allongement du trottoir risque de poser un problème de giration.

Rue Victor Allard

Les marquages vélos sont prévus en trottoir et en zones de stationnement, ce point est à corriger.

Carrefour rue du Merlo / rue Gatti de Gamond

Le passage pour piétons existant ne nécessite pas d'être surélevé d'autant plus qu'il est situé à moins de 15m du carrefour.

Le passage pour piétons ne figure pas sur le plan et les dalles PMR manquent.

Carrefour rue du Merlo / rue du Roetaert

Les traversées piétonnes sont à adapter (dalles PMR) et il convient de faire figurer les potelets sur le plan.

Rue du Merlo entre rue du Roetaert et rue de la Magnanerie

Il faut analyser l'opportunité de créer une piste cyclable dans le sens montant vu la largeur disponible de la chaussée.

Carrefour rue du Merlo / rue de la Magnanerie

Il faut prévoir des potelets dans les oreilles de trottoir pour se prémunir du stationnement sauvage.

Carrefour rue du Merlo / rue Baron Guillaume Van Hamme

Dans le sens descendant (rue du Merlo vers rue Baron Guillaume Van Hamme), il manque une jonction dans le tracé de l'ICR. Dans le sens montant, il faut clarifier la circulation des vélos sur l'extension de trottoir pour rejoindre le tracé sur la rue du Merlo.

Il manque des dalles PMR au passage pour piétons devant le n°30, rue du Merlo.

rue Baron Guillaume Van Hamme

L'extension du trottoir (n°31) sera préjudiciable à l'accès quotidien de charrois lourds de la police fédérale.

Le plateau surélevé ne tient pas compte de l'accès carrossable du n°19, le redescendre vers l'accès au parking du Colruyt et adapter sa longueur.

Il y a incohérence entre le descriptif et la coupe du plan: aménagement d'un trottoir mixte piétons/cyclistes sans séparation (D10) alors que la coupe prévoit un D9 avec revêtement différencié.

Vu la demande de la Sint-Paulusschool de modifier les abords de celle-ci afin d'intégrer son nouvel accès, il convient d'étudier le tracé d'un passage pour piéton à hauteur de cet accès (entre le n°24 et le n°32).

Compte tenu de ce nouvel aménagement de l'accès à l'école, il faut étudier la possibilité de maximiser la zone de stationnement du côté pair (allongement entre le n°20 et le n°22).

Il faut s'assurer de la possibilité de giration des camions de la police fédérale pour utiliser leur accès carrossable sis au n°31.

Il faut intégrer la réfection du trottoir sur toute la largeur et envisager l'abattage des arbres et la replantation dans la zone tampon afin de dégager le cheminement.

Il faut prévoir des potelets.

Le marquage vélo est à revoir.

Il faut prévoir un arbre supplémentaire entre les n°20 et 22.

rue Baron Guillaume Van Hamme / chaussée de Neerstalle / rue Zwartebeek

Tenir compte de l'accès carrossable au n°2, rue Baron Guillaume Van Hamme, qui donne sur l'arbre dans le plan proposé.

Maintenir le passage pour piétons au niveau du n°438 et intégrer les dalles podotactiles (abords d'école) + perte d'une place de parking avant le passage pour piétons si on considère les 5 mètres.

Suite à la suppression du passage pour piéton au niveau 489, il y a la possibilité de créer 3 places de parking.

La perte de priorité de Zwartebeek sur Neerstalle n'est pas signalée.

A hauteur de l'école, il faut prévoir des barrières parisiennes plutôt que des potelets afin de canaliser le flux piéton.

Tenir compte de l'accès carrossable au mitoyen du n°485 rue de Stalle qui ne peut être accessible aux véhicules par le passage pour piétons.

La traversée piétonne de Neerstalle sur les rails de tram n'est pas conforme aux normes de la STIB.

Rue Zwartebeek

Marquages non-conformes.

Prévoir la zone tampon conformément au vademecum vélos pour éviter un conflit entre les vélos et les voitures quittant les places de parking.

Il y a un décalage entre ce plan et celui du dépôt Marconi: l'itinéraire cyclable ne passe pas aux mêmes endroits. Ce point mérite clarification.

ICR B...

Pour l'ensemble de la rue Vanderkindere, il faut prévoir des bordures I.B (20x30x100) à rabaisser au droit des passages pour piétons et des bordures I.E. (20x27x100) pour les entrées carrossables.

Carrefour rue Vanderkindere / chaussée de Waterloo

Le mobilier urbain est absent des plans (poubelle, signalisation de la station Cambio, MUPI, etc.), or son implantation risque de ne pas permettre le placement des bacs à arbres tels que prévus.

Le marquage est erroné (il manque un logo vélo ou un double chevron).

Carrefour rue Vanderkindere / rue Joseph Hazard

La présence d'une taque d'égout non reprise sur le plan risque de compliquer l'aménagement de l'oreille de trottoir.

Carrefour rue Vanderkindere / avenue Stanley

Il faut veiller à effacer le marquage du passage pour piéton à hauteur du n°465.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Lincoln

Pas de remarques.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Dodonée

Pas de remarques.

Carrefour rue Vanderkindere / rue de la Primevère

L'aménagement rendra impossible l'accès au garage du n°405.

L'aménagement tel que prévu risque d'engendrer des difficultés de livraison de la station Total.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Gabrielle / rue de l'Anémone / rue Marie Depage

L'aménagement tel que prévu risque d'engendrer des difficultés de livraison de la station Q8.

La rue Marie Depage est beaucoup trop large pour un sens unique implanté sans mesure d'accompagnement destinée à limiter la vitesse (il faudrait analyser l'opportunité de tracer une piste cyclable à contre-sens)

Le plan ne fournit aucune explication quant à la signification de petits carrés par groupes de 3 et d'un grand rond vide à hauteur du n°37 de la rue Gabrielle.

Le descriptif des matériaux ne correspond pas à la vision 3D présentée au Collège en décembre 2013.

Conformément au PV de la réunion du 26/11/2013 une étude d'impact était prévue par Bruxelles-Mobilité avant la tenue de l'enquête publique (comptages et résultats) mais celle-ci est étrangement absente du présent dossier.

Le MUPI existant à l'angle de la rue Vanderkindere et de la rue Marie Depage est absent du plan.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Général Lotz

Pas de remarques.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Joseph Stalaert / rue Edith Cavell

Une longue avancée de trottoir entre les numéros 358 et 366 rue Vanderkindere est dessinée sans explication y afférente.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Picard / rue Général Mac Arthur

La présence d'une taque d'égout non reprise sur le plan risque de compliquer l'aménagement de l'oreille de trottoir.

Carrefour rue Vanderkindere / avenue Joseph Cuyllits

La présence d'une taque d'égout non reprise sur le plan risque de compliquer l'aménagement de l'oreille de trottoir.

Carrefour rue Vanderkindere / rue Franz Merjay / rue Marianne

Un caniveau existant dans le filet d'eau devant le n°217, rue Vanderkindere n'est pas repris sur le plan et risque de compliquer l'aménagement proposé.

Des arbres existant dans les rues Franz Merjay et Marianne ne sont pas repris sur les plans.

Carrefour avenue Montjoie / rue Edith Cavell

Pas de remarques.

Carrefour Montjoie/Brunard

Prévoir des dalles podotactiles aux traversées piétonnes et d'adapter les trottoirs afin de respecter le RRU (conformément aux principes généraux repris au 2.8).

Carrefour avenue Montjoie / rue Ernest Gossart / avenue Mosciki

Deux carrés sont représentés aux angles de l'avenue Montjoie avec la rue Ernest Gossart et semblent identiques à la représentation des carrés d'arbres existants alors qu'aucun n'existe à ce jour.

Un passage pour piéton existe avenue Montjoie à hauteur du n°76 et est à adapter aux PMR.

Carrefour avenue Montjoie / avenue de la Floride

La situation représentée n'est pas conforme à la réalité (passage pour piétons existant à adapter aux PMR).

Le plan démontre une possibilité de stationner à moins de 5 mètres du passage pour piétons, ce qui est contraire au Code de la Route ; un aménagement devrait être proposé en conséquence, de même qu'une adaptation du passage pour piétons.

Avenue Montjoie n°23

La situation représentée n'est pas conforme à la réalité.

Le plan démontre une possibilité de stationner à moins de 5 mètres du passage pour piétons sis devant le n°89, ce qui est contraire au Code de la Route ; un aménagement devrait être proposé en conséquence, de même qu'une adaptation du passage pour piétons.

Carrefour avenue Montjoie / chaussée de Waterloo

La suppression du stationnement est supérieure à ce qui est indiqué au point 2.8. du descriptif du projet.

La gestion de la traversée cycliste demande à être clarifiée (marquage, feux de signalisation).

Un potelet est prévu sur le cheminement du cycliste venant du bois et risque d'entraver le passage.

ICR C...

Rue Victor Allard depuis la commune de Forest vers la rue Gatti de Gamond

A la section entre la rue du Bambou et la gare de Stalle, le passage pour piétons devant le n°299 n'est pas représenté sur le plan. Il faut adapter le trottoir en conséquence (dalles podotactiles, potelets, etc.)

Le terminus du bus n'est pas représenté devant la gare.

Il manque une coupe.

Avenue de la Princesse Paola / rue Victor Gambier

Pas de remarques.

Rue Victor Gambier / rue de Stalle / rue Rittweger

On regrette que l'aménagement y a déjà été réalisé, sans permis, et qu'il pose des problèmes de giration au de la rue Victor Gambier.

Le plan n'est pas totalement conforme à la réalité (ex.: potelets représentés alors que ce sont des barrières parisiennes, asphalte rouge non répertorié, etc.)

Un signal D1 doit être placé, ainsi qu'un dispositif qui prévient de l'effet de chicane (en prêtant attention aux massifs en béton prévus).

Les camions venant de Gambier et tournant dans Stalle n'ont pas la place pour faire leur giration, c'est pourquoi les barrières actuelles sont endommagées.

Aucune information (hauteur, signalisation, etc.) n'est fournie sur les massifs en bétons qui ne sont d'ailleurs pas encore installés.

Il convient de faire attention à bien conserver une zone perméable/de verdure à l'angle avec la rue de Stalle à l'arrière de l'église.

Il faut prévoir des potelets au débouché de la rue Rittweger afin d'éviter le stationnement sauvage.

Les trajets cyclistes prévus dans le descriptif ne sont pas réalistes (présence de potelets sur l'îlot, difficulté de giration, manque de visibilité, etc.)

Rue Rittweger

L'aménagement pour les cyclistes venant de la chaussée d'Alseberg n'est pas clair.

La situation existante n'est pas conforme à la réalité, notamment en ce qui concerne la jonction du trottoir à hauteur des n°36-38.

La jonction des deux tronçons de pavés sciés à hauteur des n°36-38 est absente.

Le stationnement existant n'est pas représenté (dont deux places PMR !), mais n'est cependant pas annoncé comme étant supprimé.

On déplore l'absence de marquage et de lisibilité dans les deux sens.

Rue Rittweger / chaussée d'Alseberg

On déplore l'absence de marquages sur le trottoir traversant (fil rouge, perte de priorité, etc.) Par contre, il faut éviter le marquage en plein carrefour.

Il y a lieu de prévoir des potelets dans les extensions de trottoir afin d'empêcher le stationnement sauvage.

La traversée piétonne est à adapter selon les critères de la STIB pour annoncer le passage des trams.

Il est renseigné la plantation de 2 arbres au carrefour alors que n'en apparaît qu'un seul sur le plan.

Il faut tenir compte de l'entrée carrossable sise au n°27.

Avenue de la Fauvette / avenue Vanderaey

On déplore l'absence de marquages vélos au débouché de la rue Vanderaey sur l'avenue de la Fauvette côté est (n°23).

Avenue Vanderaey

Il convient de prêter attention à la présence de taques d'égout sur le tracé de la bande cyclable.

La couleur de la bande confort vélo en béton n'est pas précisée.

On s'interroge sur l'utilité d'avoir des pavés sciés couvrant l'espace entre la bande confort et le trottoir opposé.

On déplore l'absence de marquage et donc de lisibilité.

Avenue Vanderaey / Dieweg

Manque de marquage vélos au débouché de Vanderaey.

Dieweg / avenue Jean et Pierre Carsoel

On s'interroge sur le pertinence de réaménager ce carrefour étant donné qu'il l'a déjà été en 2009, notamment du côté de la station-service où la bordure est déplacée de quelques centimètres à peine ; on s'interroge sur le gain réel pour les cyclistes.

Trois traversées piétonnes sont prévues sur moins de 60m, sans explication utile.

Le risque de congestion au carrefour et de by-pass par la station-service pour le mouvement avenue Wolvendael / Dieweg est grand.

Manque de clarté concernant le maintien ou non des feux existant et de l'implantation d'un nouveau système de feux au milieu du carrefour.

On déplore l'absence de détails suffisants dans le descriptif.

Dieweg

Le marquage vélo continu au centre de la chaussée n'est pas pertinent vu que le stationnement est non continu sur tout le tronçon du côté impair.

Dieweg / avenue Circulaire / avenue des Statuaires

La commune d'Uccle va déposer prochainement une demande de permis pour le réaménagement de ce carrefour, réaménagement qui diffère du plan présenté ici et dont l'objectif est entre autres de diminuer la vitesse des véhicules dans l'avenue circulaire.

A ce propos, la mise en voie prioritaire de l'avenue Circulaire tel que préconisé par le plan n'est pas pertinente.

Avenue de Mercure

Le plan ne tient pas compte des zones de stationnement en chicane.

Avenue de Mercure / avenue Jean et Pierre Carsoel / avenue Lancaster

On s'interroge sur la pertinence de réaménager ce carrefour étant donné qu'il l'a déjà été en 2009.

Il manque une étude ex ante permettant d'évaluer l'impact de la modification des flux dans le carrefour (suppression des bandes de présélection, etc.)

Le risque de congestion du carrefour est grand vu la difficulté de giration des véhicules lourds.

On déplore un manque de clarté pour la traversée et l'insertion des cyclistes à la fin du plateau dans l'avenue de Mercure.

Le projet ne donne pas d'information quant à la matérialisation et la signalisation du trottoir partagé

Il convient de prendre en compte l'accès au garage du n°26 avenue de Mercure.

Aucun arbre n'est renseigné comme abattu alors que celui jouxtant l'accès au garage du n°26 avenue de Mercure se trouve sur le trajet des cyclistes.

Le marquage de l'ICR renseigné sur l'avenue Jean et Pierre Carsoel est à supprimer.

La traversée piétonne à l'entrée de l'avenue Lancaster n'est pas reprise sur le plan, et non aménagée (dalles PMR).

Les potelets existants ou projetés gêneront l'accès au trottoir partagé piétons/cyclistes.

Avenue Latérale

Le projet Infrabel à l'étude au carrefour de l'avenue Jean et Pierre Carsoel avec l'avenue Latérale est à considérer.

Le stationnement en partie sur accotement renseigné est inexistant en réalité.

On ne dénote aucun gain pour les piétons qui ne pourront pas circuler sur le nouvel aménagement projeté donc il faudrait considérer un trottoir partagé.

Certains passages pour piétons existants ne sont pas repris ni adaptés.

L'utilité d'un filet d'eau en asphalte coulé du côté du chemin de fer demande à être clarifiée.

Les parkings existants le long de la ligne de chemin de fer et les plantations existantes n'ont pas été pris en compte et risquent de ne pas permettre les aménagements préconisés.

*Il n'y a pas de lien entre les ICR C et 6 aux carrefours Copernic/Lancaster et Copernic/Latérale.
Il n'y a pas de dispositif anti-stationnement prévu sur la piste bidirectionnelle.*

Passerelle au-dessus des voies de chemin de fer

La passerelle n'est pas reprise dans la légende.

Il convient d'autoriser les cyclistes à l'emprunter par la mise en place d'une signalisation adéquate, tout en se prémunissant des risques de conflits avec les piétons vu la largeur disponible.

Carrefour avenue du Prince de Ligne / chaussée de Waterloo

La station Villo! et le mobilier urbain existants ne sont pas représentés et risquent d'entraver le cheminement des vélos.

Les passages pour cyclistes doivent être assortis d'une signalisation lumineuse adaptée aux différents flux du carrefour.

La drève du Sénéchal n'est pas un SUL actuellement, pour une raison de sécurité liée à l'étroitesse de la rue. La création d'un SUL dans la drève du Sénéchal nécessiterait l'approbation antérieure de la Cellule Sécurité Routière de Bruxelles-Mobilité.

Le marquage du sas vélo à hauteur du n°1184, chaussée de Waterloo est à revoir.

La montée des cyclistes sur le trottoir au débouché de la drève du Sénéchal est à revoir.

L'aménagement proposé impacte en partie sur la parcelle du n°1178.

Il faut prévoir un îlot au centre de la chaussée de Waterloo à hauteur du n°1184 afin de protéger les traversées.

Il manque une traversée cycliste au niveau du mitoyen des n°1172-70 et à hauteur du n°1199.

Les espaces partagés en trottoir de part et d'autre de l'avenue du Prince de Ligne et de la chaussée de Waterloo le long des n°1178-72 doivent être assortis d'une signalisation D9 ou D10.

Le marquage de tourne-à-gauche de la chaussée de Waterloo vers l'avenue du Prince de Ligne est à revoir (prolonger le marquage discontinu à l'axe au lieu de le faire revenir).

Carrefour drève du Sénéchal / avenue des Chênes

Aucune information n'est fournie dans le descriptif et aucune coupe ne figure sur le plan.

La drève du Sénéchal n'est pas un SUL actuellement, pour une raison de sécurité liée à l'étroitesse de la rue. La création d'un SUL dans la drève du Sénéchal nécessiterait l'approbation antérieure de la Cellule Sécurité Routière de Bruxelles-Mobilité et/ou par l'IBSR. En attente de validation, il convient de proposer un autre itinéraire (chaussée de Waterloo en sens montant vers l'avenue Montana), itinéraire qui est d'ailleurs prévu sur la carte des ICR disponible en ligne sur le site web de Bruxelles Mobilité (dernière mise à jour le 21/10/2014).

Aucune zone de stationnement n'est clairement marquée dans ces deux artères, le stationnement n'y est pas continu ; on s'interroge dès lors sur le marquage vélo continu au centre de la chaussée. De plus, il n'y a pas d'interdiction de stationner côté pair dans Sénéchal.

Il n'y pas de jonction prévue entre les ICR C et MM.

Il faut tenir compte de l'accès des pompiers et pour les déménagements des n°6-8-10 (à hauteur du passage pour piétons existant).

Considérant que l'enquête publique a donné lieu à l'introduction de nombreuses réclamations d'ordre général ou relatives à des demandes et observations localisées, dont certaines fondées sur le respect de normes en vigueur ou des aspects pratiques ;

Considérant que l'analyse de la demande par les services communaux et les réclamations font apparaître des incohérences techniques auxquelles il y a lieu d'apporter une réponse avant délivrance du permis d'urbanisme ;

Que notamment, il y aura lieu de proposer un aménagement unique pour le square des Héros

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

- l'avis de Bruxelles-Mobilité – AED direction gestion et Entretien des Voiries, émis le 11.06.2014
- l'avis de la CRMS émis en séance du 14.05.2014
- l'avis de Vivaqua le 23.10.2014,

4 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite vise l'aménagement de 16 kilomètres d'itinéraires cyclables régionaux (ICR 7, 8, B et C), ce qui nécessite, pour chacun d'eux et selon la liste qui suit :

- la mise en place systématique de marquages pour les cyclistes (pistes marquées, fil rouge, logos vélos; sas vélos, SUL, ..),

- la sécurisation des carrefours suivants, avec avancées de trottoirs, mise en place de lignes guides et dalles podotactiles :

	Modifications ponctuelles aux carrefours
ICRB	Rue Vanderkindere/Chaussée de Waterloo
ICRB	Rue Vanderkindere/rue J. Hazard
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Stanley
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Lincoln
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Dodonnée
ICRB	Rue Vanderkindere/rue de la Primevère
ICRB	Rue Vanderkindere/rue de l'Anémone
ICRB	Rue Vanderkindere/rue Gabrielle
ICRB	Rue Vanderkindere/rue M. Depage
ICRB	Rue Vanderkindere/rue G. Lotz
ICRB	Rue Vanderkindere/rues J. Stallaert-E. Cavell
ICRB	Rue Vanderkindere/rues E. Picard-Mac Arthur
ICRB	Rond-Point W. Churchill/avenue L. Errera
ICRB	Rond-Point W. Churchill/avenue Montjoie
ICRB	Avenue Montjoie/chaussée de Waterloo
ICR7	Rue Vanderkindere/rue J. Cuylits
ICR7	Rue Vanderkindere/rues Marianne-Merjay
ICR7	Rond-Point W. Churchill/rue Marianne
ICR7	Rond-Point W. Churchill/rue G. Mac Arthur
ICR7	Rond-Point W. Churchill/rue Marie Depage
ICR7	Rond-Point W. Churchill/avenue W. Churchill
ICR7	Rond-Point W. Churchill/avenue de Messidor
ICR7	Avenue de Messidor/av. du Bourgmestre J. Herinckx
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. Château de Walzin
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. de la Ferme Rose
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. J. Burgers
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. H. Elleboudt
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx/av. de Boetendael
ICR7	Avenue De Fré/square De Fré
ICR7	Avenue De Fré/avenue des Statuaires
ICR7	Avenue De Fré/avenue H. Elleboudt
ICR7	Avenue De Fré/avenue Kamerdelle
ICR7	Avenue De Fré/avenue de l'Echevinage
ICR7	Avenue De Fré/avenue du Manoir
ICR7	Avenue De Fré/square des Héros
ICR7	Avenue de Fré/chemin du Crabbegat
ICR7	Avenue de Fré/rue Rouge
ICR7	Rue Rouge/Avenue de Wolvendael
ICR7	Rue de la Fauvette/Avenue de Wolvendael

ICR7	Rue de la Fauvette/rue Colonel Chaltin
ICR7	Rue de la Fauvette/rue Robert Scott
ICR7	Rue de la Fauvette/rue Klipveld-C. Bernaerts
ICR7	Rue de la Fauvette/rue Henri Van Zuylen
ICR7	Rue de la Fauvette/avenue Vanderaey
ICR7	Rue de la Fauvette/rue du Château d'Eau
ICR7	Rue du Coq/rue du Château d'eau
ICR7	Rue du Coq/rue des Poussins
ICR7	Rue du Coq/chaussée d'Alseberg
ICR7	Rue du Wagon/chaussée d'Alseberg
ICR8	Avenue de l'Aulne/av. D. Decroly
ICR8	Avenue de l'Aulne/av. de Vossegat
ICR8	Avenue de l'Aulne/rue V. Allard
ICR8	Avenue V. Allard/av. Princesse Paola
ICR8	Rue du Merlo/rue V. Allard
ICR8	Rue du Merlo/rue de la Magnanerie
ICR8	Rue du Merlo/rue du Roetaert
ICR8	Rue du Merlo/rue B. G. Van Hamme
ICR8	Chaussée de Neerstalle/rue B. G. Van Hamme
ICR8	Chaussée de Neerstalle/rue Zwartebeek
ICRC	Rue V. Allard/rue du Bambou
ICRC	Rue de Stalle/rue V. Allard/rue Ritteweger
ICRC	Rue Ritteweger/ch d'Alseberg/av. Vanderaey
ICRC	Dieweg/av. Wolvendael
ICRC	Dieweg/av. Paul Stroobant
ICRC	Dieweg/av. des Statuaires/av. Circulaire
ICRC	Av. Circulaire/av. Lancaster
ICRC	Ch. de Waterloo/av. Prince de Ligne/drève du Sénéchal
	Modification du profil de la voirie
ICR7	Avenue du Bourgmestre J. Herinckx
ICR7	Avenue de Fré entre le square de Fré et le square des Héros
ICR7	Rue Rouge devant le centre culturel
ICR7	Chaussée d'Alseberg entre Poussins et ancien Dieweg
ICRC	Avenue Latérale
ICRC	Rue Ritteweger
ICRC	Avenue Vanderaey
ICRB	Rue Vanderkindere entre Marie Depage et Gabrielle

6 : motivation sur la demande

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

- la demande se situe dans le cadre des objectifs des plans régionaux en matière de mobilité,
- l'objectif de la demande consiste en effet:
 - à mettre en place les itinéraires cyclables régionaux prévus au PRD,
 - à permettre de tendre vers les objectifs de la Région bruxelloise en matière de mobilité active,

- à créer un cadre qui encourage à ce que 20% des déplacements se fassent à vélo (plan Iris II),
- à améliorer et sécuriser la circulation des cyclistes et des piétons tout le long des itinéraires,

Considérant que la demande comporte d'une part des actes et travaux qui consisteront en des aménagements ponctuels de carrefours et de voiries ou de tronçons de voiries, de trottoirs, ou encore de trottoirs traversants, dont principalement :

- Le réaménagement de la prolongation de la rue Zwartebeek,
- la mise en place de dispositifs de ralentissement du trafic (plateau, coussin berlinois, trottoirs traversants...),
- la réfection de voirie (avenue Vanderaeey par des pavés),
- la création de pistes cyclables le long de la promenade verte en about de la rue Zwartebeek au travers de la zone verte et de la zone de sports et de loisirs en plein air,
- la mise en place de la signalisation directionnelle propre aux itinéraires cyclables régionaux,
- l'aménagement de stationnement pour vélos,
- le placement de mobilier urbain,
- la plantation d'arbres, surtout rue Vanderkindere (37 prunus),
- la mise en place de dispositifs de guidage pour les personnes mal-voyantes

Considérant que selon les itinéraires et les lieux traversés, le projet se matérialise d'autre part et plus précisément par les actes et travaux substantiels suivants, qui présentent un impact plus significatif sur des tronçons de voirie :

- Rue Vanderkindere :
 - Réaménagement de carrefours et trottoirs entre la rue Vanderkindere et, d'une part, la rue Gabrielle et la rue de l'Anémone, et d'autre part la rue Gabrielle et la rue Marie Depage
 - Suppression, qui en découle, et qui va de pair avec la mise en sens unique de la rue Marie Depage, du seul double sens ponctuel de la rue Vanderkindere, entre la rue Marie Depage et la rue Gabrielle.
- Avenue Bourgmestre Jean Herinckx:
 - l'aménagement d'une piste bidirectionnelle séparée, du côté impair;
 - le reprofilage de l'avenue entre les arbres existants maintenus, l'avenue étant réduite à 6 mètres de large, avec suppression des bermes centrales;
 - le maintien du stationnement des deux côtés;
 - le reprofilage des trottoirs qui auront une largeur de 3 à 4 mètres sauf au droit des arbres;
 - le gain de 10 emplacements de stationnement (dont le nombre passe de 172 à 182),
- Avenue De Fré:
 - la mise en place, dans le tronçon entre le carrefour de l'avenue des Statuaires et le square des Héros, d'une bande mixte réservée aux bus et aux cyclistes du côté pair (sens de la descente) et d'une piste cyclable unidirectionnelle séparée du côté impair (3 mètres de largeur, sens de la montée),
 - le reprofilage de la partie de l'avenue dévolue au trafic à 6 mètres de largeur (2 bandes de circulation – une dans chaque sens, séparée de la « bande bus » précitée par une ligne blanche de 20 centimètres)
 - du côté impair, la suppression de 30 emplacements de stationnement (dont 18 en dehors d'entrées de garage), l'abattage des arbres d'alignement et le maintien d'un trottoir de minimum 2 mètres de largeur,
- Square des Héros:
 - selon le plan 6341 :
 - l'arrivée, dans l'axe de l'avenue De Fré, de la bande mixte bus / cyclistes précitée, jusqu'au quai des arrêts (dont des terminus) des bus 38, 41, 43, et la création d'un trottoir traversant à l'amorce de la rue Rouge,
 - l'aménagement d'un trottoir partagé le long du parc,
 - selon le plan 6347 :
 - un aménagement qui contredit cette option et ne se raccorde pas au plan 6341, crée un vaste îlot central dont la majeure partie de la surface n'est pas définie en termes de matériaux et y installe davantage d'espaces d'arrêt de bus
 - l'aménagement d'un trottoir partagé le long du parc,

- Rue Rouge :
 - un élargissement de trottoir et installation d'un ralentisseur à proximité du château du Wolvendael (école des arts)
 - un aménagement de stationnement « en épis inversés » sur accotement devant le Centre culturel et l'entrée du parc de Wolvendael,
- Rue Rittweger:
 - l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de largeur,
- Avenue Vanderaey:
 - l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de largeur, dans le sens de la montée, avec remplacement des gros pavés par des pavés sciés,
- Avenue Latérale:
 - l'élargissement du trottoir le long du chemin de fer à 4 mètres ce qui permet une piste cyclable bidirectionnelle,
- Chaussée d'Alseberg :
 - la mise en place, dans le tronçon entre le carrefour de la rue du Coq et de l'ancien Dieweg, d'un trottoir mixte réservé aux piétons et aux cyclistes du côté pair,
 - du côté pair, la suppression de tout stationnement

Considérant que les continuations des mêmes itinéraires cyclables régionaux situés sur les territoires des autres communes (Saint-Gilles, Forest, Ixelles, Ville de Bruxelles) font l'objet d'autres demandes de permis d'urbanisme;

Considérant que l'extrémité de l'ICR7 entre la gare de Calevoet et la limite régionale ne fait cependant pas partie de la demande, car elle entraîne la modification du passage sous le chemin de fer;

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

- o Les ICR empruntent généralement des voiries de quartier,
- o Ils se développent, à certains endroits, sur des voiries de rang supérieur dans la hiérarchie des voiries du territoire régional.
- o Dans le cas de passage difficiles de voiries régionales, des aménagements particuliers sont prévus:
 - rue de Stalle, entre la rue Rittweger et la rue Victor Gambier, où les plans confirment des zones d'attente déjà réalisées,
 - entre l'avenue de Mercure et l'avenue Lancaster, une extension du trottoir, partagé permet aux cyclistes d'éviter de croiser la circulation des trams,
 - chaussée de Waterloo entre l'avenue du Prince de Ligne et la drève du Sénéchal, les traversées cyclistes sont dirigées de manière à traverser la chaussée perpendiculairement, et parallèlement aux passages piétons,
- o Ils traversent essentiellement des zones d'habitation ou des zones d'habitation à prédominance résidentielle,
- o Les ICR entraînent globalement une perte de stationnement, au profit d'un aménagement plus convivial et plus sécurisant pour les différents usagers, notamment aux carrefours (suppression du parking sauvage),
- o Si pour certaines voiries, le bilan en stationnement prévoit un complément d'emplacements (avenue Bourgmestre Jean Herinckx, avenue de l'Aulne...), la demande ne propose pas d'alternative pour certains tronçons (avenue De Fré, chaussée d'Alseberg, à proximité de la gare de Calevoet),
- o Etant donné la problématique des inondations à Uccle, le remodelage de certaines voiries et l'importance des surfaces imperméabilisées modifiées dans le cadre de ce projet d'ICR sont tels que la réflexion sur la gestion des eaux pluviales doit davantage être intégrée dans les aménagements situés en amont de tronçons de voiries sujettes à des inondations récurrentes, comme l'avenue De Fré,
- o C'est le cas notamment pour les tronçons de voiries dont le profil en travers est profondément revu, comme celui de l'avenue Bourgmestre J. Herinckx, en forte pente vers la vallée de l'Ukkelbeek,
- o L'enjeu est de taille :
 - en effet, pour cette seule voirie, une surface imperméabilisée d'environ 14.250 m² est modifiée dans le projet d'ICR,
 - cette surface représente la surface occupée par l'emprise de la construction de 200 maisons unifamiliales de 12 mètres x 6 mètres (pour lesquelles un bassin d'orage temporisant l'eau de pluie est demandé lors des demandes de permis d'urbanisme, afin de diminuer le risque de surcharge des égouts).

- les aménagements proposés, aux larges oreilles de trottoir et aux bandes de stationnement longitudinales de part et d'autre de la chaussée carrossable sont l'occasion d'envisager la création de noues paysagères dans l'aménagement, et d'opter pour des matériaux drainants.
- Il en va de même pour le vaste espace du square des Héros dont l'aménagement n'est pas défini au plan 6341 joint à la demande, ainsi que pour toutes les vastes oreilles de trottoir qu'engendre le projet et pour lesquelles le projet propose un revêtement de trottoir minéral,
- Le projet offre donc, de pair avec son principal objectif, une grande opportunité de réduire l'impact des eaux de ruissellement sur les égouts.

Considérant que les principales incidences du projet portent sur les aspects suivants :

○ **En matière de circulation :**

- D'une façon générale, les divers aménagements projetés sont de nature à ralentir la vitesse du trafic dans les carrefours et à leur approche, et sont de nature à améliorer les conditions de visibilité sur le trafic piéton et cycliste
- Le projet touche essentiellement le vaste carrefour que forme la rue Vanderkindere avec la rue Marie Depage, la rue de l'Anémone et la rue Gabrielle, en ce qu'il empêche la seule connexion en voiture existante et directe entre les îlots aux abords du rond-point Churchill et la Bascule, via la place Guy d'Arrezzo.
- Dans le même ordre d'idée, la modification de sens de circulation à cet endroit se complète par la mise en sens unique du premier tronçon de la rue Marie Depage depuis la rue Vanderkindere avec un SUL pour les cyclistes.
- Le trottoir entre la rue Marie Depage et la rue Gabrielle serait fortement élargi.
- Le trafic de transit depuis l'avenue Churchill serait en conséquence reporté par la rue Général Lotz et l'avenue Molière;

○ **En matière de stationnement :**

- Le projet prévoit des entraves au stationnement sauvage et gênant aux carrefours, par la création d'oreilles de trottoirs protégés de potelets.
- Dans ces situations, la suppression d'emplacements réglementaires est limitée et les conditions de visibilité et de sécurité sont sensiblement améliorées.
- La suppression de capacité de stationnement la plus importante intervient :
 - le long de la chaussée d'Alseberg (côté pair, entre la rue du Coq et la rue du Wagon - tronçon qui se raccorde à la chaussée devant la gare de Calevoet) où le stationnement longitudinal est supprimé sur près de 120 mètres: perte de +/- 20 emplacements, en ce compris les espaces devant les entrées de garages et les accès aux entreprises), à proximité d'une gare bien desservie par les sociétés de transports publics (1^{ière} et plus importante gare du territoire communal et pôle de transfert intermodal SNCB / TEC / De Lijn / STIB),
 - avenue De Fré (tronçon évoqué ci-avant) où les cyclistes peuvent s'engager dans l'ascension de l'avenue De Fré au départ du square des Héros en dehors de la congestion de la circulation
- Par contre, il y a un gain de places avenue Bourgmestre Herinckx (+ 10) ainsi qu'au croisement de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat (+6), lieu dont l'aménagement devrait être revu, notamment pour permettre l'accès aisé aux sous-sol des immeubles tout en évitant le parking sauvage.
- D'une façon générale, dans les lieux cruciaux en termes de perte de capacité de stationnement en espace public, le projet n'envisage pas d'alternative.

○ **En matière de transports en commun:**

- Le square des Héros fait l'objet, pour rappel, de deux aménagements différents, notamment en matière de 3 lignes de bus, où :
 - une première option maintient le dispositif existant de l'arrêt / terminus, situé le long de l'espace central du square et y fait aboutir la bande mixte bus / vélos précitée
 - une seconde option qui propose de nouveaux espaces qui pourraient être destinés aux lignes 98 (terminus) et 43 (arrêt, et terminus en soirée)

○ **En matière de patrimoine:**

- Les 4 itinéraires cyclables proposés exigent tous des réaménagements spécifiques plus ou moins importants des voiries. Mis à part quelques tronçons où seuls des marquages et une nouvelle signalisation encombrante sont prévus, ils portent sur la transformation de la quasi-totalité des carrefours rencontrés mais aussi sur la modification du profil en largeur de certaines voiries et même sur des réaménagements beaucoup plus conséquents.

Ces travaux résulteront par endroits dans la dégradation de paysages urbains à haute valeur patrimoniale : les zones d'intervention sont souvent localisées dans les avenues les plus pittoresques de la commune (comme le bas de l'avenue De Fré, à proximité immédiate de plusieurs monuments et sites classés ou encore l'avenue Vanderaey) et dans les zones de protection ou à proximité immédiate de biens classés, dont un au moins a été proposé à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial : le Bloemenwerf de l'architecte Henry van de Velde, avenue Vanderaey.

- Il est à noter à ce propos que bon nombre des biens classés concernés par cette demande ne bénéficient pas de zone de protection car leur classement est antérieur à la législation qui régit cet aspect de la protection (ordonnance RBC de 1993). Cette particularité administrative ne peut servir de prétexte pour ne pas ambitionner une bonne intégration patrimoniale et urbanistique du réaménagement de leurs abords.

Considérant que le projet suscite les observations suivantes, en sus de celles-ci-avant sur les aspects du projet qui engendrent des modifications de profil de voirie et de répartition de l'espace public:

Avenue Bourgmestre J. Herinckx:

- l'aménagement d'une piste bidirectionnelle séparée, côté impair a suscité des remarques au cours de l'enquête publique, quant à la vitesse des vélos dans le sens de la descente;
- le reprofilage de l'avenue entre les arbres existants maintenus, l'avenue est réduite à 6m de large;
- la suppression des bermes centrales a également suscité des observations quant à la possibilité de dépassement;
- le maintien du stationnement des deux côtés présente un bilan positif de 10 emplacements complémentaires, le nombre passant de 172 à 182;
- le reprofilage des trottoirs et l'aménagement d'oreilles est au profit du confort des usagers

Considérant que le projet adapte la largeur et le paysage de l'avenue sur des normes d'avenue résidentielle contemporaine et crée de très grandes oreilles de trottoirs avenue Bourgmestre Jean Herinckx, notamment à l'angle de l'avenue de la Ferme Rose,

Qu'un aménagement paysager de pleine terre pourrait être proposé sur ces grandes parties de trottoirs,

Avenue De Fré:

- le projet propose la refonte d'un aménagement renouvelé il y a quelques années à peine (2007), et en bon état d'entretien, en vue :
 - de la mise en place d'une bande cyclable unidirectionnelle séparée du côté impair et d'une bande Bus + vélo du côté pair,
 - du reprofilage de la partie de l'avenue dévolue au trafic à 6 mètres de largeur avec trottoirs de minimum 2 mètres de largeur,

Considérant que ce parti d'aménagement entraîne la perte d'emplacements sans en étudier les incidences ou proposer d'alternative,

Considérant que l'abattage des arbres d'alignement du côté impair (jeunes arbres; les plus beaux arbres sont généralement sur terrain privé) est un élément du projet qui a fait l'objet de nombreuses réclamations et notamment de l'avis de la CRMS

Considérant que le projet propose des trottoirs traversants pour les avenues Kamerdelle et du Manoir ainsi que pour le chemin du Crabbegat qui s'y raccordent, avec plantation d'arbres aux carrefours, marquant à l'amorce de chacune de ces avenues l'entrée du quartier résidentiel contigu ou du site classé du chemin du Crabbegat,

Square des Héros:

- pour rappel, les plans du projet font figurer deux options différentes d'aménagement,
- le projet propose un trottoir partagé le long du parc de Wolvendael,
- le projet propose un trottoir traversant à l'embranchement de la rue Rouge,

Rue Rouge:

- devant l'entrée du Centre Culturel d'Uccle (CCU), le projet propose une organisation du stationnement en épis inversés, d'agrandir le trottoir et de procéder au marquage d'un passage piéton vers le Parc de Wolvendael

Considérant que l'aménagement proposé n'est cependant ni convaincant ni qualitatif, en ce que :

- le passage piéton et la bande de dalles pododactiles pour les personnes malvoyantes n'est pas axée sur la composition du cube en verre, véritable enseigne architecturale du CCU,
- le trottoir résultant des emplacements en épi a une forme mettant peu en valeur le hall d'entrée cubique du CCU.

- le lien avec le parc de Wolvendael se fait de plus par un simple passage marqué, alors qu'un plateau au même niveau que les trottoirs, sous forme de parvis sur la largeur du tracé courbe qui magnifie l'entrée du parc, permettrait de créer une connexion piétonne, beaucoup plus élégante et en matériaux nobles (par exemple, la pierre bleue utilisée pour le trottoir du centre culturel) entre le Centre Culturel et le Parc de Wolvendael, site classé, tout en diminuant la vitesse des voitures.

Considérant qu'un tel parvis offrirait également, à certaines occasions exceptionnelles, au CCU de disposer d'une grande terrasse en lien avec le Parc de Wolvendael, qui pourrait être utilisée en fermant exceptionnellement la rue Rouge à la circulation.

Rue Rittweger:

- l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de large,
- la bande confort n'est cependant pas continue (devant n°36)

Traversée rue de Stalle entre Gambier et Rittweger:

- la traversée pour les cyclistes n'est pas claire, et est de facto très difficile, voire impossible pour certains vélos, au vu du tracé proposé

Avenue Vanderaey:

- l'aménagement d'une bande confort de 0.5 mètre de large, dans le sens de la montée, le remplacement des gros pavés par des pavés sciés,
- la bande confort est en béton alors qu'elle est en pavés sciés sur la rue Rittweger. Une continuité et cohérence de matériaux nobles est à privilégier,

Avenue Latérale:

- élargissement du trottoir le long du chemin de fer à 4m ce qui permet une piste cyclable bidirectionnelle,

Rue Vanderkindere:

- la suppression du double sens ponctuel au carrefour de la rue Vanderkindere avec les rues de l'Anémone, Gabrielle et Marie Depage oblige, de passer par des voiries munies de feu pour tous les déplacements en voiture depuis l'ouest de ce carrefour vers la place Guy d'Arezzo, ce qui allonge les déplacements en temps et en distance, est très contraignant pour les habitants du quartier et engendrera pour certains un trafic de transit auquel ils ne sont actuellement pas confrontés;
- bien qu'étant une situation exceptionnelle de double sens ponctuel dans une voirie en sens unique sur 2 kilomètres, ce carrefour fonctionne bien en situation existante;
- l'apport pour le piéton de la rue Vanderkindere est mineur, ce trottoir n'est pas bien orienté du point de vue de l'ensoleillement;
- l'accès à la station d'essence n'apparaît possible que par la rue de l'Anémone, ce qui est très contraignant également pour les habitants du quartier et pour ce commerçant,

Considérant qu'avant d'être proposée dans une demande de permis d'urbanisme, une telle mesure doit être étudiée sur le plan des incidences, par une période d'essai accompagnée de relevés et de comptage des situations de trafic dans les voiries avoisinantes

Avenue de l'Aulne:

- Le projet crée une importante oreille de trottoir (avec une zone stationnement en côte à-côte) à l'angle de l'avenue du Vossegat et de l'avenue de l'Aulne, sans tenir compte des deux entrées-sorties de garage vers les sous-sols des immeubles à appartements multiples de l'avenue du Vossegat (largeur de 4 bandes : 2 entrées-sorties)
- Cet aspect est par ailleurs développé, quant aux objectifs à atteindre et aux modalités de mise en œuvre, dans l'avis des services techniques communaux

Chaussée d'Alsemberg:

- entre la rue du Coq et l'ancien Dieweg, l'ICR est aménagé sur une largeur de 3.13 mètres, espace partagé avec les piétons,
- la traversée de la chaussée n'est pas protégée,
- se pose la question de l'utilisation de l'espace public par des terrasses de commerçants du secteur HoReCa,

Considérant que le projet propose, outre les aspects développés ci-dessus:

- Le réaménagement de la prolongation de la rue Zwartebeek,
- la mise en place de dispositifs de ralentissement du trafic (plateaux, coussins berlinois, ...),
- la création de pistes cyclables le long de la promenade verte en about de la rue Zwartebeek au travers de la zone verte et de la zone de sports,
- la mise en place de la signalisation directionnelle propre aux ICR,
- l'aménagement de stationnement pour vélos,
- le placement de mobilier urbain,

- la plantation d'arbres surtout aux carrefours,

Considérant en conclusion que la demande telle qu'introduite :

- propose un cadre général en faveur du développement des déplacements à vélo,
- améliore de façon générale les trottoirs et la visibilité aux carrefours au sein des quartiers traversés,
- que l'aménagement des ICR doivent sécuriser les cyclistes tels qu'un enfant de 10 ans,
- que le rond-point Churchill, le square des Héros et l'avenue Circulaire ne font pas partie de la demande,
- pose cependant des problèmes aux points suivants, à défaut de proposer une alternative fonctionnelle et / ou paysagère :
 - dans la rue Marie Depage, par sa mise en sens unique et par l'aménagement du carrefour qu'elle forme avec la rue Vanderkindere, la rue Gabrielle et la rue de l'Anémone,
 - au bas de l'avenue De Fré, où la refonte d'un aménagement récent n'apparaît pas fondée, notamment en raison d'absence d'alternative, fût-elle partielle, en matière de stationnement, et en raison de l'altération du caractère paysager de ce tronçon de l'avenue De Fré,
 - au square des Héros, où l'aménagement n'est pas clairement défini,
 - le long de la chaussée d'Alseberg, entre la rue du Coq et le carrefour que forme la chaussée avec l'ancien Dieweg, le Dieweg et la rue Engeland, où le projet ne propose pas d'alternative en un lieu qui constitue un pôle de transfert intermodal et où se situent plusieurs commerces, une grosse entreprise et une bonne densité d'habitations,
 - au carrefour de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat,
 - dans l'avenue Vanderaey entre la rue de la Fauvette et le Dieweg, où le projet postule une nouvelle modification complète du caractère des lieux en proposant la suppression systématique des gros pavés anciens (sauf dans les parties réservées au parking) et leur remplacement par une bande confort pour les cyclistes en montée ainsi que par des pavés sciés entre la bande confort et le trottoir opposé. Or, il s'agit d'unedes voiries les plus significatives sur le plan patrimonial et urbanistique, encore porteuse de l'ancienne identité rurale de la commune, qu'il y a lieu de préserver,
- nécessite d'être réévaluée par le demandeur, à la lumière des observations et divers avis émis au cours de l'enquête publique, sous forme d'un projet cohérent, sans ambiguïté, et qualitatif dans le sens d'une plus-value paysagère aux endroits clés que traversent ces itinéraires cyclables régionaux,
- nécessitera d'intégrer la situation à laquelle aboutira le projet de réaménagement du rond-point Churchill, projet dont la demande de permis d'urbanisme est actuellement à l'instruction

Considérant que la demande telle qu'introduite nécessite d'être reconsidérée au moins sur les aspects suivants pour répondre au bon aménagement des lieux :

- dans l'attente du permis d'urbanisme relatif au rond-point Churchill, y maintenir la situation existante de la piste cyclable,
- retirer de la demande l'aménagement de l'avenue De Fré, celui-ci :
 - devant faire partie intégrante d'une étude globale du square des Héros,
 - devant être mis en oeuvre après le chantier du collecteur – bassin d'orages,
 - devant faire partie d'un aménagement global qui intègre le square des Héros et le raccord avec la rue Rouge,
- dans l'attente, sur ce tronçon de l'avenue, prévoir le marquage de bandes cyclables suggérées,
- retirer de la demande le tronçon de la chaussée d'Alseberg, entre la rue du Coq et la gare, et traiter ce tronçon dans le projet qui assurera la continuité de l'itinéraire cyclable régional au-delà de la gare,
- retirer de la demande l'avenue Vanderaey et étudier une alternative de tracé qui évite cette voirie peu adaptée aux cyclistes (voir notamment avis CRMS et remarques faites en séance publique de la Commission de concertation),
- envisager, pour ce faire, les solutions amorcées dans le cadre des conditions émises dans les permis d'urbanisme délivrés pour des projets dans les environs immédiats, et procéder à l'évaluation des incidences pour les diverses options,

- dans l'attente, sur ce tronçon de la chaussée, maintenir la situation avec logos « vélo »,
 - en ce qui concerne le carrefour de la rue Vanderkindere avec les rues de l'Anémone, Gabrielle et Marie Depage :
 - procéder à un essai de la situation proposée, comme annoncé lors des réunions qui se sont tenues dans la phase de la préparation du projet,
 - procéder, lors de cet essai, à une campagne de comptages dans les voiries avoisinantes, pour en mesurer les effets,
 - en l'absence d'alternative probante, maintenir le double sens ponctuel,
 - le cas échéant, en cas de maintien de l'aménagement projeté, parfaire l'aménagement, largement élargi, de la rue Vanderkindere, entre la rue Marie Depage et la rue Gabrielle, ce qui permettra un meilleur aménagement paysager de ce carrefour atypique de la rue (cf arbre prévu à l'angle Anémone/Vanderkindere),
 - tenir compte des remarques des services techniques communaux en ce qui concerne les matériaux,
 - vérifier l'accessibilité, tant pour les livraisons que pour la clientèle, aux stations-service de la rue Vanderkindere,
 - faire apparaître clairement les possibilités de girations pour le charroi de livraisons des commerces de la rue Vanderkindere, compte tenu des sens uniques et du fait que la rue compte plusieurs concessionnaires automobiles,
 - tenir compte, dans l'aménagement de l'oreille de trottoir à l'angle de l'avenue de l'Aulne et de l'avenue du Vossegat, des deux entrées-sorties des parkings en sous-sol des immeubles existants, et des remarques des services techniques communaux,
 - étudier une alternative de tracé qui évite la rue Vanderaey peu adaptée aux cyclistes, selon les remarques faites en séance publique de la Commission de concertation,
 - envisager, de manière générale et afin d'intégrer une gestion optimale des eaux de pluie dans le cadre des travaux à réaliser :
 - qu'un maximum des emplacements de parking créés ou modifiés soient infiltrants, à moins d'être dans une zone non infiltrante (voir carte Bruxelles-Environnement des zones potentielles d'infiltration des eaux pluviales en RBC),
 - que les oreilles de trottoir agrandies significativement à l'occasion de cet aménagement contribuent également à infiltrer une certaine quantité d'eau pluviale,
 - que les pistes cyclables (par exemple, celle à aménager avenue Latérale) soient étudiées dans le même souci,
 - prévoir des aménagements paysagers de pleine terre aux élargissements des oreilles de trottoirs, avenue Bourgmestre J. Herinckx, et y envisager l'infiltration d'un maximum d'eau de pluies (de même que pour les emplacements de stationnement),
 - supprimer les incohérences et corriger les aspects évoqués dans l'avis conjoint du Service Technique de Voirie et du Service de la Mobilité de la Commune d'Uccle,
 - tenir compte de l'avis de la CRMS,

Que ces modifications:

- ne modifient pas l'objet de la demande en ce que la demande maintient globalement les tracés et les objectifs des plans régionaux,
- répondent à des objections que suscitait la demande telle qu'introduite en ce que de nombreuses réclamations et avis ont été émis suite à l'étude attentive des instances concernées et des participants à l'enquête publique,....

Avis FAVORABLE aux conditions émises ci-dessus.