

Commune d'Uccle – Service de l'Urbanisme
Commission de Concertation
séance du 21/11/2013

Dossier 16-41227-2013- Enquête n° 189/13

Demandeur : S.T.I.B. - SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES c/o Monsieur Maerschalck Rudi

Situation le tronçon du trajet de la ligne de tram 92 depuis son terminus du Fort Jaco jusqu'à la Place de Saint-Job y compris, portant sur les voiries communales suivantes :

- la place Saint-Job
- la rue du Ham,
- l'avenue Victor Emmanuel III
- l'avenue Fond'Roy,
- la drève de Carloo,
- la Vieille rue du Moulin.

Objet : la présentation d'un projet de réaménagement de l'ensemble des espaces de voirie sur le tronçon du trajet de la ligne de tram 92 depuis son terminus du Fort Jaco jusqu'à la Place de Saint-Job y compris, avec nouvelle implantation des voies de tram

AVIS

1 : Repérage administratif et procédure

Vu la demande de permis d'urbanisme n°16-41227-2013 introduite le 01/02/2013 par la S.T.I.B. - SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES, c/o Monsieur Rudi Maerschalck et visant la présentation d'un projet de réaménagement de l'ensemble des espaces de voirie sur le tronçon du trajet de la ligne de tram 92 depuis son terminus du Fort Jaco jusqu'à la Place de Saint-Job y compris, avec nouvelle implantation des voies de tram et portant sur les voiries communales suivantes :

- la place Saint-Job
- la rue du Ham,
- l'avenue Victor Emmanuel III
- l'avenue Fond'Roy,
- la drève de Carloo,
- la Vieille rue du Moulin.

Considérant que le PRAS situe la demande en réseau des voiries;

Considérant que les voiries sur lesquelles porte la demande se situent dans l'aire géographique :

- du plan particulier d'affectation du sol n°56, approuvé par l'arrêté royal du 08/02/1989,
- du plan particulier d'affectation du sol n°57, approuvé par l'arrêté royal du 21/02/1989,
- du plan particulier d'affectation du sol n°4, approuvé par l'arrêté royal du 15/03/1954

et se conforme à leurs prescriptions ;

Considérant que le projet est accompagné de 3 variantes ;

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 :

PRAS : Prescriptions particulières à certaines parties du territoire

- ZICHEE : prescription 21. Modification visible depuis les espaces publics
- Voiries : prescription 25.1. Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun

CoBAT titre V - Patrimoine

- Art. 207 §1.al4 Bien inscrit sur la liste de sauvegarde ou en cours d'inscription depuis max 2 ans (art 216)

CoBAT : Projet soumis à rapport d'incidences :

- rubrique 19) tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant ; et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes

Vu les résultats de l'enquête publique qui s'est déroulée du 16/09/2013 au 15/10/2013 inclus, et le nombre, la teneur des réclamations et observations et l'argumentaire y développé ;

Considérant que les réclamations portent sur les aspects suivants :

- **Le Comité du Quartier Fond'Roy, appuyé par de nombreux riverains, s'oppose à tous les aspects impliquant une modification des sens de la circulation.**
La version de base et la variante 1 porte préjudice grave à la circulation automobile en provenance de Fond'Roy. La variante 2 porte moins préjudice mais entraîne quand-même des allongements de parcours et des nuisances supplémentaires à d'autres quartiers résidentiels.
Ce projet signifierait un véritable enclavement pour le quartier Fond'Roy.
En effet, il a 4 voies d'accès (chaussée de Waterloo, avenue Van Bever et Drève de Lorraine, avenue Dolez et chaussée de Saint-Job, rue du Ham et avenue Carsoel) qui souffrent déjà de saturation.
Le problème de retard évoqué par la STIB et justifiant leur projet pourrait être résolu par des mesures plus efficaces que des sens uniques qui bouleversent les équilibres existants :
 - En rétablissant la situation antérieure au carrefour chaussée de Waterloo/ avenue Victor Emmanuel, en inscrivant deux bandes en attente au feu, dont une permettant le tourne à gauche et le dépassement des bus en arrêt.
 - Au niveau de la Petite Espinette, envoyer une plus grande partie du trafic de transit vers la drève de Lorraine.
- **Le comité Andrimont et l'Association des Comités de Quartier Ucclois sont favorables aux objectifs annoncés, donc l'amélioration du fonctionnement de la ligne de tram et de la qualité de vie des habitants du quartier. Mais ils estiment que tel que présenté, ce projet ne rencontre pas ces objectifs :**
 1. Création d'un site propre : cela accélérera la vitesse du tram mais la déviation des voitures entraînera bouchons et comme corollaire : création d'un semi-piétonnier devant l'église et augmentation du trafic sur la place, du côté des commerces.
 2. Mise à sens unique, vers les faubourgs, d'une portion de l'avenue Fond'Roy : cette proposition aberrante créera un embouteillage vers la chaussée de Waterloo par la drève de Carloo. Ce rejet de trafic automobile va aussi ralentir les 5 lignes d'autobus sur la chaussée de Waterloo. Pour contrer la difficulté de croisement du tram avec un gros véhicule, il suffirait d'y installer des feux tricolores télécommandés par le tram.
 3. Reprofilage de la rue du Ham : le comité est d'accord avec le sujet des stationnements. Par contre l'abattage des 30 arbres est inacceptable. Les 18 arbres prévus dans le projet doivent s'ajouter aux arbres existants et non les remplacer.
 4. Mise en service de trams « 4000 » : ces trams sont inappropriés aux voiries existantes. Le tram doit s'adapter à la ville et non l'inverse
 5. Feux tricolores télécommandés par le tram : il est étonnant que la STIB n'envisage pas des feux tricolores de ce type à chaque carrefour.
- **Une pétition de 5 signataires relève les problèmes suivants :**
 - Il faudrait mettre des tapis anti-vibrations supplémentaires, avant et dans le virage et pas seulement après.
 - Il faudrait remplacer les pavés par de l'asphalte aussi dans le triangle avenue Fond'Roy/Drève de Carloo, là où le tram tourne.
 - A cet endroit, l'installation d'un plateau ralentisseur et d'un radar est nécessaire car les voitures y roulent à une vitesse excessive.
 - Ils s'opposent à la mise en sens unique de l'avenue Fond'Roy.
- Une réclamante a collecté environ **90 lettres et emails** de riverains opposés au projet, ainsi que **105 signataires.**
- **Les autres remarques en opposition au projet et les souhaits/propositions portent sur les aspects suivants :**
 - Les difficultés permanentes d'accès et de circulation causeront une moins-value aux biens immobiliers.
 - Concernant les trottoirs et accotements : opposition à un résultat esthétique pauvre et triste, au pavage complet des trottoirs (inutile, laid, couteux, réduction de la surface de drainage), au retrait des bordures en pierres bleues, à l'abattage systématique des arbres. Il y a une mauvaise répartition de l'espace entre voies carrossables, voies cyclistes et piétons.
 - Le petit îlot de verdure au carrefour Fond'Roy/Vieille rue du Moulin : le STIB veut le détruire car il pose problème en cas de bifurcation des bus. Il serait plus intéressant de le réaménager.
 - La suppression de l'arrêt Fond'Roy est regrettable car il est utilisé par des personnes âgées.
 - Des tests d'incidence doivent être effectués en plaçant des panneaux sens interdit pendant une période de 30 à 60 jours.
 - Le poteau permettant la fixation du miroir convexe en face de la sortie de garage doit être conservé pour des raisons de sécurité.

- Les bollards le long de la copropriété Ham doivent être amovibles, pour plus de facilité lors des déménagements.
 - L'entrée du garage en sous-sol de la copropriété du Ham (22 emplacements) ne peut être condamnée pendant les travaux.
 - Il y a une disproportion flagrante entre l'énorme entrave subie par des milliers d'habitants d'Uccle et l'avantage de quelques dizaines de passagers du tram.
 - Diminution importante du nombre de places de parking
 - Opposition au déplacement du côté pair vers le côté impair des places de stationnement
 - Dangereuse accrue pour les piétons côté pair, et particulièrement pour la partie descendante de la rue
 - Aucune piste cyclable n'est présente
 - Erreur de comptage concernant les emplacements de parking.
 - La création du site propre n'a aucune utilité puisqu'il s'agit quasiment du terminus et concerne donc très peu de voyageurs, et cela crée un danger supplémentaire puisque les chauffeurs en site propre roulent plus vite.
- **Certains riverains sont en accord avec le projet :**
- **Deux réclamations** soutiennent le projet de la STIB. Ils refusent toute variante qui n'apporterait pas une diminution significative de la densité de circulation aux heures de pointes et une diminution de la vitesse en dehors de ces heures.
 - **Quelques riverains** estiment la variante 2 globalement intéressante. Egalement, le sens unique du bas de la rue du Ham est une option positive et réaliste. Enfin la zone piétonne devant l'église participerait au caractère villageois de la place. Déplacer le stationnement d'un côté de la rue du Ham est défendable.
 - Certains soutiennent le projet dans sa version maximale car cela apporte une réponse forte à la problématique du trafic de transit et des nuisances qui en découlent, et une compensation à la perte de parking et à l'augmentation d'insécurité due à la proximité du tram côté pair. Ils refusent la variante 3. Ils souhaitent que soit mené un test grandeur nature.
 - En complément du projet, il serait judicieux de limiter la vitesse à 30 et de mettre plus de passages pour piétons dans la rue du Ham, mieux positionnés et signalés.
 - Deux riverains estiment la proposition 1 la seule acceptable, à condition qu'il permette par la même occasion de limiter le trafic automobile épouvantable qui augmente chaque année.

3 : déroulement de la procédure

Considérant la genèse et l'historique du dossier, rappelés en séance publique, et notamment la phase de préparation de l'introduction de la présente demande, de laquelle ressortent les éléments suivants :

- le rapport au Collège du 13/11/2012 sur le réaménagement de la rue du Ham (avant-projet adressé au Collège des Bourgmestre et Echevins par la STIB), et plus particulièrement :
 1. l'avis négatif du Collège sur le projet proposé, vu les problèmes rencontrés (perte de stationnement, difficultés de gestion du trafic sur la place de Saint-Job, et report de trafic sur la chaussée de Waterloo) ;
 2. la demande du Collège, si cette solution n'était pas souhaitable, de revoir le projet avec maintien du gabarit des rames déjà en usage et de la distance d'entre-voie actuelle ;
- le courrier du 13/12/2012 envoyé à la STIB au sujet de ce projet de la rue du Ham, suite à cet avis du Collège ;

Considérant que la chronologie de la procédure est la suivante :

01/02/2013: Dépôt de la demande à l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement

24/07/2013 : Accusé de réception d'un dossier complet par le Fonctionnaire délégué

26/07/2013 : Réception, par le Collège des Bourgmestre et Echevins, de la demande d'avis en application de l'article 177 du CoBAT et de la mise à l'enquête ;

30/07/2013 : Rapport incidences déclaré complet par la « Cellule incidences » de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement

16/09/2013 au 15/10/2013: enquête publique sur la demande telle qu'introduite

21/11/2013: séance publique de la Commission de concertation à l'ordre du jour de laquelle est inscrit le dossier,

Vu les avis rendus par les services techniques communaux, et notamment l'avis du Service Technique de la Voirie émis le 21/10/2013 ;

Vu l'avis défavorable émis par le Collège en date du 06/11/2013 ;

4 : description Sitex

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

- Le quartier dans lequel se situe le tronçon de voirie concerné par la demande, se caractérise :
 - Dans sa partie entre la place de Sain-Job et l'avenue Fond'Roy, par un habitat continu et au tissu très dense, formé de maisons anciennes dont beaucoup proviennent de l'extension progressive d'un tissu villageois traditionnel, et de quelques immeubles plus récents insérés dans ce tissu parcellaire étroit dont les fronts de bâtisse suivent la sinuosité des rues ;
 - Dans sa partie proche du Fort Jaco par un habitat semi-ouvert formé de maisons bourgeoises au tissu parcellaire plus large ;
- L'implantation de ces maisons varie d'un tronçon à l'autre du trajet parcouru par le tram, et d'un côté à l'autre de ces voiries, ce qui crée des conditions paysagères de ces voiries très différenciées :
 - La Place de Saint-Job est entourée d'immeubles plus importants implantés à l'alignement ;
 - La rue du Ham présente une pente ascendante très forte vers le fort Jaco et les maisons qui la bordent s'implantent :
 - en recul et sur talus dans la partie basse et la plus en pente de sa rive ouest (n°impairs) ;
 - à l'alignement dans le tronçon suivant et plus haut de sa rive Ouest, au relief moins marqué (n°impairs)
 - en recul avec jardinets paysagers sur sa rive Est (numéros pairs);
 - L'avenue Fond'Roy, la Drève de Carloo et la Vieille rue du Moulin sont bordées des deux côtés par des maisons implantées en recul, isolées ou groupées ;
- Les voiries concernées par la demande sont en pavés et comprennent du parking unilatéral tout le long du trajet, hormis le long de l'avenue Fond'Roy et partiellement des deux côtés dans la rue du Ham,
- Cette offre en parking public est d'autant plus importante pour les habitants que le tissu bâti ancien ne comprend pas ou peu de parking intégré aux parcelles ou aux habitations ;
- Les abords de voirie du tronçon concerné par la demande comprennent des arbres d'alignement ;
- La mobilité dans le quartier est principalement influencée :
 - par la position de celui-ci à l'entrée de la ville,
 - par la proximité et l'ampleur de la forêt de Soignes qui limite les trajets à l'échelle de la région dans le sens est-ouest,
 - par le peu de liaisons importantes reliant les communes les plus proches du Sud vers le centre de Bruxelles :
 - La chaussée de Waterloo est la seule voirie régionale et comprend un trafic intense et est parcourue par de nombreuses lignes de bus du TEC et de De Lijn, d'autant qu'elle est bordée de nombreux commerces, parmi lesquels des grandes surfaces, et de plusieurs équipements scolaires de grande envergure ;
 - La rue du Ham permet donc d'assurer une liaison entre le quartier du Fond'Roy et la Place de Saint-Job, puis le centre de la Commune ;
 - Les autres voiries sont secondaires et résidentielles ;

5 : description demande telle qu'introduite

Considérant que la demande telle qu'introduite :

- A pour objectifs de développer le réseau de transport public pour l'ensemble de la ville, et notamment dans ce tronçon, par:
 - L'amélioration de la vitesse du tram et de sa régularité dans ses horaires ;
 - L'accessibilité aux quais ;
 - La réduction des nuisances dues aux vibrations lors du passage des rames de tram
 - Le remplacement, à terme non défini, du type de véhicules actuellement exploités, par des engins d'une génération future aux gabarits plus importants, tant en longueur qu'en largeur,
- Propose de modifier en conséquence les aménagements des profils en travers des voiries, d'alignement à alignement et :
 - modifie les tracés de voiries, notamment augmentant l'espace central entre les 2 voies, comme suit, d'après les coupes présentées :
 - d'1,25 mètre à 2,27 mètres dans la place,
 - d'1,30 mètre à 2,03 mètres dans la rue du Ham, le long de l'église,
 - d'1,30 mètre à 1,70 mètre dans la rue du Ham, à hauteur du n°12 et du n°17,
 - d'1,20 mètre à 2,10 mètres dans la rue du Ham, à hauteur du n°54 et du n°99, tronçon de la rue où est déplacé l'arrêt « Alphonse XIII », dont les quais sont implantés en vis-à-vis,
 - d'1,16 mètre à 1,70 mètres dans la rue du Ham, à hauteur du n°117 et du n°120,
 - crée, selon les coupes, une disparité dans les valeurs de l'augmentation de l'entre-voie, qui varie de 40 centimètres à 1,02 mètre, et engendre, au total du parcours à double voies, une amputation d'espace de l'angle de la place de Saint-Job ainsi qu'une perte d'emplacements de stationnement longitudinal ;
 - motive cette modification de l'entrevoie par la mise en service, sur la ligne 92, des nouveaux trams de la génération précitée, que la Région n'a pas encore acquis et qui,

- lorsqu'ils le seront, devraient être mis en exploitation sur les lignes de pré-métro ou celles qui parcourent les larges avenues et boulevards de la moyenne ceinture, voiries de grands gabarits équipés de sites propres,
- Modifie les arrêts et les quais dans des aménagements qui :
 - Pour l'arrêt « place de Saint-Job » :
 - Rapprochent l'abri pour voyageurs, monument classé, de l'église, dans un rapport de proximité qui porte atteinte au monument classé et aux abords aménagés de l'église,
 - Proposent un quai d'une longueur de 45 mètres,
 - Pour l'arrêt « Alphonse XIII »
 - relocalisent les deux quais de l'arrêt, d'une longueur de 35 mètres et cependant réputée insuffisante pour l'exploitation des trams de la série 4000, entre les maisons sises du n°44 à 60 d'une part et n°91 à 107 d'autre part,
 - situent de la sorte l'arrêt à plus de 100 mètres du carrefour entre la rue du Ham et de l'avenue, et à quelque 320 mètres de l'arrêt « place de Saint-Job »
 - nécessiteront des bordures surbaissées et des mouvements de relief dans la surface du quai direction « Ville » pour garantir l'accès aux garages des maisons sises aux n°48, 50, et-54,
 - Pour le terminus « Fort Jaco » et l'arrêt « Vielle rue du Moulin »
 - créent un nouveau quai, dans la drève de Carloo, d'une longueur de 45 mètres (sur un tronçon de voirie de 140 mètres) et destiné au débarquement des passagers, dans une voirie à une voie carrossable, que le projet réduit à la largeur de 3,83 mètres et projette d'affecter, par ses variante de sens unique, au trafic qui rejoint la chaussée de Waterloo au départ de l'avenue Fond'Roy,
 - éloignent un peu les voyageurs du terminus actuel, sécurisé et situé hors voie carrossable, ce qui permet aux voyageurs d'accéder directement au noyau commercial
 - nécessiteront des bordures surbaissées et des mouvements de relief dans la surface du quai pour garantir l'accès aux garages des maisons sises aux n°8, 8a et 10,
 - ne modifient guère la situation au terminus proprement dit, qu'elle réduit à la seule fonction de stationnement
 - proposent, en guise de quai en direction « Ville », de déplacer l'arrêt « Vielle rue du Moulin » de quelque 40 mètres, d'en limiter la longueur à 35 mètres et de (sur un tronçon de voirie de 150 mètres) et destiné à l'embarquement des passagers, dans une voirie à une voie carrossable, que le projet réduit à la largeur de 3,68 mètres
 - proposent donc, selon les lieux, des quais de longueurs différentes alors qu'ils seront tous desservis par les véhicules qui auront rebroussé chemin au terminus,
 - propose d'inclure, dans les travaux de rénovation des voies :
 - la pose de rails aux dispositifs antivibratoires ;
 - la modification de leur écartement (entre-voie) dans le sens d'un accroissement de l'ordre de +/- 0,40 mètre, nécessitant l'élargissement de la zone nécessaire à la circulation, ce qui génère les modifications des profils en travers avec impact sur les espaces de parage, les espaces de trottoirs et engendre la suppression d'arbres d'alignement existants ;
 - la pose de dalles flottantes dans les tournants et au droit des aiguillages, pour les mêmes raisons
 - une modification du tracé des rails dans les voiries, afin de créer des courbes plus longues et d'éloigner les voies des maisons de la rive ouest (n° impairs), implantées à l'alignement dans la partie haute de la rue du Ham ;
 - la modification des emplacements des arrêts de tram, afin d'en faciliter l'accès aux PMR ;
 - des modifications, selon le projet de base et ses variantes 1 et 2 jointes à la demande, des sens de la circulation dans certains tronçons des voiries concernées ;
 - le remplacement du revêtement en pavés pour la voirie par de l'asphalte, réduisant ainsi le bruit de roulage et facilitant la circulation des cyclistes ;
 - le maintien du revêtement en pavés pour les emplacements de parage ;
 - l'aménagement de trottoirs de part et d'autre de la rue du Ham, dont à certains endroits dans une largeur confortable, mais à d'autres endroits dans une largeur inférieure à 1,50 mètre,
 - l'aménagement d'une aire piétonne devant l'église,
 - une modification de la localisation des emplacements de parage, entraînant la diminution de leur nombre en fonction des aménagements projetés, dont notamment :
 - l'implantation du parage longitudinal du côté des maisons de la rive ouest (n° impairs) de la rue du Ham afin d'éloigner les voies de ces maisons et en limiter les nuisances de vibrations ;

- la création « d'oreilles de trottoirs » au croisement des rues pour en sécuriser la traversée et y améliorer la visibilité ;
- la modification, pré-décrite, des emplacements des arrêts dans les grandes lignes droites, vu l'importance de ceux-ci en longueur au vu des nouvelles rames dont l'exploitation est annoncée ;
- o une modification des emplacements des arbres d'alignement la réduction de leur nombre (18 replantations pour 30 arbres existants à abattre)
- o une multiplication des revêtements de sol, dans des surfaces et tracés induits par les flux du trafic, ce qui n'est pas en faveur d'une lecture simple de l'espace public,
- o un renouvellement de l'éclairage public en l'installant sur les poteaux de caténares, ce qui est au profit de l'embellissement de l'espace public et de trottoirs moins encombrés

Considérant que l'ensemble de ces aménagements sont présentés dans le projet de base (plans DPU1470/061 et DPU1470/062) qui constitue la demande, qui reprend la totalité des aménagements envisagés, avec la mise en sens unique d'une partie des voiries de la place et du tronçon de la rue du Ham qui longe l'église (aménagement de site propre) et du tronçon de l'avenue Fond'Roy parcouru par le tram, entre son carrefour avec la Vieille rue du Moulin et son carrefour avec la drève de Carloo,

Que ce projet engendre des aménagements de voirie accessoires, comme par exemple la création d'un rond-point derrière l'église, dans l'avenue Victor Emmanuel III

Considérant que ce projet de base est décliné en 3 variantes fonctionnelles (variantes 1,2 et 3 renseignées respectivement sur les plans DPU1470/061 V1 et DPU1470/062 V1, DPU1470/061 V2 et DPU1470/062 V2 et DPU1470/061 V3 et DPU1470/062 V3),

Considérant que ces variantes se caractérisent comme suit :

la variante 1 :

- maintient le double sens de circulation sur la place et dans le tronçon de la rue du Ham qui longe l'église,
- ne nécessite pas la création d'un rond-point derrière l'église, dans l'avenue Victor Emmanuel III,
- propose un sens unique dans le tronçon de l'avenue Fond'Roy parcouru par le tram, entre son carrefour avec la Vieille rue du Moulin et son carrefour avec la drève de Carloo,

la variante 2 :

- propose la mise en sens unique d'une partie des voiries de la place et du tronçon de la rue du Ham qui longe l'église (aménagement de site propre)
- maintient le double sens dans le tronçon de l'avenue Fond'Roy parcouru par le tram, entre son carrefour avec la Vieille rue du Moulin et son carrefour avec la drève de Carloo,

la variante 3 :

- qui ne prévoit aucun sens unique, ne modifie pas le régime de circulation actuel et ne nécessite pas l'aménagement du rond-point précité derrière l'église,
- ne nécessite pas la création d'un rond-point derrière l'église, dans l'avenue Victor Emmanuel III,
- comprend cependant l'ensemble des autres éléments du projet en matière de modification de l'implantation des voies et de son impact sur tous les autres aspects liés à la voirie, au stationnement et aux quais,

Considérant que le projet de base et chacune des variantes suscite les observations suivantes :

projet de base :

Le projet de base comprend l'ensemble des modifications d'aménagement envisagées par la STIB, à savoir :

- o **Place de Saint-Job :**
 - o Le tracé de la voirie est modifié pour créer des courbes plus larges aux angles face à la venelle de Saint-Job et au tournant d'accès à la rue du Ham, ce qui génère :
 - une modification de forme de la place et une réduction de sa surface
 - une diminution de l'espace du trottoir devant les commerces existants, parmi lesquels le commerce HORECA proche de l'angle entre la place et la rue du Ham, qui dispose d'une terrasse ;
 - la réduction du trottoir le long de l'église et le déplacement de l'abri classé plus haut dans la rue et plus près de l'église ;
 - o Le plan prévoit quelques emplacements de parking longitudinal le long du trottoir traversant qui mène à l'entrée de la Venelle de Saint-Job, ce qui y condamne le passage des véhicules de secours, ainsi que devant les commerces sis place de Saint-Job, du n°12 au n°14
- o **Rue du Ham**
 - o La circulation des automobilistes est modifiée comme suit dans le sens d'entrée de ville dans la partie inférieure de la rue du Ham à l'approche de la place de Saint-Job:
 - o Le tronçon de la rue du Ham entre l'avenue Victor Emmanuel III et le feu du carrefour chaussée de Saint-Job / avenue Carsoel, au coin de la place, est proposé à sens unique vers le Fort Jaco,

de sorte à supprimer les files de voitures et la perte de temps induite par les embouteillages récurrents (trafic vers la ville) devant ce feu ;

- L'autre bande de circulation est aménagée dans un revêtement différencié (site propre pour le tram) avec mention d'un « SUL » accessible aux cyclistes,
- Les automobilistes descendant la rue du Ham doivent en conséquence emprunter le premier petit tronçon de l'avenue Victor Emmanuel III et contourner l'église de Saint-Job pour accéder à la place et rejoindre ensuite l'avenue Prince de Ligne après avoir passé un feu de circulation :
- Le projet comprend pour ce faire la création d'un rond-point avenue Victor Emmanuel III à l'endroit où actuellement elle se divise de part et d'autre de l'église ;
- Le projet prévoit la création « d'oreilles de trottoirs » pour l'avenue Victor Emmanuel III, ainsi qu'un passage surélevé marquant bien la hiérarchie des voiries ;
- **Îlot formé par l'avenue Fond'Roy, la drève de Carloo et la Vielle rue du Moulin**
 - Chacune de ces voiries, parcourue par une seule voie de tram, est en sens unique,
 - Tant la Vielle rue du Moulin que la drève de Carloo se voient équipées d'un arrêt, à mi-parcours de leur tronçon parcouru par le tram,

L'aménagement et les profils en travers des voiries sont sensiblement modifiés par rapport à la situation existante, principalement en fonction de l'encombrement et des besoins d'espace des futurs trams que la STIB compte exploiter sur la ligne 92 :

- Rue du Ham
 - Le nouveau profil en travers de la rue du Ham en direction du terminus répartit l'espace public comme suit :
 - La répartition varie selon le tracé sinueux de la rue et le fait que les alignements ne sont pas parallèles,
 - Elle dégage de beaux espaces de trottoirs qui sont intégralement minéralisés, comme entre les maisons n°49 à n°73, qui pourraient faire l'objet d'un aménagement paysager, conformément à la prescription 25.5 du PRAS,
 - La coupe 3 apparaît comme exemplative du projet en dehors des arrêts, et propose, dans un espace de 13,72 mètres de largeur :
 - Un trottoir d'une largeur d'1,80 mètre du côté ouest (n° impairs),
 - Un espace de 2,00 mètres de largeur pour le parking longitudinal,
 - Un espace carrossable de 7,07 mètres de largeur au sein de laquelle l'espace est partagé entre le trafic et les deux voies de trams, dont la distance d'entre-voies est portée de +/- 1,30 mètre à +/- 1,70 mètre,
 - Un trottoir d'une largeur de 2,85 mètres du côté est (n° pairs)
- Avenue Fond'Roy
 - Le projet prévoit la mise à sens unique du 1^{er} tronçon de l'avenue, en direction du Sud et du terminus, de sorte à supprimer le trafic de transit d'entrée de ville et du quartier Fond'Roy vers la place de Saint-Job et le centre de la Commune ;
 - Dans cette optique, ce trafic devrait en conséquence emprunter la drève de Carloo pour rejoindre la chaussée de Waterloo ;
- Drève de Carloo
 - Le projet maintient la situation du tram en situation existante, mais reporte partiellement la charge actuelle de la rue du Ham vers la chaussée via cette voirie actuellement résidentielle ;
 - Il y aménage cependant un quai pour le terminus,
- Vielle rue du Moulin :
 - Le projet déplace l'arrêt « Vieille rue du Moulin » à mi-parcours,
 - Il destine ce nouveau quai comme point d'embarquement au terminus, en vue d'assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- Le terminus actuel
 - conserve son emplacement, mais le projet dissocie le point de débarquement du point d'embarquement, en vue de rendre chacun d'eux accessibles aux personnes à mobilité réduite,
 - un nouveau quai est ainsi créé dans la drève de Carloo, ce qui entraîne une suppression de capacité de stationnement (non stipulée dans la demande) dans une voirie de largeur trop faible pour permettre le dépassement d'un tram à l'arrêt ou en panne,
 - le point d'embarquement est déplacé Vieille rue du Moulin, (voir ci-avant) pour pouvoir aménager les nouveaux quais accessibles aux personnes à mobilité réduite
 - Le raccord de la Vielle rue du Moulin avec l'avenue Fond'Roy est modifié de sorte à assurer un tourne-à-gauche pour des camions au rayon giratoire plus important ;
- Il résulte de ces modifications, pour la totalité du projet, une perte d'emplacements de parage,

Considérant que les 3 variantes pré-décrites suscitent, selon leurs propositions, des observations partielles et localisées suscitées par le projet de base, qui reprend le maximum de travaux envisagés en matière d'aspects liés à la voirie, au stationnement et aux quais,,

6 : motivation sur la demande

Vu l'avis conforme défavorable de la CRMS sur le déplacement de l'aubette de tram (classée en tant que monument en 2006), implantée dans les abords plantés de l'église de Saint-Job et que les travaux accolent pratiquement à l'église;

Vu l'avis défavorable de la CRMS, fondé notamment sur les aspects suivants :

- la création d'un rond-point à proximité et à l'arrière de l'église et le concept du projet, qui réduit l'église à « une sorte d'îlot directionnel »
- le remplacement des pavés par de l'asphalte comme revêtement routier dans la rue du Ham, y compris entre les rails, ce qui porte atteinte au caractère villageois du quartier, qu'il s'indique de préserver ;

Vu les débats qui se sont tenus au cours de la séance publique de la Commission de concertation ;

Considérant que le renouvellement des voies est inéluctable et que le demandeur a annoncé que les aménagements liés à ce permis d'urbanisme auront une durée de vie de l'ordre de 25 ans ;

Considérant que parmi les options présentées, la variante 3 apparaît comme la synthèse la plus acceptable, car c'est celle qui tient le plus compte des divers points de vue développés devant la Commission de concertation ;

Considérant que la demande comporte plusieurs incohérences :

- Le plan prévoit du parking à l'entrée de la Venelle de Saint-Job, alors que celle-ci est une voirie communale à part entière qui relie la rue Jean Benaets à la place Saint-Job ;
- Les quais présentent parfois une longueur de 35 mètres, parfois une longueur de 45 mètres ;
- Les entrées de garage ne sont pas prises en considérations dans le plan de parking, ce qui a un impact sur le nombre d'emplacements réel, que l'on pourrait escompter;
- Plusieurs des nouveaux et très longs quais surélevés projetés empêchent l'accès à des garages existants, situation à éviter,
- L'avis du Service Technique de Voirie de la Commune d'Uccle reprend, de façon détaillée, les diverses contradictions entre la note explicative et les plans

Considérant que cette variante doit cependant être adaptée selon les modalités suivantes, en l'absence d'une vision plus globale et plus prospective :

1. Etudier une meilleure intégration paysagère de la rue du Ham (alignements d'arbres de part et d'autre dans une logique de typologie d'axe sur l'ensemble du parcours depuis le Dieweg (avenue Jean & Pierre Carsoel), et pour ce faire :
 - a. ramener, comme annoncé techniquement possible par le demandeur en séance publique, l'entre-voie à 1,50 mètre, de sorte à pouvoir agrandir le trottoir du côté pair de 20 centimètres, au profit de l'aménagement décrit ci-après au point 2,
 - b. élargir de 20 cm le trottoir du côté pair
 - c. y prévoir la plantation d'arbres, le cas échéant, en protégeant le pied de l'arbre de sorte à optimiser la largeur de l'aire de foulée des piétons,
 - d. optimiser, par des plantations le caractère paysager du trottoir, côté impair, là où il présente une importante largeur,
 - e. améliorer l'esthétique du petit îlot de voirie qui constitue l'éperon entre l'amorce de l'avenue Fond'Roy et la Vieille rue du Moulin (face à la maison sise au n°2, avenue Fond'Roy) :
 - i. en minimisant cet aménagement destiné à répondre à une situation de trafic qui se présente une fois par an,
 - ii. en réalisant un îlot planté plus important,
 - iii. en garantissant un trottoir de 2,50 mètres de largeur,
 - iv. en limitant à 4,50 mètres la largeur de la partie carrossable entre le trottoir et l'îlot précité
2. Réétudier le site du terminus proprement dit, en améliorer le fonctionnement et l'esthétique et y maintenir les quais de débarquement et d'embarquement que le projet situe respectivement drève de Carloo et Vieille rue du Moulin, situation à proscrire en raison :
 - a. du risque de congestion à laquelle le tram serait confronté, ce qui va à l'encontre de l'objectif d'amélioration de la vitesse commerciale,
 - b. du faible gabarit de ces voiries à caractère résidentiel,
 - c. du report de trafic avec difficulté de réinsertion en tourne-à-gauche dans la chaussée, au Fort Jaco, via un carrefour proche d'un carrefour à feux (chaussée de Waterloo / Vieille rue du Moulin / drève des Renards)
 - d. de la perte d'emplacements de stationnement qui résulte de ces aménagements,
 - e. de la perte de confort pour l'usager (absence d'abri, éloignement des quais par rapport aux commerces et aux points de transfert avec les lignes de bus W et 365 TEC ainsi que les lignes 136 et 137 De Lijn et la ligne de bus 43 de la STIB qui parcourent la chaussée,
3. opter, sauf exception motivée, pour des longueurs de quais identiques (40 mètres maximum) pour la totalité du projet,
4. Optimiser la capacité de stationnement en espace public, sur l'ensemble du tronçon,
5. Aux abords de l'église :

- a. adapter le rayon de courbure des voies de tram dans le virage entre la place de Saint-Job et l'amorce de la rue du Ham de sorte à limiter à 1,50 mètre le déplacement de l'abri classé et à le maintenir à une distance suffisante de l'église, conformément au plan déposé en séance publique par le demandeur,
 - b. mettre en évidence le caractère monumental de l'église et l'image de « place du Village » en optant pour un revêtement de trottoir en pavés platine autour de l'église, et en améliorant l'aspect paysager des abords de l'église (proximité de la station *Villo !* et de l'abri classé)
 - c. Respecter l'avis de la CRMS pour ses aspects conformes, relatifs à l'aubette classée,
6. Opter pour une gestion synchronisée du feu tricolore de la place de Saint-Job, de sorte à optimiser la vitesse commerciale du tram,
 7. Ajouter aux plans les marquages de bandes suggérées pour les cyclistes,
 8. Corriger les incohérences entre les divers documents qui composent la demande,

**AVIS FAVORABLE unanime en présence de Bruxelles - Développement urbain, –
Direction de l'urbanisme, aux conditions ci-avant.**

Signatures des membres

- Commune d'Uccle : Président Marc COOLS	- A.A.T.L - <u>Direction de l'Urbanisme</u> Carine DEFOSSE
- Commune d 'Uccle – architectes Charlotte LESCOT Didier HEYMANS	- A.A.T.L. - <u>Direction des Monuments et Sites</u> abstention Sam PLOMPEN
- S.D.R.B. Isabelle PENNEMAN	- I.B.G.E Pierre VANDERWAEREN